

BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

Número 319

IX lexislatura

21 de xullo de 2014

SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.6. Proposicións non de lei

1.3.6.2. Proposicións non de lei en Comisión

COMISIÓN 4ª, EDUCACIÓN E CULTURA

Rexeitamento da iniciativa

- 22801 (09/PNC-001889)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego
Pombo Rodríguez, Cosme Eladio, e Jorquera Caselas, Francisco
Xesús

Sobre as actuacións que debe levar a cabo a Consellería de Cultura,
Educación e Ordenación Universitaria en relación coas cláusulas
que afectan as condicións de admisión de alumnos establecidas no
convenio asinado no ano 2000 co Ministerio de Defensa para a

cesión con fins docentes non universitarios de diversos centros edu-
cativos

[72313](#)

- 23602 (09/PNC-001962)

Grupo Parlamentario da Alternativa Galega de Esquerda
Vázquez Díaz, Ramón, e Ron Fernández, José Javier

Sobre o incremento pola Xunta de Galicia das axudas destinadas ao
alumnado de formación profesional para a realización de prácticas
formativas en centros de traballo

[72313](#)

- 23713 (09/PNC-001970)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia
Caamaño Domínguez, Francisco, e dous deputados/as máis
Sobre a adopción polo Goberno galego das medidas necesarias
para impedir a demolición das antigas naves industriais do Barrio
dos Cataláns prevista no proxecto de rexeneración ambiental da
Xunqueira e da praia do Areal, no concello da Pobra do Caramiñal,
e garantir a súa conservación e rehabilitación

[72313](#)

1.4. Procedementos de información

1.4.1. Informacións remitidas pola Xunta de Galicia

1.4.1.2. Memoria anual de actividades do Tribunal Galego da Defensa da Competencia

Resolución da Presidencia, do 17 de xullo de 2014, pola que se admite a trámite o escrito da Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias no que se remite a Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia do ano 2013 (doc. núm. 25090).

[72315](#)

A Comisión 4ª, Educación e Cultura, na súa sesión do 17 de xullo de 2014, adoptou os seguintes acordos:

1. Procedementos parlamentarios

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.6. Propositions non de lei

1.3.6.2. Propositions non de lei en Comisión

COMISIÓN 4ª, EDUCACIÓN E CULTURA

Rexeitamento da iniciativa

- 22801 (09/PNC-001889)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Pombo Rodríguez, Cosme Eladio, e Jorquera Caselas, Francisco Xesús

Sobre as actuacións que debe levar a cabo a Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria en relación coas cláusulas que afectan as condicións de admisión de alumnos establecidas no convenio asinado no ano 2000 co Ministerio de Defensa para a cesión con fins docentes non universitarios de diversos centros educativos

BOPG nº 285, do 07.05.2014

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 8 votos en contra e 0 abstencións.

- 23602 (09/PNC-001962)

Grupo Parlamentario da Alternativa Galega de Esquerda

Vázquez Díaz, Ramón, e Ron Fernández, José Javier

Sobre o incremento pola Xunta de Galicia das axudas destinadas ao alumnado de formación profesional para a realización de prácticas formativas en centros de traballo

BOPG nº 297, do 28.05.2014

Sométese a votación, xunto coa emenda de adición do GP dos Socialistas de Galicia (doc. núm. 25083), e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 8 votos en contra e 0 abstencións.

- 23713 (09/PNC-001970)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Caamaño Domínguez, Francisco, e dous deputados/as máis
Sobre a adopción polo Goberno galego das medidas necesarias para impedir a demolición das antigas naves industriais do Barrio dos Cataláns prevista no proxecto de rexeneración ambiental da Xunqueira e da praia do Areal, no concello da

Pobra do Caramiñal, e garantir a súa conservación e rehabilitación

BOPG nº 299, do 04.06.2014

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 8 votos en contra e 0 abstencións.

Santiago de Compostela, 17 de xullo de 2014

María Soledad Soneira Tajés

Vicepresidenta 2ª

1.4. Procedementos de información

1.4.1. Informacións remitidas pola Xunta de Galicia

1.4.1.2. Memoria anual de actividades do Tribunal Galego da Defensa da Competencia

Resolución da Presidencia, do 17 de xullo de 2014, pola que se admite a trámite o escrito da Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias no que se remite a Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia do ano 2013 (doc. núm. 25090).

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 25090, o escrito da Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias relativo á Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia.

A Presidencia, en uso da delegación temporal de competencias de xestión ordinaria da Mesa do Parlamento na Presidencia da Cámara (Acordo da Mesa do Parlamento do 13 de xullo de 2009, publicado no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* núm. 48, do 13 de xullo de 2009), resolve:

1º. A cualificación e admisión a trámite do escrito doc. núm. 25090, relativo á Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia do ano 2013, remitido a este Parlamento en cumprimento do disposto no artigo 17 da Lei 1/2011, do 28 de febreiro, reguladora do Consello Galego da Competencia.

2º. A totalidade da documentación presentada foilles remitida aos grupos parlamentarios e atópase á disposición no

Rexistro do Parlamento de Galicia, para exame e consulta das persoas interesadas.

3°. A publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* da Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia do ano 2013.

4°. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa do Parlamento que teña lugar.

Santiago de Compostela, 17 de xullo de 2014

Pilar Rojo Noguera
Presidenta



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE PRESIDENCIA,
ADMINISTRACIÓNS PÚBLICAS
E XUSTIZA

Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA

16 XULL. 2014

Núm. 25090



O artigo 17 da Lei 1/2011, do 28 de febreiro, *reguladora do Consello Galego da Competencia*, refírese ao control parlamentario deste.

Co obxecto de facilitar o mesmo, trásladolle exemplares da *Memoria de Actividades do Consello Galego da Competencia 2013* remitidos polo citado Consello co rogo da súa distribución entre os grupos parlamentarios representados na Comisión 3ª, Economía, Facenda e Orzamentos, ao obxecto de que poidan preparar a comparecencia que -en cumprimento do disposto no artigo 17 da referida Lei- efectuará ante aquela o presidente da mencionada institución na sesión do día 18.07.2014

Santiago de Compostela, 16 de xullo de 2014

O director xeral de Relacións Institucionais
e Parlamentarias



Gonzalo José Ordóñez Puime

Excm. Sra. Presidenta do Parlamento de Galicia

2013

Consello Galego
da Competencia

2013

Memoria de Actividades 2013

Consello Galego da Competencia

Memoria de actividades
2013

4

01 Presentación:
A integración de
competencia e consumo:
unha oportunidade
para gañar eficiencia
en beneficio dos
consumidores galegos.

6

02 O Consello Galego
da Competencia

7

2.1. Membros do CGC

9

2.2. Orzamento do CGC

10

2.3. Reunións do Pleno do CGC

12

03 Análise das
actividades do
CGC no 2013.

12

3.1. A promoción da
competencia ou advocacy

29

3.2. Actividade da Subdirección de
Investigación do CGC no ano 2013

36

04 Obxectivos do
Consello Galego da
Competencia para o
bienio 2014 – 2015

Anexo I

**Informe: O mercado
dos carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión dende a
libre competencia**

Anexo II

**Informe: Os aparcadoiros
nos aeroportos galegos
dende o punto de vista
da competencia**

01.

Presentación. A integración de competencia e consumo: unha oportunidade para gañar eficiencia en beneficio dos consumidores galegos.

Aínda que aprobada o 26 de decembro do 2013, cando o ano estaba a piques de rematar, a aprobación da Lei 14/2013, de racionalización do sector público autonómico, supón, posiblemente, o acontecemento mais relevante do 2013 para o Consello Galego da Competencia xa que dita norma contén dúas importantes previsións no ámbito da defensa e promoción da competencia en Galicia.

En primeiro lugar, a Lei contén unha autorización ao Consello da Xunta de Galicia para crear o Instituto Galego do Consumo e da Competencia, que terá como fins xerais e obxectivos básicos a defensa, protección, promoción e información dos dereitos das persoas consumidoras e usuarias, e a garantía, promoción e preservación dunha competencia efectiva nos mercados no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia, na perspectiva de conseguir a máxima eficiencia económica e a protección e o aumento do benestar dos consumidores e consumidoras.

No seo do novo organismo, configurarase a Comisión Galega da Competencia como órgano colexiado independente, de carácter permanente e consultivo, na materia, con competencia para aplicar a Lei 15/2007, do 3 de xullo, de defensa da competencia (LDC), segundo os criterios establecidos pola Lei 1/2002, de coordinación de competencias entre o Estado e as comunidades autónomas en materia de defensa da competencia (Lei 1/2002).

O cambio do modelo institucional da defensa da competencia e dos consumidores en Galicia veu coincidir no tempo co que se levou a cabo na Administración Xeral do Estado e que deu lugar á fusión da Comisión Nacional da Competencia (CNC) con diversos reguladores sectoriais, a través da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

En segundo lugar, no seu artigo 23, e baixo a rúbrica de “Contratación transparente e que fomente a competencia”, a Lei 14/2013 introduce previsións específicas para fomentar a competencia na contratación do sector público, entre as que destaca a de trasladar á lexislación autonómica galega unha norma equivalente á que introduciu no seu día a Lei de contratos do sector público con carácter non básico.

A nova norma impón aos órganos de contratación, á Xunta Consultiva de Contratación Administrativa de Galicia e aos órganos competentes para resolver o recurso especial en materia de contratación pública, a obriga de notificar ao Consello Galego da Competencia

Presentación. A integración de competencia e consumo: unha oportunidade para gañar eficiencia en beneficio dos consumidores galegos.

[no futuro á Comisión Galega da Competencia] “calquera feito, do que teñan coñecemento no exercicio das súas funcións, que poida constituir infracción da lexislación de defensa da competencia. En particular, imponse a obriga de comunicar calquera indicio de acordo, decisión ou recomendación colectiva, práctica concertada ou conscientemente paralela entre os licitadores que teña por obxecto, produza ou poida producir o efecto de impedir, restrinxir ou falsear a competencia no proceso de contratación.”

A pesares de que gran parte do ano viu marcada para o Consello Galego da Competencia polos traballos vencellados ao cambio de modelo institucional, -o que necesariamente leva consigo un certo nivel de incerteza sobre o seu futuro-, o certo é que o Consello, lonxe de frear a súa actividade ordinaria, incrementou as súas accións e a súa presenza na sociedade e no tecido empresarial galego, especialmente dando un pulo importante as actividades de promoción da competencia.

Ademais do cumprimento das funcións que a Lei lle encomenda, no Consello Galego da Competencia traballouse intensamente no deseño da que vai ser a súa futura estrutura, no seo dun organismo de nova creación, o Instituto Galego do Consumo e da Competencia que unirá a dúas institucións especializadas na defensa dos consumidores e usuarios desde dúas perspectivas propias pero netamente complementarias como son o Instituto Galego de Consumo e o Consello Galego da Competencia.



Por outro lado, o cambio da súa sede a finais do ano 2013 supuxo outro fito importante no acontecer diario do organismo. Co paso dado de compartir sede co Instituto Galego de Consumo, ambos organismos adiantáronse en certo modo a súa fusión e, sobre todo, adiantáronse a conseguir un importante aforro de custes.

Estas circunstancias marcaron un ano no que a actividade do Consello Galego da Competencia e a súa incidencia na economía galega puido xa ser percibida cada vez por mais cidadáns galegos e cuxos feitos mais destacados se inclúen na presente Memoria.

Francisco Hernández Rodríguez

Presidente do CGC

O Consello Galego da Competencia é a autoridade designada polo Parlamento de Galicia para preservar, garantir e promover a existencia dunha competencia efectiva nos mercados no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia, co obxectivo de conseguir a máxima eficiencia económica, a protección dos consumidores e das consumidoras de Galicia e o incremento do seu benestar.

En efecto, a aprobación por unanimidade polo Parlamento de Galicia no 2011 da Lei 1/2011, do 28 de febreiro, reguladora do Consello Galego da Competencia (en adiante, “LCGC” ou “Lei 1/2011”), evidenciaba con claridade a súa vontade de situar a Galicia entre as economías máis modernas e competitivas, toda vez que a competencia, como se recolle no limiar da propia Lei 1/2011 “é un elemento básico para o avance das economías de mercado modernas.”

Non obstante, ao longo do 2013, as evidentes sinerxías operativas e a redución de custes que representaba reunir nun mesmo organismo a todos aqueles que poderían ser complementarios levaron tanto ás Cortes Xerais, como ao Parlamento Galego, á reestruturación dos seus organismos reguladores e de competencia, no primeiro caso, e de competencia e consumo, no caso de Galicia. Este proceso levouse a cabo tamén noutros países do noso entorno, como o Reino Unido coa creación da Competition and Markets Authority (CMA), por exemplo.

No caso da Administración Xeral do Estado, a Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, alumeaba no ámbito nacional un novo organismo independente, cualificado como “superregulador”, no que se refundían a Comisión Nacional da Competencia (CNC) xunto cos principais reguladores sectoriais nacionais, agás o Banco de España e a Comisión Nacional do Mercado de Valores (CNMV). De este xeito se trataba de facer coherente a visión horizontal dun organismo de competencia, coas sectoriais dos reguladores en áreas tan estratéxicas como o da enerxía ou as telecomunicacións.

No caso de Galicia, a optimización dos recursos públicos, a eficacia na xestión e o logro da máxima coordinación das distintas unidades administrativas levou ao Parlamento Galego a autorizar ao Consello da Xunta de Galicia, no marco da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, a creación e deseño do Instituto Galego do Consumo e da Competencia.

O novo organismo vai ser o encargado en Galicia da defensa, protección, promoción e información dos dereitos das persoas consumidoras e usuarias, e da garantía, promoción e preservación dunha competencia efectiva nos mercados no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia, na perspectiva de conseguir a máxima eficiencia económica e a protección e o aumento do benestar dos consumidores e consumidoras.

Segundo a citada lei, o Decreto que cree de xeito efectivo o novo organismo, aprobará tamén os seus estatutos nos que *“se establecerá, expresamente, a configuración da Comisión Galega da Competencia como órgano colexiado independente, de carácter permanente e consultivo, na materia, con competencia para aplicar a Lei 15/2007, do 3 de xullo, de defensa da competencia, segundo os criterios establecidos pola Lei 1/2002, de coordinación de competencias entre o Estado e as comunidades autónomas en materia de defensa da competencia.”*

Queda deste xeito recoñecido pola lei o imprescindible carácter independente que debe concorrer en calquera autoridade de competencia, como un dos requisitos básicos da súa eficaz actuación nos mercados.

Co novo modelo institucional, o Consello Galego da Competencia poderá conseguir a máxima eficiencia económica e fortalecerase en Galicia a competencia nos mercados e a protección dos consumidores e consumidoras, sen renunciar á imprescindible independencia no exercicio das funcións asignadas dentro do novo organismo á Comisión Galega da Competencia.

2.1. Membros do CGC

Ao longo do 2013 o Consello Galego da Competencia non veu modificado o seu cadro de persoal, integrado de xeito efectivo por 6 persoas, ademais dos membros do Pleno, dos que só o presidente ten a consideración de alto cargo, pois a Lei 1/2011 asigna ao posto de vogal dedicación parcial.

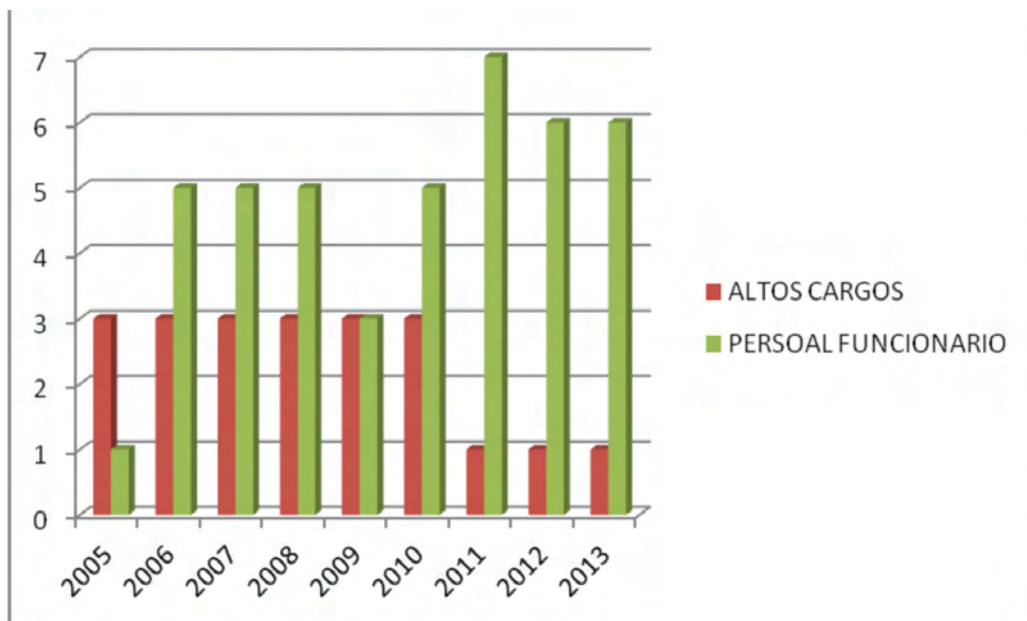
O Cadro do persoal do Consello Galego da Competencia está pois integrado por: o Subdirector de Investigación, do que dependen unha xefatura de sección (que non ten sido cuberta) e unha xefatura de negociado; a Secretaría Xeral, que está integrada polo secretario xeral, que actúa tamén como secretario do Pleno; unha secretaria do presidente; unha habilitada; e unha ordenanza.

En relación a outros organismos semellantes débese destacar que a pesares do reducido número de técnicos especializados en defensa e promoción da competencia co que conta o Consello Galego da Competencia, puido desenvolver axeitadamente as súas funcións, sendo previsible que a futura integración do organismo con consumo contribuirá a optimizar os recursos dos que se vai dispoñer no futuro.

Táboa 1. Evolución do persoal do TGDC/CGC 2005-2013

Ano	Altos cargos	Persoal funcionario
2005	3	1
2006	3	5
2007	3	5
2008	3	5
2009	3	3 ¹
2010	3	5
2011	1 ²	7 ³
2012	1	6
2013	1	6 ⁴

Gráfico 1.- Evolución do persoal do TGC



¹ A redución temporal do persoal en activo debeuse a vicisitudes propias da vida administrativa, como o nomeamento para outros postos.

² No Consello Galego da Competencia o cargo de vogal ten dedicación parcial.

³ Incluíase o conductor adscrito ao organismo, que no 2012 non se inclúe pois o servizo préstase a demanda pólo persoal do parque móbil.

⁴ A xefatura de sección, que se atopa prevista para a Subdirección Xeral de Investigación non foi tampouco cuberta no 2013.

2.2. Orzamento do CGC

No ano 2013 o Consello Galego da Competencia segue a ser unha das autoridades de competencia españolas máis austeras. O seu orzamento estivo dotado inicialmente con 484.146 euros, distribuídos en só dous capítulos, o dedicado ao persoal (Capítulo I), dotado con 364.146 euros⁵ e o que financia os gastos en bens correntes e servizos (Capítulo II), por un importe de 120.000 euros⁶.

Táboa 2. Evolución do orzamento 2005-2013

Ano	Capítulo I	Capítulo II	Capítulo IV	Capítulo VI	TOTAL
2005	426.075	300.000	--	90.000	816.075
2006	437.077	336.000	30.000	90.000	893.077
2007	446.447	341.248	30.000	90.000	907.695
2008	464.850	348.673	30.000	91.800	935.323
2009	470.745	316.595	27.240	83.354	897.934
2010	456.171,7	224.237	17.434	18.200	716.042,7
2011	385.993	164.153	4.853	--	554.999
2012	384.393 ⁷	158.567 ⁸	--	5.000 ⁹	547.960 ¹⁰
2013	364.146	120.000	--	--	484.146

A expresión gráfica dos datos correspondentes aos orzamentos de que dispuxo o órgano de competencia galego desde 2005 ata 2013 revela claramente a evolución experimentada por causa da crise, poñendo en evidencia unha máis eficiente aplicación dos recursos públicos na medida na que a institución ía ganando experiencia no contexto das autoridades de competencia españolas.

⁵ Ao non se cubrir a praza vacante no organismo o gasto efectivo neste capítulo reduciuse a 267.521, 65 euros.

⁶ O cambio de sede do organismo a finais do 2013 permitiu un importante aforro neste capítulo nos conceptos que financiaban o aluguer e os demais custos asociados.

⁷ Esta cantidade viuse minorada en 25.000 euros na execución do orzamento.

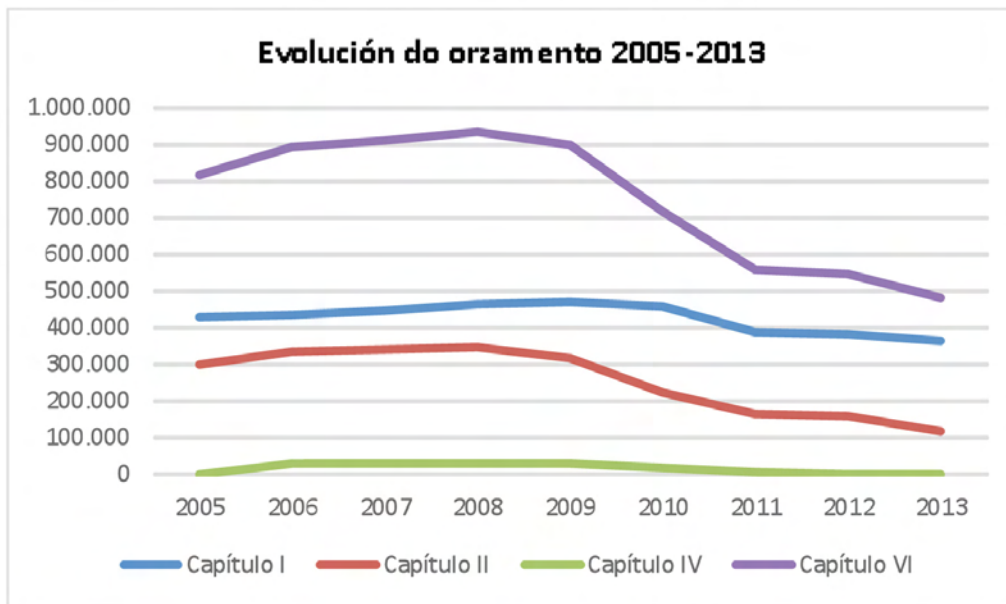
⁸ A redución do Capítulo II foi de 59.053'61 euros.

⁹ A redución do gasto correspondente ao Capítulo VI foi de 4.969'15 euros.

¹⁰ O Orzamento total real, tras as reducións realizadas durante a súa execución, foi de 458.937€.

s

Gráfico 2.- Evolución do orzamento 2005-2013



2.3. Reunións do Pleno do CGC

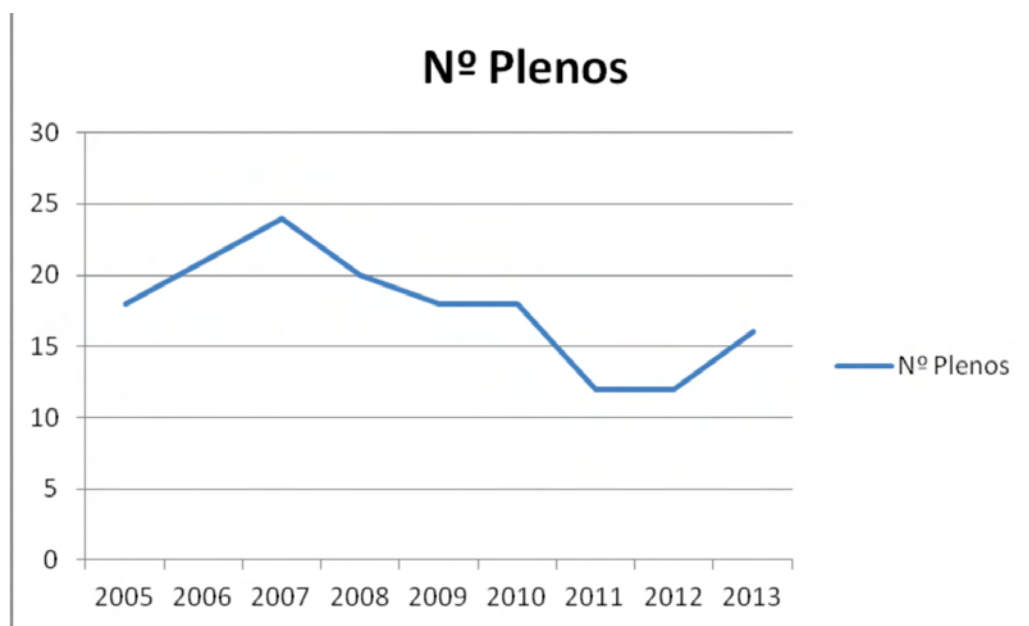
O máximo órgano de resolución e decisión no seo do Consello Galego da Competencia é o seu Pleno, que é o órgano colexiado que integrado polo seu presidente, que o é tamén do organismo, e dous vogais, desenvolve as principais tarefas na promoción e defensa da competencia en Galicia.

O Pleno reúnese de xeito periódico para adoptar de xeito colexiado os seus acordos, producíndose ao longo do Ano 2013, 16 reunións formais, precedidas por un número moito maior de reunións preparatorias entre os membros do Pleno e o persoal do Consello Galego da Competencia.

Táboa 3. Evolución do número de reunións do Pleno 2005-2013

ANO	Nº Plenos
2005	18
2006	21
2007	24
2008	20
2009	18
2010	18
2011	12
2012	12
2013	16

Gráfico 3.- Evolución do número de reunións do Pleno 2005-2013



2.4. O cambio de sede do CGC

A finais do ano 2013, e antes de que fose efectiva a fusión do Consello Galego da Competencia e o Instituto Galego de Consumo, prevista na Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, o Consello Galego da Competencia trasladou a súa sede ás dependencias do Instituto Galego de Consumo, reducíndose de xeito significativo os custos de funcionamento do organismo.

A nova sede do Consello Galego da Competencia atópase na actualidade na Avda. Gonzalo Torrente Ballester 1-3-5 Baixo, na cidade de Santiago de Compostela.

As actuacións das autoridades de competencia xiran ao redor de dous eixes diferenciados pero claramente complementarios: a defensa e a promoción da libre competencia.

Mentres que a defensa da competencia céntrase na detección e sanción de condutas anticompetitivas, a promoción da competencia trata de mellorar o entorno competitivo por medio de mecanismos non coactivos, como a elaboración de informes, recomendacións e todos aqueles medios que permitan difundir na sociedade os valores da competencia.

Ámbolos dous eixes, a defensa e a promoción da competencia, son claramente complementarios, se ben o primeiro ten principalmente un carácter reactivo, mentres que o segundo permite un enfoque proactivo especialmente interesante, tal e como veñen a promover as institucións comunitarias¹¹.

Ao longo do 2013 o Consello Galego da Competencia desenvolveu as actuacións nos dous ámbitos que de xeito resumido se expoñen.

3.1.- A promoción da competencia ou *advocacy*.

No ano 2013 o Consello Galego da Competencia desenvolveu novas e diversas actuacións no ámbito da promoción da competencia, tratando de acercar aos operadores económicos e aos cidadáns en xeral ao coñecemento das regras da competencia e a importancia do seu cumprimento.

Particular importancia ten neste eido a detección de posibles barreiras á competencia derivadas da actuación dos poderes públicos ou de posibles desenvolvementos normativos procedentes dos mesmos.

O incremento das actuacións de *advocacy* responde claramente non só a unha tendencia xeneralizada entre as autoridades de competencia no ámbito internacional, senón de xeito moi singular no caso de Galicia, á maior proxección pública e coñecemento da cidadanía da propia existencia na nosa Comunidade Autónoma dunha institución especializada en competencia, o que tamén observouse na propia Administración pública galega que cada vez é máis consciente da importancia de potenciar a libre competencia nos mercados e do papel que na procura deste obxectivo desenvolven institucións como o Consello Galego da Competencia.

11. Téñanse en conta, entre outros documentos comunitarios, a Comunicación da Comisión, do 20 de abril de 2004, «Unha política de competencia proactiva para unha Europa competitiva» [COM (2004) 293 final.

Ponse así en evidencia que a promoción da competencia e a defensa da competencia son ámbitos complementarios e non excluíntes entre se, pois mentres na promoción da competencia prima o carácter preventivo ou “ex ante”, o control sobre as posibles restricións da competencia ten case que de xeito inevitable, un carácter “ex post”, polo que adoita falarse de “control de condutas” cando se fala da sanción das prácticas prohibidas.

En ambos os dous campos resulta desexable desenvolver un enfoque “proactivo”, dirixido a evitar o establecemento de prácticas anticompetitivas, que no caso da defensa da competencia tradúcese especialmente na potenciación das investigacións “ex officio”, se ben, isto último esixe dispor de recursos adicionais dirixidos á investigación de xeito complementario ás actuacións iniciadas en virtude de denuncia.

En consecuencia, e tendo en conta esta dobre perspectiva, pode dicirse que o ano 2013 veu novamente marcado por un importante desenvolvemento das iniciativas de promoción da competencia, malia inexistencia dunha estrutura específica para o seu desenvolvemento e as importantes limitacións orzamentarias nas que tiveron que desenvolverse todas as políticas públicas.

Estas actuacións, como se indicará máis adiante, complementáanse coa progresión experimentada polas actuacións no ámbito da defensa da competencia, coa tramitación de expedientes por condutas prohibidas.

De acordo cunha visión conxunta e integradora tanto da Lei 15/2007 como da nosa Lei 1/2011, podemos distinguir os seguintes instrumentos de promoción da competencia:

- a) Actividades de difusión dos valores e a normativa sobre a competencia nas administracións públicas, os operadores económicos privados e os consumidores;
- b) O control das axudas públicas.
- c) Exercicio de funcións de arbitraje.
- d) Funcións consultivas.
- e) Realización de estudos, informes sectoriais e recomendacións.
- f) Impugnación de actos e normas das administracións públicas autonómica ou locais da Comunidade Autónoma de Galicia suxeitas ao dereito administrativo dos que deriven obstáculos ao mantemento dunha competencia efectiva nos mercados.
- g) Función de colaboración e coordinación.

a) Actividades de difusión dos valores e normativa sobre a competencia

O feito de que no mercado galego predominen as pequenas e medianas empresas fai especialmente relevante o labor de difusión dos valores da competencia, e mesmo das infraccións que se poden cometer ou sufrir e as súas negativas consecuencias, tanto para as empresas como para a sociedade galega no seu conxunto.

Sobre a base da colaboración con outras institucións e organismos, no ano 2013 o Consello Galego da Competencia puido desenvolver diversas tarefas destinadas a dar a coñecer os valores da competencia e as súas normas reguladoras na sociedade galega en xeral, e entre colectivos con necesidades ou riscos específicos, tanto no sector público como privado.

Entre as actividades de difusión nas que participou o Consello Galego da Competencia podemos citar as seguintes:

- XVIII Seminario “Análise Económico da Política de Competencia”, organizado pola Cátedra sobre Competencia (Política de Competencia), creada pola Axencia de Defensa da Competencia de Andalucía, 22, 27 e 30 de novembro de 2012 e 18 e 25 de xaneiro de 2013, Sevilla. Neste foro o presidente participou na mesa redonda sobre “A Defensa da Competencia na Práctica: Servicios Profesionais e Colexios Profesionais”.
- Conferencia Maxistral do Prof. David Gerber, Distinguished Profesor of Law (Chicago Kent College of Law) e Vicepresidente de la Sociedad Americana de Derecho Comparado, baixo o título: “Dereito, Mercados e Globalización”, no marco dos Seminarios do IDIUS, 21 de maio de 2013, Santiago de Compostela.
- Xornada “A Proposta de Directiva de Danos: ¿unha revolución antitrust?”, organizada pola Asociación Española de Defensa da Competencia (AEDC), 26 de xuño de 2013, Madrid.
- Xornada conmemorativa dos 50 anos da defensa da competencia en España, organizada pola Comisión Nacional da Competencia (CNC), 27 de xuño de 2013, Madrid.
- Global Revolution VI Conference, organizada polo Public Procurement Research Group da Universidade de Nottingham, 24 e 25 de xuño do 2013, Nottingham (Reino Unido).
- Curso “Dereito da Competencia e Administración Pública: Quén cuida ao cuidador?. Unha visión crítica da contratación administrativa e a situación dos portos en materia de competencia”, no marco dos XXXII Cursos de verán da UPV/EHU. XXV Cursos Europeos, 5 e 6 de setembro de 2013, Donostia - San Sebastián.
- V Xornadas de propiedade Industrial, organizadas polo IDIUS, 30 e 31 de outubro de 2013, Santiago de Compostela.
- Master en Asesoramento Xurídico Empresarial (MAXE), da Universidade da Coruña, curso 2013/2014, A Coruña.
- II Congreso Internacional: “Dereito da Distribución e Redes Empresariais”, organizado pola Facultad de Dret Universitat de València, Departamento de Derecho Mercantil «Manuel Broseta Pont», 21 e 22 de novembro de 2013, Valencia.
- Xornadas sobre Competencia e Progreso Económico. A competencia como instrumento para saír da crise, Universidade da Coruña, 13 de decembro de 2013, A Coruña.

Neste contexto é preciso salientar tamén o feito de que en virtude dos convenios de colaboración subscritos polo Consello Galego da Competencia con universidades galegas tanto os alumnos de grao como os de máster podan realizar prácticas non remuneradas no organismo, para coñecer o seu funcionamento e as actividades que desenvolve, promovendo deste xeito un maior coñecemento dos valores da competencia e da súa importancia cara ao seu futuro exercicio profesional e ao funcionamento competitivo dos mercados galegos.

No ámbito da propia Administración Autonómica galega é importante destacar tamén o labor da Subdirección de Investigación do Consello Galego da Competencia na difusión do coñecemento da normativa da competencia por medio de seminarios internos sobre colusión na contratación pública, dirixidos ao persoal especializado na contratación pública en diversas dependencias da Xunta de Galicia, coa finalidade de ofrecerlle instrumentos eficaces para a detección de posibles prácticas anticompetitivas na contratación pública, amosando o papel que pode desenvolver o Consello Galego da Competencia.

Neste punto resulta de especial importancia a inclusión no artigo 23.3 da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, baixo a rubrica “Contratación transparente e que fomenta a competencia”, de mandato aos órganos de contratación, a Xunta Consultiva de Contratación Administrativa de Galicia e os órganos competentes para resolver o recurso especial referido no artigo 40 do texto refundido da Lei de contratos do sector público, de lle notificaren ao Consello Galego da Competencia (o texto refírese xa á Comisión Galega da Competencia, no seo do futuro Instituto Galego de Consumo e Competencia) “calquera feito, do que teñan coñecemento no exercicio das súas funcións, que poida constituir infracción da lexislación de defensa da competencia e, en particular, *“calquera indicio de acordo, decisión ou recomendación colectiva, práctica concertada ou conscientemente paralela entre os licitadores que teña por obxecto, produza ou poida producir o efecto de impedir, restrinxir ou falsear a competencia no proceso de contratación.”*”

b) O control das axudas públicas

Un dos ámbitos máis sensibles do Dereito da competencia é o das axudas estatais, aínda que non sempre se lle ten prestado a atención debida.

Desde o punto de vista da libre competencia resulta claro que fora dos supostos nos que as axudas poden ter xustificación económica por corrixir fallos de mercado ou ben estar dirixidas á promoción doutros intereses xerais igualmente lexítimos¹², as axudas teñen un indubidable poder distorsionador do mercado que debe terse en conta cando se diseña o seu outorgamento.

Desde esa perspectiva, respectuosa coa función asignada aos poderes públicos no ámbito dos intereses lexítimos que se lle encomendan, pero esixente no que se refire á súa posible incidencia no funcionamento eficiente dos mercados, o Consello Galego da Competencia trata de desenvolver o seu labor.

O Consello Galego da Competencia é consciente de que o control das axudas públicas é un dos instrumentos máis importantes previstos nos tratados comunitarios para a consecución do mercado interior e garantir o funcionamento competitivo dos mercados.

As regras recollidas nos artigos 107 a 109 do Tratado de Funcionamento da Unión Europea (TFUE) impoñen as autoridades públicas dos estados membros, nos seus diversos niveis, a obriga xeral de notificar previamente á Comisión Europea¹³ calquera medida que poida constituir unha axuda estatal e non outorgala ata que a Comisión teña dada a súa autorización (expresa ou tácita).

Nesta materia o ano 2013 estivo marcado pola avaliación que a Comisión Europea facía das medidas fiscais que se articularan no sector naval español, que afectaban especialmente aos estaleiros galegos.

¹² Tal é o caso, por exemplo, das denominadas axudas sociais ou rexionais.

¹³ A obriga xeral de notificación previa substitúese por un control a posteriori se a medida se pode amparar nalgunha das excepcións previstas no Regulamento (UE) nº 651/2014 da Comisión, do 17 de xuño de 2014, polo que se declaran determinadas categorías de axudas compatibles co mercado interior en aplicación dos artigos 107 e 108 TFUE (DO L 187, do 26.06/2014, p. 1), ou na regra de minimis, recentemente modificada polo Regulamento (UE) nº 1407/2013 da Comisión, do 18 de decembro de 2013 (DO L 352 do 24.12.2013, p. 1).

Na súa decisión final, adoptada o 17 de xullo de 2013¹⁴, a Comisión Europea considerou que o réxime español de arrendamento fiscal para a adquisición de buques era ilegal, por non terse notificado previamente e tamén era parcialmente incompatible coas normas da UE sobre axudas estatais, na medida na que permitira as agrupacións de interese económico (AIE) e aos seus inversores beneficiarse dunha vantaxe selectiva con respecto aos seus competidores, polo que resultaba ineludible poñerlle fin e instar a recuperación das axudas incompatibles outorgadas.

O Consello Galego da Competencia quere lembrar, unha vez mais, a necesidade de coñecer e aplicar a normativa comunitaria da competencia en materia de axudas estatais e a necesidade de que os órganos xestores valoren desde a perspectiva da competencia as novas medidas que desexen implantar, aínda que pola súa limitada contía ou escaso efecto desde a perspectiva da Unión Europea poida resultar autorizada pola Comisión Europea mesmo sen precisar notificación previa (axudas de *minimis* ou amparadas nunha exención por categorías).

Nesta liña o Consello Galego da Competencia considera oportuno lembrar a metodoloxía para a avaliación das axudas públicas elaborada pola CNC no seu primeiro informe anual sobre axudas públicas, correspondente a 2008¹⁵, no que se examinan as ferramentas que permiten avaliar os efectos das axudas públicas no funcionamento competitivo dos mercados, que se consideran especialmente útiles para os responsables do deseño das axudas, poñendo de manifesto a metodoloxía usualmente empregada polas autoridades de competencia nas súas actuacións na materia.

¹⁴. Decisión da Comisión Europea respecto das axudas ao sector naval [Decisión da Comisión, do 17 de xullo de 2013 relativa a la axuda estatal SA.21233 C/2011 (ex NN/2011, ex CP 137/2006) executada por España Réxime fiscal aplicable a determinados acordos de arrendamento financeiro tamén coñecidos como Sistema español de arrendamento fiscal]. O texto desta Decisión, aínda no publicada no Diario Oficial da Unión Europea (DOUE) está dispoñible no servidos da Unión Europea na dirección: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/241188/241188_1465564_699_2.pdf

¹⁵. CNC, *Informe Anual sobre ayudas públicas do 2008*; en concreto, o seu epígrafe 3 (“Principios económicos para el análisis de las ayudas públicas”), pp. 16 á 33. Pódese consulta este informe en formato pdf na páxina: <http://www.cncompetencia.es/Inicio/AyudasPublicas/Informes/tabid/218/Default.aspx>

Casos de Axudas notificadas pola Comunidade Autónoma de Galicia á Comisión Europea
no 2013. Fonte Servidor DGCOMP

Policy Area	Case Number	Member State	Last Decision Date	Title
State Aid	SA. 36607	Spain		Ayudas del Inega para proyectos de energías renovables
State Aid	SA. 36726	Spain		Ayudas para proyectos de ahorro y eficiencia en la industria y servicios
State Aid	SA. 36913	Spain		Proyectos de creación de pymes o de realización de inversiones en pymes nuevas promovidas por nuevos emprendedores
State Aid	SA. 37223	Spain		Subvenciones para inversiones innovadoras para el crecimiento empresarial en el ámbito de Galicia
State Aid	SA. 37435	Spain	15.01.2014	Sécurité du "Albacora Cuatro"

¹⁶. State Aid SA.36607 Spain http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_36607

¹⁷. State Aid SA.36726 Spain Ayudas para proyectos de ahorro y eficiencia en la industria y servicios http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_36726

¹⁸. SA.36913 Proyectos de creación de pymes o de realización de inversiones en pymes nuevas promovidas por nuevos emprendedores http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_36913

¹⁹. State Aid SA.36913 Spain Proyectos de creación de pymes o de realización de inversiones en pymes nuevas promovidas por nuevos emprendedores http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_36913

²⁰. State Aid SA.37223 Spain Subvenciones para inversiones innovadoras para el crecimiento empresarial en el ámbito de Galicia http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_37223

c) Funcións arbitrais

A LDC atribúe as autoridades de competencia capacidade para desenvolver funcións arbitrais en materia de competencia, que a Lei 1/2011, confire ao Consello Galego da Competencia.

Aínda que esta función non se ten aínda exercido por ningunha autoridade de competencia española, o éxito das arbitraxes noutros campos, como o do consumo, poden potenciar no futuro esta función, na que Galicia podería ser pioneira no específico ámbito da competencia.

d) Funcións consultivas.

A función consultiva é unhas das máis importantes das que pode levar a cabo o Consello Galego da Competencia de acordo coa súa regulación actual. A actividade desenvolvida polo Consello Galego da Competencia en 2013 confirma novamente esta afirmación.

No ano 2013 o Consello Galego da Competencia elaborou 2 Informes sobre proxectos normativos (IPN); 2 Informes sobre os proxectos de apertura de grandes establecementos comerciais (IACA) e emiteu 3 informes consultivos (IFC).

Informes sobre proxectos normativos (IPN).

No ano 2013, o Consello Galego da Competencia foi requirido polos respectivos órganos xestores para informar sobre dous proxectos normativos, pola súa potencial incidencia sobre a competencia efectiva nos mercados galegos. Trátase de:

- Informe Proxectos normativos IPN 1/2013. Anteprojecto de decreto sobre a comercialización e venda do pan e dos pans especiais na Comunidade Autónoma de Galicia (Consellería de Facenda).
- Informe Proxectos normativos IPN 2/2013 – Anteprojecto de Lei de racionalización da administración autonómica (Secretaría Xeral e do Patrimonio, Consellería de Facenda).

No caso do segundo dos informes, o seu carácter preceptivo procedía non so da previsión contida na letra c) do art. 7 da LCGC, senón da previsión da súa letra a) segundo a cal, o Consello Galego da Competencia debe emitir informe preceptivo, aínda que tampouco vinculante, respecto dos “anteprojectos de lei polos que se modifique ou derogue, total ou parcialmente, este texto legal [a LCGC]”.

Informes sobre os proxectos de apertura de grandes establecementos comerciais

A Comunidade Autónoma de Galicia é unha das que manteñen un sistema de autorización comercial autonómica para a apertura de grandes establecementos comerciais.

Dita previsión recóllese na Lei 13/2010, do 17 de decembro, do comercio interior de Galicia, que no seu artigo 32.3, letra e) contempla a existencia de autorización administrativa autonómica para a apertura de grandes establecementos comerciais, incluíndose na súa tramitación o informe “do organismo galego de defensa da competencia, que non poderá versar sobre aspectos económicos.” Pola súa banda, o artigo 7.1, letra b), da Lei 1/2011, do 28 de febreiro, precisa o carácter preceptivo e non vinculante do referido informe, que deberá analizar o seu posible “impacto sobre as condicións de competencia.”

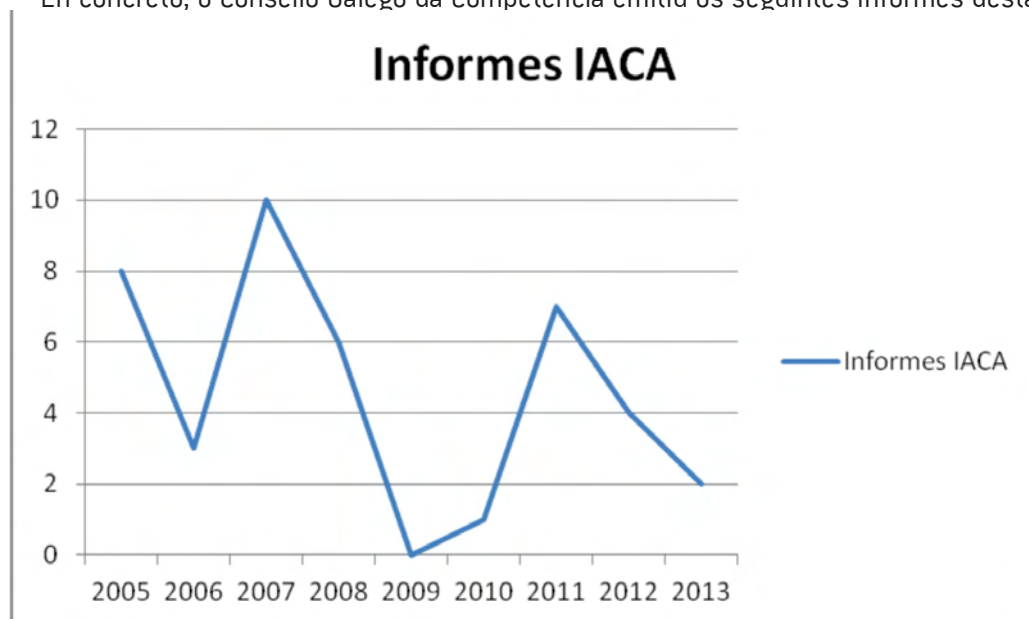
No ano 2013, o Consello Galego da Competencia emitiu, so a solicitude da Dirección Xeral de Comercio, da Consellería de Economía e Industria, 2 informes deste tipo, o que afonda no descenso detectado nos anos anteriores, xa que no ano 2011 emitíronse 7, que xa se reducira no 2012 a 4:

Táboa 4. Evolución no número de informes sobre proxectos de apertura de grandes establecementos comerciais (IACA)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Informes IACA	8 ¹⁶	3 ¹⁷	10	6	0	1	7 ¹⁸	4	2

Gráfico 4.- Informes grandes establecimientos comerciales

En concreto, o Consello Galego da Competencia emitiu os seguintes informes desta



natureza:

- Informe IACA 1/2013. EURO DEPOT- Concello de Ferrol.
- Informe IACA 2/2013. CENTRO COMERCIAL ABELLA- Concello de Lugo.

Informes emitidos en resposta a consultas non preceptivas

No ano 2013 o Consello Galego da Competencia emitiu tres informes consultivos non preceptivos, sobre cuestións relativas á defensa da competencia que lle foron solicitados pola Consellería de Economía e Industria, a Consellería de Facenda e o Concello de Santiago de Compostela.

Trátase dos seguintes informes:

¹⁶. No 2005 tiveron entrada 9 expedientes, dos que se resolveron no mesmo ano 8.

¹⁷. En 2006 resolveuse o expediente GEC 9/2006, que tivo a súa entrada en 2005.

¹⁸. No 2011, emitíuse un novo informe relativo ao mesmo expediente que dera orixe ao Informe GEC 8/2005. Centros Comerciais Carrefour, S.A., Concello de Santiago de Compostela (A Coruña), por ter caducada a licenza concedida no seu día.

- Informe FC 1/2013. Observacións desde o punto de vista da competencia ao anteproxecto de Lei de garantía da unidade de mercado (Consellería de Economía e Industria).
- Informe FC 2/2013. Observacións desde o punto de vista da competencia ao anteproxecto de Lei de servizos e colexios profesionais (Consellería de Facenda).
- Informe FC 3/2013. Consulta do Concello de Santiago de Compostela sobre o posible establecemento dun servizo de reparto de mercadorías para o casco vello da cidade.

e) Realización de estudos, informes sectoriais e recomendacións

O ano 2013 supón a consolidación da nova filosofía do Consello Galego da Competencia en materia de estudos, consistente en substituír a práctica de encargar informes alleos pola de elaborar informes propios, na medida das posibilidades do organismos.

Como se demostrou no caso dos informes anteriores do organismo sobre os efectos da morosidade comercial na competencia e, especialmente, co informe sobre a problemática dos prezos no sector lácteo galego, os informes propios teñen unha maior repercusión e responden de forma máis axeitada, á problemática previamente detectada polo organismo, ademais de ir acompañados por recomendacións do organismo, para incrementar os niveis de competencia ou mellorar a regulación nos sectores obxecto de estudo.

Tal e como manifestara o presidente do Consello Galego da Competencia na súa comparecencia anual ante a Comisión de Economía, Facenda e Orzamentos do Parlamento de Galicia, o Consello abordou no ano 2013 a realización de dous novos informes en materia de competencia, que se desenvolverían ao longo do 2013 e o primeiro semestre do 2014, aos que veu sumarse, a finais do 2013 un novo sobre mercado dos carburantes de automoción en Galicia.

1.- Informe sobre os uniformes escolares

No primeiro deles, o Consello Galego da Competencia afondaba nun tema que xa tratara no ano 2011, a través dunha primeira campaña informativa sobre uniformes escolares. O obxectivo deste informe é avaliar a realidade deste mercado desde o punto de vista da competencia, tratando de introducir maior competencia e, na medida do posible, reducir os seus prezos, xa que representan un importante custo nas economías familiares, especialmente afectadas pola actual crise económica.

2.- Informe sobre os aparcadoiros nos aeroportos galegos

O segundo dos informes tiña por obxecto a análise dos aparcadoiros nos aeroportos galegos desde o punto de vista da competencia. A súa orixe atópase na experiencia comparada onde a singularidade deste mercado ten posto en evidencia a existencia de problemas de competencia, sendo un servizo que na actualidade é esencial na dinámica do transporte aéreo, tanto de ocio, pola súa ligazón co turismo, sector económico clave en Galicia, como para o desenvolvemento axeitado da actividade económica.

3.- Informe sobre carburantes de automoción

O sector dos carburantes en Galicia e, de xeito mais concreto, o diferencial de prezos que a súa distribución polo miúdo presenta en Galicia respecto do resto de España, ven sendo unha preocupación constante do Consello Galego da Competencia, cuxa evolución era seguido de preto sobre a base dos informes que sobre este mesmo sector tiña realizado tanto a xa desaparecida Comisión Nacional da Competencia (CNC), como da Comisión Nacional da Enerxía (CNE), integrados ambos os dous na actualidade na CNMC.

Sobre a base dos estudos internos efectuados no seo do Consello Galego da Competencia, nos que se seguía a evolución do sector, o Pleno acordou, trala solicitude da Consellería de Facenda, que era preciso facer un estudo mais profundo sobre o mercado dos carburantes de automoción en Galicia, para intentar descubrir si existían razóns específicas no mercado galego que xustificasen os elevados prezos existentes na Comunidade.

f) Impugnación de actos e normas.

Como expresamente se recolle no artigo 14 de Lei 1/2011, o Consello Galego da Competencia ten lexitimación para impugnar, perante a xurisdición competente, os actos e as disposicións xerais de rango inferior a lei das administracións públicas autonómica ou locais da Comunidade Autónoma de Galicia suxeitas ao dereito administrativo, dos que se deriven obstáculos ao mantemento dunha competencia efectiva nos mercados.

No ano 2013, o Consello Galego da Competencia non fixo exercicio desta función, xa que requiriría artellar mecanismos específicos dos que o Consello non dispón na actualidade.

g) Funcións de colaboración e coordinación

Neste campo o labor do Consello Galego da Competencia ao longo do 2013 foi especialmente activa. Por unha parte, e no marco do grupo de traballo sobre promoción da competencia colaborou na elaboración dun documento conxunto que tiña por obxecto identificar posibles restricións na normativa sobre Inspección Técnica de Vehículos (ITV), analizando a normativa galega ao respecto e a súa realidade no específico mercado da Comunidade Autónoma de Galicia.

Este grupo de traballo é un dos grupos de traballo creados no seno do Consello de Defensa da Competencia, que é o órgano de colaboración, coordinación e información recíproca entre o Estado e as comunidades autónomas para promover a aplicación uniforme da lexislación de competencia en España.

Neste caso concreto, a colaboración do Consello Galego da Competencia enmarcábase nunha iniciativa xeral, impulsada pola Dirección de Promoción da Competencia da CNC, no marco do citado grupo de traballo, para a elaboración dun documento conxunto que recollería as consideracións preliminares sobre a competencia no servizo de inspeccións técnicas de vehículos e posibilidades de colaboración coas autoridades de competencia autonómicas.

Na mesma liña de colaboración/coordinación, o Consello Galego da Competencia participou na elaboración da comunicación da CNC relativa ao programa de clemencia, enviando o seu informe ao texto do anteproxecto no que estaba a traballar a CNC.

Esta comunicación, que foi aprobada polo Consello da CNC o 19 de xuño de 2013¹⁹, ten como obxectivo principal contribuír á mellorar da transparencia e previsibilidade do sistema de clemencia en aqueles procedementos sancionadores nos que se presenten solicitudes de exención do pago da multa e/ou de redución do seu importe (solicitudes de clemencia), que ten amosado ser un instrumento de gran utilidade na detección e loita contra os carteis.

No que atinxe á colaboración cos órganos xurisdiccionais co sede en Galicia, durante o 2013 o Consello Galego da Competencia non foi requirido para a achega de información ou a presentación de observacións a ningún órgano xurisdiccional, o que se coñece como "*Amicus curiae*", nin se procedeu de oficio á súa presentación, non existindo constancia algunha no Consello de que en ditos órganos xurisdiccionais se tivera presentado demanda algunha sobre cuestións relativas aos artigos 1 e 2 da Lei 15/2007, do 3 de febreiro de defensa da competencia.

No ámbito autonómico, ademais de na elaboración dos diversos informes aos que se fai referencia nesta mesma Memoria, é destacable a participación do Consello Galego da Competencia no Consello Galego de Comercio e na Comisión Consultiva de Equipamentos Comerciais, ofrecendo a específica perspectiva que só pode ofrecer a autoridade de competencia.

Finalmente tamén é preciso salientar o labor de promoción da competencia desenvolvida polo Consello Galego da Competencia de xeito directo colaborando cos operadores económicos. Neste eido destacamos a creación dun grupo de traballo cos colexios de avogados de Galicia.

Neste grupo de traballo, que xurdiu trala solicitude de colaboración formulada desde o Consello da Avogacía Galega, no que están representados todos os colexios de avogados de Galicia, tratase de dar as respostas máis axeitadas desde o punto de vista da competencia a cuestións tan relevantes como as listaxes para as quendas para a Xustiza gratuita, ou, moi especialmente, as cotas de ingreso dos novos colexiados, que poden constituír barreiras de entrada para o acceso á profesión e que, especialmente nun momento de crise como o actual, poden constituír obstáculos ao funcionamento competitivo do mercado dos servizos xurídicos e mesmo ao propio funcionamento da Administración de Xustiza en Galicia.

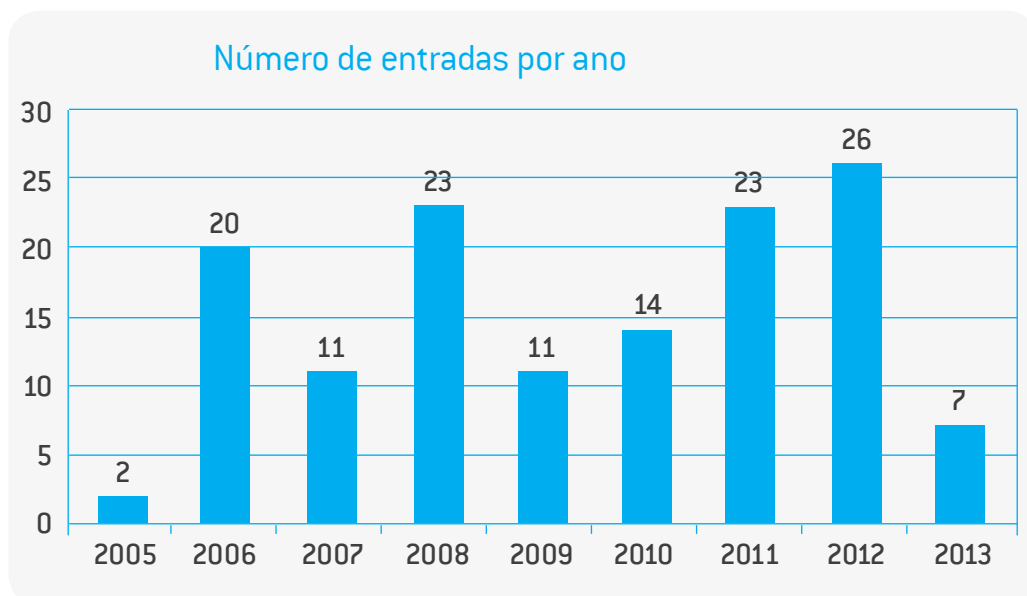
¹⁹. BOE nº 196, do 16 de agosto de 2013.

3.2.- Actividade da Subdirección de investigación do CGC no ano 2013.

En termos cuantitativos, o ano 2013 manifesta unha redución do número de casos sometidos a coñecemento da Subdirección Xeral de Investigación do Consello Galego da Competencia. Tal como reflicte o Gráfico 5, as entradas diminuíron aritmeticamente verbo da situación existente nos anos precedentes, superando os máximos marcados polos anos 2006 e 2008.

Resultaría precipitada unha análise meramente sincrónica, limitada ao ano 2013, verbo das razóns da minoración no número de asuntos, fóra do dato obvio da menor recepción de denuncias por este órgano. Paradoxicamente, a mingua de novos casos concedeu á Subdirección un tempo precioso para investigar e instruír casos xurdidos en anos anteriores, nos que tiver lugar unha verdadeira inflación de denuncias, coma se pode ver no mesmo gráfico.

Gráfico 5.- Evolución das entradas desde o 2005



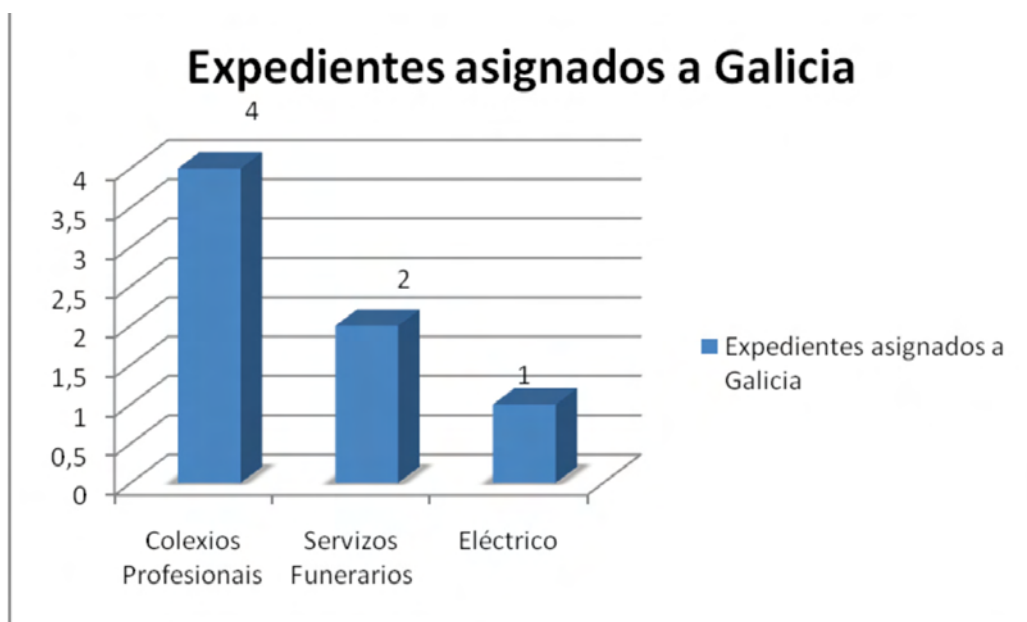
Porén, os datos ofertados pola Comisión Nacional da Competencia (hoxe extinta) verbo do número de asuntos levados polos órganos autonómicos de Defensa da Competencia segue a amosar que o Consello Galego da Competencia é un dos órganos máis activos. Ocupa, concretamente, o segundo lugar, empatado con Canarias e tan só precedido por Andalucía (Táboa 5).

Táboa 5. Número de casos por CCAA segundo a memoria de actividades da CNC-2012-2013²⁰

CCAA	Nº. Casos Totales
ANDALUCÍA	19
GALICIA	12
CANARIAS	12
CASTILLA E LEÓN	10
VALENCIA	10
CATALUÑA	9
MADRID	9
ARAGÓN	6
PAÍS VASCO	6
EXTREMADURA	4
MURCIA	1
TOTAIS	98

Por sectores, o Gráfico 6 explicita que no ano 2013 destacou a presenza de denuncias contra Colexios Profesionais. A acumulación de casos neste eido sucédese ano tras ano, revelando unha preocupación constante na sociedade galega pola reiteración de prácticas presuntamente anticompetitivas nos sectores profesionais.

Gráfico 6. Entradas de 2013 por sectores



²⁰. Datos procedentes do documento da Comisión Nacional da Competencia, “CNC-Memoria de actividades 2012-2013” (1 de xaneiro do 2012 a 30 de abril de 2013), páx. 81.

Ver en <http://www.cncompetencia.es/Inicio/Noticias/TabId/105/Default.aspx?contentid=628971>

Verbo da forma de inicio das investigación, a Táboa 6 reflicte que no ano 2013, todos os casos entraron por vía de denuncia na Subdirección de Investigación. De todas elas, cinco presentáronse directamente ante a subdirección e dúas fóronlle asignadas pola Dirección de Investigación da Comisión Nacional da Competencia ou pola Dirección de Competencia da actual Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia (TÁBOA 7).

Táboa 6. Forma de inicio das investigacións

Investigacións	2013
De oficio	0
Por denuncia	7

Táboa 7. Órgano que toma coñecemento inicial do asunto

Investigacións	2013
Iniciadas na Subdirección de investigación	5
Remitidas pola DI da CNC	2

O número de entradas non é en ningún caso equivalente ao número de asuntos investigados por esta subdirección ao cabo do ano. Deben sumarse todos os presentados en exercicios anteriores sobre os que non recaerá proposta de resolución. Como tales, poden atoparse en fase de dilixencias preliminares (información reservada) ou instrución. Consonte á Táboa 8, os casos investigados pola Subdirección de Investigación no ano 2013 sumaban 25 (21 en información reservada e 5 en fase de instrución).

Táboa 8. Procedemento. Fases

Fases do procedemento	2013
Información reservada	21
Instruídos	5
Proposta de sanción	4
Proposta de arquivo	10
Proposta de terminación convencional	0

Por último, as Táboas 9-12 proporcionan os datos desagregados dos acordos de incoación, propostas de arquivo, propostas de sanción e expedientes sancionadores en fase de instrución a data 31 de decembro do 2013.

Táboa 9. Acordos de incoación durante o 2013

EXPEDIENTE	DATA DE INCOACIÓN	ESTADO DO EXPEDIENTE
S 7/2012	18/01/2013	Prego de concreción de feitos. 26.11.2013. Proposta de resolución. 23.01.2014
S 24/2012	01/02/2013	Proposta de resolución da SUBDIC de 08.05.2013. Resolución CGC R 2/2013 de 1.10.2013. Sanción
S 1/2013	09/09/2013	Acordo inicio terminación convencional 03.03.2014
S 5/2013	09/09/2013	Acordo inicio terminación convencional 03.03.2014
S 17/2011	04/12/2013	Acordo incoación sancionador: 04.12.2013. Prego de concreción de feitos: 10.03.2014. Proposta de resolución de 24 de abril de 2014.

Táboa 10. Propostas de arquivo no 2013 3

EXPEDIENTE NÚM.	PROPOSTA DE ARQUIVO DA SUBDIC	RESOLUCIÓN PLENO CGC
2/2012	18.07.2013	Resolución CGC R 3/2013 de arquivo. 02.10.2013
3/2012	18.07.2013	Resolución CGC R 3/2013 de arquivo. 02.10.2013
4/2012	18.07.2013	Resolución CGC R 3/2013 de arquivo. 02.10.2013
5/2012	18.07.2013	Resolución CGC R 4/2013 de arquivo. 11.11.2013
6/2011	18.11.2013	Resolución CGC de arquivo. 27.12.2013
8/2012	Proposta de sanción. 18.03.2013	Resolución do Pleno do CGC R 1/2013 de arquivo das actuacións ditada o 31.10.2013
13/2012	Proposta de sanción. 18.03.2013	Resolución do Pleno do CGC R 5/2013 de arquivo das actuacións ditada o 31.10.2013
26/2012	18.07.2013	Resolución do Pleno do CGC R 1/2013 de arquivo das actuacións ditada o 02.10.2013
S 8/2011	17.12.2013	En trámite de Resolución do Pleno do CGC.
S 22/2011	09.12.2013	Resolución CGC. Arquivo. 27.12.2013

Táboa 11. Propostas de sanción no 2013

EXPTE. NÚM.	PROPOSTA DE SANCIÓN DA SUBDIC	RESOLUCIÓN PLENO CGC
8/2012	18.03.2013	Resolución R 1/2013 do 31.10.2013. Arquivo
13/2012	18.03.2013	Resolución R 1/2013 do 31.10.2013. Arquivo
21/2012	20.03.2013	Resolución R 2/2013 de 01.10.2013. Sanción
24/2012	19.03.2013	Resolución R 2/2013 de 1.10.2013. Sanción

Táboa 12. Expedientes sancionadores en fase de instrucción a 31/12/2013

EXpte. Núm.	Data do acordo de incoación	Situación a finais de 2013
S 20/2012	08.11.2012	Prego de concreción de feitos. 26.11.2013. Proposta de resolución 23.01.2014
S 1/2011	11.12.2012	En instrución
S 7/2012	18.01.2013	Prego de concreción de feitos. 26.11.2013. Proposta de resolución 23.01.2014.
S 1/2013	09.09.2013	Proposta terminación convencional 05.05.2014
S 5/2013	09.09.2013	Proposta terminación convencional 05.05.2014
S 17/2011	04.12.2013	Proposta de resolución de 24 de abril de 2014.

04.

Obxectivos do Consello Galego da Competencia para o bienio 2014 – 2015

A vixente Lei 1/2011, do 28 de febreiro, reguladora do Consello Galego da Competencia establece, no seu artigo 17º que o presidente ou a presidenta do Consello Galego da Competencia compareza perante a Comisión de Economía, Facenda e Orzamentos do Parlamento de Galicia para a presentación da memoria anual, xunto cos obxectivos para o ano seguinte.

A aprobación da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico autorizou ao Consello da Xunta de Galicia para crear o Instituto Galego do Consumo e da Competencia, no seo da cal configurárase a futura Comisión Galega da Competencia como órgano colexiado independente, de carácter permanente e consultivo, na materia.

O feito de que no momento de aprobarse esta Memoria de Actividades 2013, a creación do novo organismo non estea aínda formalizada, o cal o actual Pleno entende limita, de xeito práctico, a definición de obxectivos concretos. Non obstante, considérase axeitado formular algunhas consideracións xerais sobre a creación do novo organismo e cales poden ser os seus futuros obxectivos.

A base é, como non podería ser doutro xeito, as propias previsións contidas na citada Lei de racionalización do sector público autonómico, segundo a cal, o novo organismo terá como fins xerais e obxectivos básicos a defensa, protección, promoción e información dos dereitos das persoas consumidoras e usuarias, e a garantía, promoción e preservación dunha competencia efectiva nos mercados no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia, na perspectiva de conseguir a máxima eficiencia económica e a protección e o aumento do benestar dos consumidores e consumidoras.

A integración de competencia e consumo nun mesmo organismo aportará, como xa se ten destacado na presente Memoria, non só unha importante redución de custes de funcionamento, senón que tamén xerará importantes sinerxías, que se deberán aproveitar en prol dunha máis eficiente administración dos intereses xerais e dos máis específicos asignados ao novo organismo.

O Consello Galego da Competencia, que conforme a súa lei de creación deberá emitir un informe sobre a norma que desenvolverá a previsión da Lei 14/2013, porá todo o seu empeño para que os froitos que a nova estrutura aportará de seguro, sexan os maiores posibles, tanto na defensa como na promoción dos valores da competencia, no convencemento de

que unha sociedade mellor informada e consciente dos seus dereitos poderá aproveitar as oportunidades que xorden da creación dun novo organismo especializado e integrado de consumo e competencia, a prol do desenvolvemento económico de Galicia e do benestar dos consumidores en Galicia.

Neste obxectivo básico, o carácter colexiado, independente, permanente e consultivo da futura Comisión Galega da Competencia apunta claramente na dirección axeitada, marcada pola práctica comparada non só no noso país, senón tamén nos países da nosa contorna.

Un repaso á práctica comparada revela, así mesmo, a importancia crecente da promoción da competencia, que xunto coa súa defensa, demostra ser tamén un instrumento efectivo, co valor engadido de que os prexuízos que derivarían dun comportamento anticompetitivo non chegan a se producir, o que pode lograrse non só pola vía das sancións, senón tamén da información e formación de todos os operadores económicos e mesmo das Administracións Públicas, sobre os valores da competencia non falseada.

Anexo I

**Informe: O mercado dos carburantes de automoción
en Galicia: unha visión dende a libre competencia**

Consello Galego da Competencia

O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

4

01 Resumo executivo

6

02 Introducción

8

03 O proceso de
liberalización do sector
dos hidrocarburos
en España

12

04 A problemática
do mercado dos
carburantes de
automoción en España:
consideracións xerais

18

05 A distribución
minorista dos
carburantes de
automoción en Galicia

30

06 Conclusións

31

07 Recomendacións
do Consello Galego
da Competencia para
facilitar a apertura de
estacións de servizo en
Galicia e incrementar a
competencia no mercado
de distribución minorista
de combustibles
de automoción

O Pleno do Consello Galego da Competencia, preocupado polo diferencial de prezos dos carburantes de automoción na Comunidade Autónoma de Galicia, significativamente superior á media española, decidiu acometer o seu estudo dende a perspectiva da competencia, elaborando, de acordo coa previsión contida no artigo 8º, apartado 2 da Lei 1/2011, de 28 de febreiro, pola que se procedeu á súa creación, un informe específico sobre o sector, que incorpora propostas concretas dirixidas ás administracións públicas galegas para a remoción dos posibles obstáculos á libre competencia que puidesen detectarse.

O presente informe e as propostas que contén son o resultado do devandito análise, que foi aprobado polo Pleno do Consello Galego da Competencia, na súa reunión do 6 de maio de 2014.

1.- Resumo executivo

1. En termos xerais, o mercado de carburantes de automoción presenta algunhas características, como a elevada rixidez da demanda ante variacións de prezo, que tenden a provocar situacións de reducida competencia efectiva.
2. O mercado español está fortemente condicionado por unha serie de características diferenciais respecto doutros países europeos. Estas características agudizan os problemas anteriores e provocan restricións da competencia no mercado. Os problemas do mercado español maniféstanse en tres niveles diferentes: aprovisionamento, loxística e distribución, tanto almacenista como comerciante polo miúdo.
3. Polo que respecta ao aprovisionamento, o mercado español caracterízase por un alto grao de concentración na propiedade das refinerías. Aproximadamente Repsol controla o 59% da capacidade de refino, Cepsa o 34% e BP o 7%. (Así, en España existen nove refinerías que se reparten entre tres operadores mentres que, por exemplo, en Alemaña, hai 13 refinerías que se reparten entre 9 operadores e no Reino Unido 10 refinerías para 9 operadores)
4. En relación á loxística, é dicir, ás infraestruturas necesarias para o transporte dos carburantes, en España existen varias redes de oleodutos e terminais de almacenamento que son propiedade da Compañía Loxística de Hidrocarburos (CLH). A escasa regulación e control da actividade de CLH como monopolista da rede de transporte de carburantes, unida á presenza no seu consello de administración dos principais operadores, especialmente dos tres que teñen capacidade de refino, levan o risco d'exeraren incentivos para a aplicación de condicións de acceso á rede de distribución que non favorezan o seu desenvolvemento dunha competencia efectiva no mercado. Ademais, pola súa elevada dimensión, os tres principais operadores do mercado teñen unha certa capacidade para acaparar as infraestruturas de almacenamento e transporte.

5. As limitacións existentes en materia de aprovisionamento e loxística dan lugar a que o mercado español estea altamente concentrado ao redor dos tres operadores principais (Repsol, Cepsa e BP), que gozan de importantes vantaxes derivadas do seu tamaño, da integración vertical que lles proporciona a súa capacidade de refino e dos seus vínculos estruturais co monopolista da rede de transporte.
6. A elevada concentración do mercado español esténdese tamén á distribución maiorista e polo miúdo. Polo que respecta ao nivel de distribución comerciante polo miúdo, das aproximadamente 9000 estacións de servizo que operan en España, o 83% forma parte das redes de distribución de operadores maioristas mentres que só o 17% son estacións de servizo independentes.
7. Estas circunstancias, comúns a todo o territorio español, explican os elevados prezos dos carburantes de automoción en España, a pesares de que sexamos un dos países con menores impostos sobre os combustibles. España é un dos países con maiores prezos antes dos impostos e un dos países nos que máis creceron as marxes brutas de distribución (datos da CNMC) o que pon de manifesto que no sector existe menos competencia que noutros países da Unión Europea.
8. Os problemas de competencia existentes no mercado español agudízanse en Galicia ao existir un nivel de concentración no mercado minorista superior á media nacional.
9. Aínda que a competencia intramarca en España é escasa, debido ao elevado grao de concentración da industria e á tendencia ao aliñamento dos prezos dos grandes operadores, conségtase que as estacións de servizo independentes son as que máis compiten en prezos. Concretamente, son os hipermercados e as marcas brancas os puntos de venda que fixan os prezos máis baixos. De acordo cos datos proporcionados pola CNMC sobre os prezos medios dos carburantes en xaneiro de 2014, conségtase que foron os operadores maioristas con capacidade de refino (Repsol, Cepsa e BP) os que operaron con prezos máis altos, seguidos en orde descendente polos restantes maioristas, polas EESS independentes e polos hipermercados, que foron os que funcionaron con prezos máis baixos.
10. A Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia constatou que naquelas provincias nas que a cota de mercado das estacións de servizos independentes é máis elevada, e especialmente cando hai máis puntos de distribución en hipermercados, os prezos medios antes de impostos son máis baixos, xa que, ademais de que hai máis puntos de distribución “baratos”, os grandes grupos responden a unha maior competencia existente baixando os seus prezos.
11. Se se analiza o nivel de concentración do mercado comerciante polo miúdo de carburantes en España por número de estacións de servizos por provincia, distinguindo entre as EESS que pertencen a operadores maioristas, as EESS independentes, tamén denominadas “marcas brancas” ou “de bandeira branca” e os hipermercados, as catro provincias galegas presentan un índice de concentración de EESS pertencentes a grandes grupos de distribución superior á media nacional, á vez que son inferiores á media as EESS de hipermercados e marcas brancas.
12. Se comparamos a situación de Galicia coa de Cataluña, unha das CCAA nas que o prezo do carburante é máis baixo, tanto antes como despois dos impostos, a pesar de que tamén aplícase o denominado “céntimo sanitario”, pódense constatar as seguintes circunstancias (os datos son de 2011 polo que poden cambiar algo pero resultan suficientemente orientativos):

- Nas catro provincias catalás, case o 100% dos grandes centros comerciais contan con estacións de servizo “low cost” (Xirona 19 de 19, Tarragona 17 de 17, Lleida 23 de 23 e Barcelona 43 de 45).
- Pola contra, en Galicia, só 3 dos 18 grandes establecementos comerciais existentes na provincia de Pontevedra contan cunha estación de servizo e na Coruña a relación é de 4 de 16.

13. O descenso do prezo antes de impostos dos carburantes de automoción en Galicia pasa necesariamente por incrementar os niveis de competencia no mercado. Para iso é imprescindible reducir o nivel de concentración na distribución comerciante polo miúdo incrementando o número de EESS independentes, especialmente en hipermercados e asociadas a centros comerciais.

02.

Introdución

O mercado de carburantes para automoción en España pasou dun réxime de monopolio legal a un sistema de liberalización e libre competencia. Con todo, a pesar de que desde o ano 1992 púxose fin ao monopolio do petróleo, que procedía de 1927 e o sector foi liberalizado, os niveis de competencia continúan sendo baixos. É aquí onde a política da competencia debe xogar o seu papel.

O elevado prezo dos carburantes foi unha preocupación constante tanto das administracións públicas como das empresas e dos consumidores e usuarios nos últimos anos. Boa proba desta preocupación constitúena os numerosos informes que elaboraron sobre o tema a Comisión Nacional da Competencia (CNC) e a Comisión Nacional da Enerxía (CNE), agora ambas as integradas na nova Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia (CNMC). De entre todos eses informes podemos destacar os seguintes:

- Informe da Comisión Nacional da Competencia sobre a competencia no sector dos carburantes de automoción (2009)
- Informe da Comisión Nacional da Competencia sobre a consulta efectuada pola Secretaría de Estado de Economía sobre o mercado de carburantes de automoción en España (2012)
- Informe da Comisión Nacional da Competencia sobre o seguimento do mercado de distribución de carburantes de automoción en España (2012)
- Informe da Comisión Nacional da Enerxía sobre o mercado español da distribución de gasolina e gasóleo a través da canle de estacións de servizo (2012)
- Informe da Comisión Nacional da Enerxía sobre o efecto do día da semana na determinación dos prezos dos carburantes (2013)

- Informe de la CNMC sobre o mercado de distribución de carburantes a través de estacións de servizo no municipio de Leganés e recomendacións ao municipio para aumentar a competencia e o beneficio dos consumidores¹.

- Os Informes mensuais de supervisión da distribución de carburantes en estacións de servizo, que elabora a CNMC.

O Consello Galego dá Competencia comparte plenamente a análise e as conclusións destes informes que, doutra banda, constitúen a base do presente documento. Os informes elaborados polos reguladores nacionais explican de forma clara e detallada as razóns polas que os carburantes de automoción en España teñen uns prezos antes dos impostos que están entre os máis elevados de Europa. Os problemas de concentración da industria e a subseguinte falla de competencia en todos os niveis da cadea, comezando pola actividade de refino ata chegar á distribución comerciante polo miúdo provocan que teñamos prezos máis elevados que outros países da nosa contorna. Con todo, estes documentos non xustifican as razóns polas que os prezos carburantes en Galicia atópanse sistematicamente entre os máis elevados de España.

Ao elaborar este informe, o Consello Galego dá Competencia tratou de atopar as razóns que están detrás duns prezos que prexudican de forma notable á economía da nosa comunidade. Partindo do marco xeral de falta de competencia que caracteriza ao mercado nacional, hai que poñer de manifesto cales son as peculiaridades do mercado galego que poidan explicar esta circunstancia, pois só tras identificar o problema poderáselle poñer remedio.

O informe contén un último apartado con medidas que se poden adoptar para incrementar a competencia no mercado de distribución comerciante polo miúdo en Galicia e propiciar así uns prezos máis baixos.

O estudo do Consello Galego da Competencia limítase aos aspectos estruturais do mercado galego de carburantes, sen entrar na análise e valoración da existencia de posibles condutas anticompetitivas entre os operadores. Estas condutas foron obxecto de diversos expedientes das autoridades de competencia e na actualidade están a ser analizadas pola CNMC no marco de dous expedientes²: o expediente S/0474/13 “prezos combustibles de automoción” e o expediente S/0484/13 “Redes abandeadas”.

1 INF/DP/005/14. Ademais do municipio de Leganés, elaborado xa pola nova CNMC, analizáronse pola extinta CNE outros 24 entornos: Vigo [Ref. Web: 56/2007], Jerez de la Frontera [69/2007], Victoria [81/2008], autopista de peaxe AP-7 La Junquera- Barcelona [15/2008], Valladolid [86/2008], autovía A2 Guadalajara-Zaragoza [102/2008], La Coruña [112/2008], Don Benito [140/2008], Benavente [12/2009], Tarragona [135/2009], Santander [29/2010], autovía A-1 Madrid-Aranda [49/2010], autopista de peaxe AP-7 La Junquera-Guadix, Almería [primer análisis 95/2010 y segundo análisis 40/2011], Castellón [113/2010], Palma de Mallorca [110/2010], Menorca [111/2010], Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla [1/2001], Albacete [12/2011], Oviedo [38/2011], Sevilla [67/2011], Huesca [1/2013] e Pamplona [6/2013].

2 En novembro de 2011, o Consello Galego dá Competencia abriu un expediente sobre os hidrocarburos líquidos en Galicia a petición da Consellería de Economía e Industria. O 9 de xaneiro de 2012 o expediente, tras o oportuno trámite de asignación, foi remitido á Comisión Nacional da Competencia que o reclamaba por entender que se trataba dun tema de dimensión estatal.

A evolución do réxime xurídico do mercado de hidrocarburos en España foi considerada como revolucionaria, pois supuxo a transformación, nun prazo de tempo relativamente breve, dun sistema pechado e monopolístico nun modelo aberto con numerosos operadores en todos os seus tramos.

Aínda que este proceso tivo a súa orixe na incorporación de España á Unión Europea, a realidade é que responde tamén os retos dun mercado cada vez máis globalizado e ao progreso tecnolóxico que foi superando barreiras técnicas.

En consecuencia, dun monopolio legal, como o que ostentaba no seu día CAMPSA, a Compañía Arrendataria do Monopolio de Petróleos Sociedade Anónima, adxudicataria desde a súa creación en 1927, do monopolio do petróleo establecido en España a través do Real decreto lei de 28 de xuño de 1927, máis coñecido como a Lei do monopolio de petróleo de 1927, pasouse a un réxime de libre competencia.

A existencia dun réxime de monopolio resultaba non só incompatible co sistema de liberdade de empresa vixente na Unión Europea, senón que distaba de ser a fórmula máis eficiente para a produción e subministración dun recurso básico para o funcionamento dunha economía moderna e, en último termo, o benestar dos consumidores e usuarios.

A evolución da nosa lexislación supuxo, en consecuencia, non só un transcendental cambio nas regras de xogo do mercado, senón a transformación dun sistema baseado nun operador único, a un modelo que, aínda que coas limitacións propias dun mercado como o enerxético, intensivo en capital, dá cabida á existencia de múltiples operadores en cada un dos tramos do proceso que arrinca coa extracción do recurso natural e termina no usuario final que demanda os produtos refinados para o seu uso industrial, profesional ou cotián.

Non debemos esquecer, a este respecto, que nunha data tan próxima á creación do monopolio, como o 26 de setembro de 1929, constituíase a Compañía Española de Petróleos, S.A., CEPSA, baixo a forma xurídica de Sociedade Anónima, xurdindo así a primeira gran empresa privada, de capital e xestión netamente españois, dedicada á prospección, explotación, destilación e transporte de petróleo e os seus derivados, que en abril de 1930 comezaba os traballos para a construción das instalacións da súa primeira refinería, emprazada nas illas Canarias, debido a que CAMPSA, amparada pola lei, opuña-se ao establecemento na Península e Baleares de instalacións industriais para o refino de petróleos.

O marco xurídico houbo pois de evolucionar de forma radical para dar orixe a un sistema máis eficiente, ao mesmo tempo que de forma progresiva púñase punto e final ao sistema de monopolio legal, como tamén fixeran neste e noutros sectores os países da nosa contorna que igualmente tamén optaran inicialmente pola fórmula do monopolio.

A liberalización do sector dos hidrocarburos en España experimentou unha profunda transformación en paralelo coa experimentada por outras situacións de monopolio que deron lugar, con todo, á aparición de grandes empresas multinacionais, xa sen a presenza de capital público significativo, salvo nalgúns países como o caso de Francia.

A complexidade do sector e o seu alto grao de tecnoloxía marcaron este proceso de cambio normativo cuxa dimensión europea e transcendencia económica levou ás institucións europeas a promover normas destinadas non só á súa liberalización senón á creación dun mercado de dimensión comunitaria nun proceso non exento de resistencias ante a pluralidade de intereses contrapostos aos que non eran alleos os propios Estados membros. Referímonos basicamente aos denominados “campións nacionais”, na súa gran maioría, grandes empresas xurdidas dos antigos monopolios legais.

Neste iter foi decisiva para a reordenación do sector de cara ao ingreso de España na CEE, a Lei 45/84 de Reordenación do sector petroleiro de 17 de decembro, que comezou a transición desde unha industria petroleira controlada en todos os aspectos polo estado ao redeseño dun sector que debía cumprir cos estándares de liberalización da CEE, entre os que se incluía a non discriminación de empresas comunitarias no só español e a libre circulación de mercadorías.

O obxectivo desta lei era lograr a integración vertical das empresas que forman parte da industria española do petróleo e o incremento dos seus niveis de eficacia e competitividade.

Como resumía o extinta CNE nun dos seus informes, tres eran os aspectos principais desta lei:

- Contéplase a posibilidade que o Estado transfira a CAMPSA a totalidade dos bens e dereitos, afectados polo monopolio de petróleos, de que é titular o Estado, entre os que se inclúen a rede nacional de transporte e loxística, así como as existencias de produtos petrolíferos.
- Establécese que todas as concesións de estacións de servizo revertesen a CAMPSA ao seu vencemento, co que CAMPSA se convertía en titular de estacións de servizo.
- Permítese ás sociedades que nese momento realizaban actividades de refino en España adquirisen unha porcentaxe de participación en CAMPSA, debendo manter o sector público unha participación mínima do 50% na sociedade.

Ante a inminente entrada en vigor dos tratados de adhesión de España á Unión Europea apróbase o Real decreto lei 5/1985, de 12 de decembro, de adaptación do monopolio de petróleos, co que se producen os primeiros cambios regulamentarios significativos, establecéndose un réxime de transición á libre competencia entre 1985 e 1992.

Á súa vez, e mediante o Real Decreto 2401/1985 de 27 de decembro, establecíase o procedemento de verificación das condicións requiridas aos distribuidores por xunto, aprobándose o “Estatuto Regulador da Actividade de Distribución por Xunto de Produtos Petrolíferos Importados da CEE”, así como a forma de acreditar o seu cumprimento.

A novidade principal deste Real decreto foi a creación do Rexistro de Operadores no Ministerio de Industria e Enerxía, no que era preciso estar inscrito para poder actuar como tal no mercado español.

O nacemento do Grupo Repsol formou parte dunha reorganización das actividades estatais petroleiras e gasistas cuxa titularidade ostentaba aínda o INH (Instituto Nacional de Hidrocarburos), que fora creado, seguindo o modelo do Instituto Nacional de Industria

[INI], en virtude do Real decreto lei 8/1981 de 24 de abril, co obxecto de favorecer a coherencia e a eficacia da empresa pública na execución da política enerxética española.

A rede paralela de estacións de servizo entrou en funcionamento de acordo co que se previu no Real decreto lei 5/85. A partir deste momento coexistían en España dous sistemas con operativa diferentes: a rede concesional tradicional, a través da que unicamente se podían comercializarse produtos adquiridos previamente a CAMPSA e a nova rede paralela, onde podían venderse produtos importados da CEE.

O Real decreto 106/1988, de 12 de febreiro, que modificou o “Estatuto Regulador da Actividade de Distribución por Xunto de Produtos Petrolíferos Importados da CEE”, aprobado polo Real decreto 2401/1985, de 27 de decembro, incorporou importantes novidades, como unha nova clasificación dos tipos de operadores, ampliando a existente á distribución de gases licuados do petróleo e engadiu unha serie de parámetros obxectivos na valoración da capacidade técnica e financeira do solicitante.

Pola súa banda, o Real decreto 645/1988 de 24 de xuño, aprobaba o regulamento para a subministración e venda de gasolinas e gasóleos de automoción, establecendo uns criterios mínimos de distribución xeográfica das instalacións de venda que facían compatible a liberdade de instalación cunha adecuada cobertura da subministración en todo o territorio nacional; mentres que o Real decreto lei 4/1988, de 24 de xuño, modificaba as distancias mínimas entre instalacións de venda de gasolinas e gasóleos de automoción, reducíndoas para facilitar a implantación dunha rede de distribución dos produtos importados da CEE en condicións non discriminatorias e colaborar así coa liberalización do sector dos hidrocarburos.

Un indicio claro do proceso de apertura foi a entrada en xaneiro de 1989 da compañía petroleira británica BP que comprou unha opción para adquirir entre o 8% e o 15% do capital de Petromed, a cuarta empresa refinera española, titular da refinería de Castellón.

Ese mesmo ano, 1989, iniciouse a privatización de Repsol e co Real decreto 29/1990, de 15 de xaneiro, os operadores autorizados a distribuír por xunto produtos petrolíferos importados da Comunidade Económica Europea, de acordo co disposto nos Reais Decretos 2401/1985, de 27 de decembro, e 106/1988, de 12 de febreiro, podían tamén acceder ao comercio polo miúdo de fuelóleos, gasóleo de calefacción e GLP envasado ou a granel importados da CEE.

A principios de 1990 elimínase o sistema de prezos fixos para gasolinas, gasóleo de automoción e gasóleo de calefacción para pasar a operar baixo un sistema de prezos máximos fixados a partir dunha fórmula establecida polo Goberno na Orde de 6 de xullo de 1990, no ámbito da Península e Illas Baleares e elimínase tamén o sistema de cotas, o que significaba a liberalización das importacións de cru en España, pois ata ese momento as refinerías españolas estaban obrigadas a adquirir ao Estado parte das súas necesidades de cru.

O 11 de xuño de 1992, a Lei 15/1992 de 5 de xuño substitúe, co mesmo texto, ao Real decreto 4/1991 de 29 de novembro sobre medidas urxentes para a progresiva adaptación do sector petroleiro ao marco comunitario.

O fin do monopolio do petróleo, que procedía de 1927 produciuse coa Lei 34/1992, de 22 de decembro, de ordenación do sector petroleiro, liberalizándose o sector petroleiro.

Un fito especialmente relevante neste proceso foi o feito de que tras a segregación de actividades de CAMPSA, a sociedade cambia a súa denominación social por “Compañía Loxística de Hidrocarburos CLH”, que conserva na actualidade. Como lembra a CNE,

o papel de CLH limítase desde entón a actividades de loxística, sendo titular da única rede de oleodutos existente en España, sendo significativo que a partir da entrada no seu capital Shell España, coa venda por Repsol do 5% do capital que detentaba en CLH, reducíase a súa participación ao 59,9% e entraban xa novos operadores (máis adiante faremos referencia á actual composición do capital de CLH).

O proceso continuou sen deterse en diferentes frentes; a saída do capital público das empresas que xa eran principais operadores do sector e danse pasos decisivos na apertura do sistema ao mercado, destacándose dous momentos importantes.

Por unha banda, a supresión do réxime de distancias mínimas entre instalacións de venda ao público, efectuada en virtude do Real decreto 155/1995, de 3 de febreiro, que fixo necesaria a substitución do regulamento para a subministración e venda de gasolinas e gasóleo de automoción, aprobado polo Real decreto 645/1988, de 24 de xuño, por unha nova norma que regule as condicións da distribución polo miúdo de carburantes e combustibles petrolíferos de automoción en instalacións de venda ao público.

Por outra, a liberalización do prezo do gasóleo en España a través da Orde ministerial de 10 de xuño de 1996, excluíndoos do sistema de prezos máximos.

O proceso chega aos nosos días coa decisiva aprobación o 7 de outubro de 1998 da Lei 34/1998, do sector de hidrocarburos (LSH), que, con diversos cambios posteriores, constitúe a norma vixente do sector, consagrando a evolución dun réxime de intervención e reserva ao sector público a un réxime de libre empresa de apertura de mercado, establecendo as bases de funcionamento do mercado de gas natural, e avanzando na liberalización como medio para a consecución dunha maior eficiencia e calidade do servizo e do incremento da competitividade, da garantía da seguridade de subministración e da sustentabilidade do sector.

Tamén debemos citar o Real decreto lei 6/2000, de 23 de xuño, de medidas urxentes de intensificación da competencia en mercados de bens e servizos, que xa na súa versión orixinal non só ampliou o accionariado de CLH e introduciu un límite máximo á participación daqueles accionistas que tivesen capacidade de refino en España, senón que ademais abría a posibilidade de que nos grandes establecementos comerciais puidesen incorporar aos seus equipamentos de polo menos, unha instalación para subministración de produtos petrolíferos a vehículos³.

Entre as distintas modificacións que experimentou a LSH debemos destacar a levada a cabo pola Lei 25/2009, de 22 de decembro, de modificación de diversas leis para a súa adaptación á lei sobre o libre acceso ás actividades de servizos e o seu exercicio, que introduciu a declaración responsable só no caso da distribución almacenista de combustibles líquidos pero non na comerciante polo miúdo e a máis recente producida pola Lei 11/2013 de 26 de xullo, de medidas de apoio ao emprendedor, que modificando tamén o xa citado Real decreto lei 6/2000 promove a eliminación de trabas municipais á apertura de estacións de servizo e facilita a súa apertura en centros comerciais, polígonos industriais e establecementos de inspección técnica de vehículos, nun paso máis dun proceso que dista aínda de estar pechado do todo.

3. O Tribunal de Primeira Instancia das Comunidades Europeas, en sentenza de 12 de decembro de 2006 (asunto T-95/03) confirmou a decisión adoptada pola Comisión Europea o 13 de novembro de 2002, pola que poñía fin ao expediente, identificado como "Axuda de Estado NN 121/2002 – España, Apertura de estacións de servizo por hipermercados", incoado en virtude da denuncia presentada ante as autoridades comunitarias pola Asociación de Empresarios de Estacións de Servizo da Comunidade de Madrid (AEESCM), a Federación Catalá de Estacións de Servizo (FCES) e a Confederación Española de Estacións de Servizo (CEES), non apreciando a existencia de axuda estatal nesta medida.

04.

A problemática do mercado de carburantes de automoción en España: consideracións xerais

En termos xerais, o mercado de carburantes de automoción presenta algunhas características como a elevada rixidez da demanda ante variacións de prezo ou a existencia de grandes empresas integradas verticalmente, que tenden a provocar situacións de reducida competencia efectiva. Ademais, o mercado español está fortemente condicionado por unha serie de características diferenciais respecto doutros países europeos que agudizan os problemas anteriores provocando importantes restricións da competencia no mercado. Os problemas do mercado español maniféstanse en tres niveles diferentes: aprovisionamento, loxística e distribución, tanto almacenista como comerciante polo miúdo⁴.

a) Aprovisionamento

Polo que respecta ao aprovisionamento, o mercado español caracterízase por un alto grao de concentración na propiedade das refinerías. Repsol controla aproximadamente o 59% da capacidade de refino, Cepsa o 34% e BP o 7%. Esta situación contrasta claramente coas doutros Estados da Unión Europea como O Reino Unido, onde hai 10 refinerías que se reparten entre 9 operadores ou Alemaña, onde hai 13 refinerías que se reparten entre os 9 operadores que teñen capacidade de refino.

	España	Alemaña	Reino Unido
Refinerías	9	13	10
Operadores	3	9	9

O problema da concentración na propiedade das refinerías non ten fácil solución a curto e medio prazo, xa que non é previsible que se constrúan en España novas refinerías. A realidade é que non entrou en funcionamento ningunha nova refinería desde hai máis de 40 anos⁵. O nivel de utilización das refinerías existentes foi do 81,4% en 2011, o que supón unha redución respecto dos anos anteriores, que se debeu a dous motivos: a redución do consumo de produtos refinados e o aumento de capacidade da refinería de Repsol en Cartaxena.

⁴ Así infírese dos estudos elaborados pola CNC e pola CNE, destacando de maneira especial o realizado pola CNC en 2012 co título "informe sobre a consulta efectuada pola Secretaría de Estado de Economía e apoio á empresa sobre o mercado de carburantes de automoción en España", no que se fai un exame exhaustivo dos problemas que se expoñen en cada unha das fases do proceso de comercialización dos carburantes de automoción no mercado español.

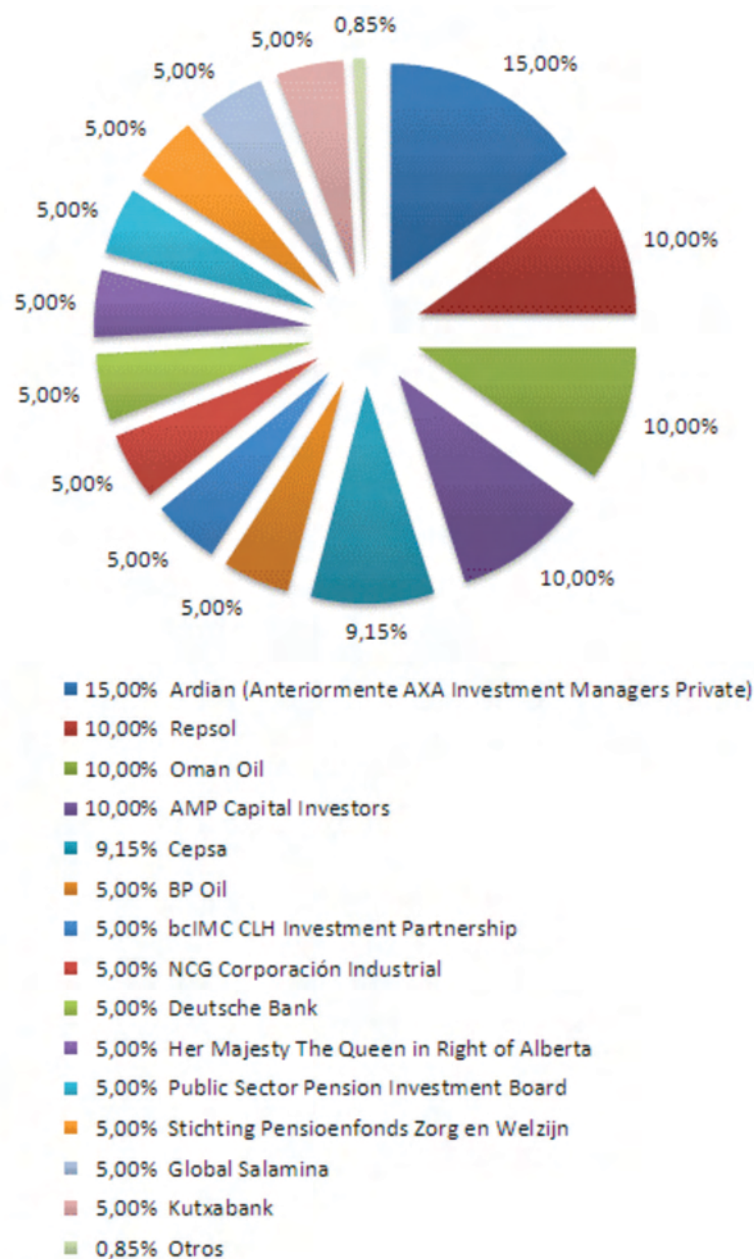
⁵ A refinería situada en Tarragona promovida por Asfaltos Españols S.A. (ASESA), sociedade que é propiedade ao 50% de Repsol e Cepsa, dedícase exclusivamente ao tratamento de crus pesados para asfaltos. Existe un proxecto para a construción dunha refinería en Los Santos de Maimona, Badajoz, impulsada por un grupo diferente que abriría o mercado de refino a un novo operador sen vinculación algunha cos titulares das refinerías existentes na actualidade. Con todo, este proxecto parouse ao recibir unha declaración de impacto ambiental negativa.

b) Loxística

En relación á loxística, é dicir, ás infraestruturas necesarias para o transporte dos carburantes, existen en España varias redes de oleodutos e terminais de almacenamento que son propiedade da Compañía Loxística de Hidrocarburos (CLH). Na actualidade, resulta moi difícil duplicar a rede de oleodutos de forma eficiente polo que a distribución por oleodutos, que é a máis barata e eficiente, configúrase como un monopolio natural.

A escasa regulación e control das actividades de CLH como monopolista da rede de transporte de carburantes, unida á presenza dos principais operadores nos seus órganos de goberno, especialmente dos tres que teñen capacidade de refino, levan o risco de xerar incentivos para a aplicación de condicións de acceso á rede de distribución que non favorezan o desenvolvemento dunha competencia efectiva no mercado. Así, a participación das grandes operadoras no capital de CLH permíttelles influír na xestión e acceder a información relevante sobre as infraestruturas de transporte e almacenamento do combustible. Ademais, a súa gran dimensión proporciónalles unha certa capacidade para acaparar o uso das citadas infraestruturas.

O peso das operadoras no capital de CLH ponse de manifesto no seguinte cadro, tomado da web oficial da compañía, que reflicte as participacións no capital da empresa



Recentemente modificouse a estrutura do capital de CLH para rebaixar a cota dos operadores con capacidade de refino en España, que pasou do 29,15% ao 25,15% actual.

c) Distribución maiorista

Outro dos ámbitos nos que se detectaron problemas é o da distribución almacenista de carburantes. Os operadores almacenistas son aqueles que comercializan produtos petrolíferos para a súa posterior distribución polo miúdo, encadrándose polo tanto, nun punto intermedio entre as actividades de refino e de distribución comerciante polo miúdo, que é a que se realiza a través da rede de EESS diseminadas ao longo do territorio nacional.

O produto refinado pode proceder das refinerías existentes en España ou proceder do introducido no sistema por algún dos portos de entrada. Devandito produto transpórtase ata os puntos de venda polo miúdo, ou ata os centros de recepción de grandes clientes, no seu caso.

Os carburantes destínanse, ben ao uso propio do operador almacenista no mercado comerciante polo miúdo descendente (intra-rede), ben á venda a terceiros que operan no mercado descendente ou a grandes clientes como poden ser, por exemplo, clientes industriais, compañías de transporte, hospitais ou centros militares (extra-rede).

Nesta fase, a potente integración vertical dos grandes operadores opera non só as vantaxes derivadas da economía de escala senón que se ve incrementada coa posición no mercado que lles outorga a titularidade do consumo básico ao que deben acceder as empresas encargadas da distribución polo miúdo, o que coloca nunha situación de desvantaxe aos que non estean integrados nas redes dos propios almacenistas: os chamados operadores independentes.

A distribución a estes puntos de venda realízase habitualmente en camións cisterna ou mediante pequenos oleodutos, en determinados casos. Sinalouse pola CNC que o custo de transporte xoga un papel importante na eficiencia deste mercado, estimando que, polo xeral, non é competitivo transportar o combustible por este medio a distancias superiores aos 100-150Km. Por elo, xeralmente considérase que a dinámica da competencia ten un forte carácter rexional ou mesmo local.

No caso de Galicia, as refinerías da Coruña e Matosíños no Norte de Portugal son as máis próximas, sen esquecer a importancia estratéxica dos portos galegos, cuxa variedade e importancia pode chegar a xogar un papel decisivo na apertura do mercado se se dispón da infraestrutura necesaria para iso.

De acordo co artigo 42 da Lei 34/1998, de 7 de outubro, do sector de hidrocarburos (LSH), poderán ser operadores por xunto todos aqueles suxeitos que comercialicen produtos petrolíferos para a súa posterior distribución polo miúdo.

E só poderán actuar como operadores por xunto aquelas sociedades mercantís que cumpran as condicións para a realización da actividade que se establezan regulamentariamente, entre as que se incluírá a suficiente capacidade técnica do solicitante.

En todo caso, ditas sociedades deberán comunicar ao Ministerio de Industria, Turismo e Comercio (Ministerio de Industria, Energía y Turismo), que o comunicará á súa vez á Comisión Nacional de Enerxía [hoxe CNMC] e á Corporación de Reservas Estratéxicas de Produtos Petrolíferos, o inicio ou cesamento da actividade, acompañando a comunicación dunha declaración responsable sobre o cumprimento das condicións a que se refire o parágrafo anterior.

Os operadores por xunto deberán acreditar o cumprimento destas condicións no caso de que lles sexa requirido polo Ministerio de Industria, Turismo e Comercio ou pola Comisión Nacional de Enerxía, na actualidade, Ministerio de Industria, Enerxía e Turismo e Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, respectivamente.

A Comisión Nacional de Enerxía (hoxe a CNMC) publicará na súa páxina web unha listaxe dos operadores por xunto de produtos petrolíferos que incluírá aquelas sociedades que comunicasen ao Ministerio o exercicio desta actividade.

Debemos destacar que o procedemento se acolle ao mecanismo da declaración responsable respecto do cumprimento de condicións para a realización da actividade.

Desde o punto de vista da competencia, os problemas principais suscítanse na relación que une ás almacenistas coas EESS, que efectúan a distribución comerciante polo miúdo.

O lazo que une ás EESS co seu subministrador maiorista depende das relacións de propiedade entre ambos. É importante ter en conta, como subliña a CNC, que non todas as EESS abandeiradas polos operadores maioristas son da súa propiedade, senón que unha parte importante das estacións son propiedade dun xestor, ao que o operador almacenista fornece carburante en exclusiva e dálle acceso á súa rede comercial (incluíndo o acceso aos cartóns de fidelización). Esta relación contractual é denominada “abandeiramento”, en atención á insignia da marca de carburante que ben por ser da súa propiedade, ben por estar ligadas contractualmente ás mesmas exhiben no seu exterior.

Denomínanse de “bandeira branca” ou “libres” ás EESS independentes, que non están integradas con operadores petroleiros, nin están vinculadas con estes a través de contratos de abandeiramento. En xeral, están xestionadas por pequenos empresarios independentes que comercializan o carburante baixo unha marca propia.

O vínculo contractual que une ás EESS que non son propiedade das operadoras con estas deu lugar a unha ampla litixiosidade, na que a dimesión antitrust foi especialmente relevante, dando lugar a numerosos pronunciamentos, mesmo do Tribunal Supremo, sobre os mesmos.

Dentro das “abandeiradas” existen distintas situacións contractuais que presentan diversas tipoloxías, con denominacións un tanto complexas, por ser acrónimos formados coas siglas en inglés que identifican as relacións contractuais, polo xeral, complexas e moi variadas na práctica.

Distínguense así as seguintes modalidades⁶:

- COCO (company owned – company operated): nesta modalidade, a estación de servizo é propiedade do operador almacenista que á súa vez a xestiona. Trátase dun caso de integración vertical directa, pois o lazo que liga ao almacenista coa EESS é de propiedade, aínda que esta poida ser con persoa xurídica interposta.
- DOCO (dealer owned – company operates): trátase dunha EESS propiedade dun terceiro e xestionada polo operador almacenista. Trátase pois de instalacións propiedade dun particular quen cede a un operador por xunto exclusivamente a xestión do punto de venda para explotala por si ou a través dunha sociedade filial especializada.

⁶ Seguimos neste punto á CNC (2012) e á CNE (O mercado español da distribución de gasolina e gasóleo a través da canle de estacións de servizo. CNC, 10 de outubro de 2012.), con algunha pequena aclaración adicional.

- CODO (company owned – dealer operated): a EESS é propiedade do operador pero está xestionada, baixo a bandeira do operador, por un xestor independente. Neste caso trátase de instalacións na que o operador por xunto conserva a propiedade do punto de venda, pero ten cedida a xestión a favor dun terceiro en virtude dun contrato de arrendamento de longa duración con exclusividade de subministración dos produtos do operador.
- DODO (dealer owned – dealer operated): Éa é propiedade dun xestor independente, a quen o operador almacenista abandera e fornece carburante en exclusiva. As instalacións de subministración son pois da titularidade dunha persoa física ou xurídica vinculada ao operador por xunto mediante un contrato de subministración en exclusiva que inclúe o abandeiramento da instalación cos signos distintivos da imaxe de marca do subministrador.

Como especificaba a CNE nun dos seus informes⁷, naquelas estacións de servizo sen xestión directa por parte do operador por xunto (CÓBADO ou DODO), pero con contratos en exclusiva con este, existen dúas modalidades de réxime de subministración: Venda en firme: baixo o cal o comerciante polo miúdo asume o risco económico, vendendo o seu produto a un prezo libre. O operador unicamente pode indicar un prezo de venda ao público (PVP) recomendado. Comisión: É o réxime xurídico predominante. Neste caso o operador limita ao xestor o PVP máximo. Neste suposto, no caso particular de España, o comerciante polo miúdo pode vender por baixo do devandito prezo para incrementar as súas vendas á conta de reducir a marxe da súa comisión, conforme ao establecido na Decisión da Comisión, de 12 de abril de 2006, relativa a un procedemento de conformidade co artigo 81 da Tratado CE (Asunto n COMP/B-1/38.348 - Repsol CPP). Noutros países como Francia non se dá esta situación, polo que os comisionistas aplican o prezo máximo establecido polo operador por xunto.

Fóra desta xenealoxía atoparíanse as xa aludidas EESS de “Bandeira branca” ou independentes, moitas das cales colaboran para defender os seus intereses comúns en diversas asociacións empresariais específicas, aínda que non operen de forma conxunta.

d) Distribución minorista

O mercado de distribución comerciante polo miúdo de carburantes para a automoción caracterízase por ter un elevado compoñente local, na medida en que a demanda está constituída por usuarios finais (automobilistas), que normalmente son atendidos por gasoleneiras situadas nas proximidades do seu centro de actividade. Esta circunstancia ten unha consecuencia importante como é que a sustituibilidade da oferta está xeograficamente limitada.

A Comisión Nacional da Enerxía clasifica as estacións de servizo en dous tipos: estacións de servizo “convencionais” e estacións de servizo situadas en centros comerciais. A diferenza doutros países da nosa contorna, a penetración de estacións de servizo en centros comerciais (que en España sempre se sitúan en hipermercados) é moi pequena. Así, mentres que en Francia as estacións de servizo en centros comerciais supoñen case o 40% das vendas e no Reino Unido un 38%, en España a porcentaxe é só do 3%.

Nos últimos anos creceu de forma importante o número de estacións de servizo independentes (marcas brancas). Trátase de comerciantes polo miúdo moi atomizados

⁷ O mercado español da distribución de gasolina e gasóleo a través da canle de estacións de servizo. CNC, 10 de outubro de 2012.

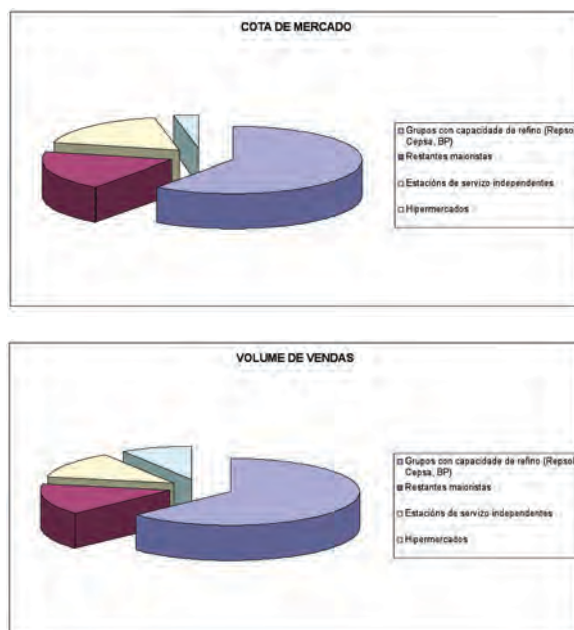
cuxa cota de mercado individual é insignificante pero que agrupados supoñen o 18% do total de estacións de servizo e o 13% das vendas.

De forma simple pódese realizar o seguinte mapa da distribución comerciante polo miúdo en España⁸:

- Os grupos con capacidade de refino (Repsol, Cepsa e BP) teñen unha cota de mercado do 60% en número de estacións de servizo e do 63% en volume de vendas
- Os restantes maioristas con capacidade de refino teñen unha cota do 19% en número de estacións de servizo e do 15% en volume de vendas
- As estacións de servizo independentes ou de marca branca teñen unha cota do 18% en número de estacións e do 13% en vendas
- Os hipermercados só supoñen o 3% dos puntos de venda pero o 9% das vendas

É dicir, a distribución polo miúdo en España está altamente concentrada en poder dos grupos maioristas, especialmente dos que teñen capacidade de refino. Así, en España os tres grupos con capacidade de refino acumulan o 60% da distribución comerciante polo miúdo mentres que en Francia os grupos con capacidade de refino só supoñen o 24% do mercado comerciante polo miúdo.

Nos últimos anos comezou unha lixeira tendencia ao descenso na porcentaxe de estacións de servizos pertencentes aos grandes operadores á vez que aumentan os puntos de venda nos hipermercados. Neste sentido non se poden obviar as medidas adoptadas polo goberno, seguindo algunhas das recomendacións formuladas no seu día pola Comisión Nacional da Competencia e a Comisión Nacional da Enerxía. Así, normas como o Real decreto lei 6/2000, de 23 de xuño, de medidas urxentes de intensificación da competencia en mercados de bens e servizos produciron un efecto apreciable na estrutura do mercado aínda que a brecha que nos separa con outros países da nosa contorna en cuestións como o nivel de concentración da distribución comerciante polo miúdo e ou o peso relativo das estacións de servizos de hipermercados e centros comerciais segue sendo moi grande. Ademais, esta tendencia manifestouse de forma moi diferente nas Comunidades Autónomas, sendo Galicia unha das que tivo un nivel máis baixo de aperturas de estacións de servizo en hipermercados.



⁸ CNE "O mercado español da distribución de gasolina e gasóleo a través da canle de estacións de servizo", outubro 2012

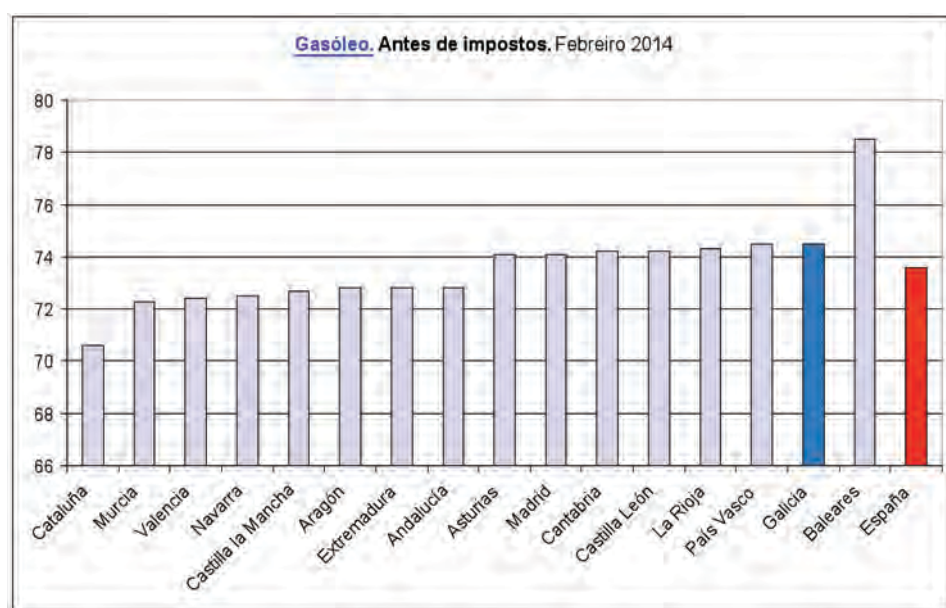
05.

A distribución minorista de carburantes de automoción en Galicia

Os prezos dos carburantes de automoción no mercado galego son consecuencia dos problemas estruturais que presenta o mercado español e que foron postos de manifesto nas páxinas anteriores. Evidentemente os problemas que se manifestan no refino, a loxística e a distribución maiorista de carburantes teñen unha dimensión nacional e estenden os seus efectos ao mercado galego tendo como última consecuencia uns prezos antes dos impostos dos carburantes manifestamente elevados.

A distribución polo miúdo, pola contra, configúrase como un mercado local e nel a Comunidade de Galicia presenta peculiaridades que poderían explicar que os prezos dos carburantes en Galicia sexan superiores á media nacional.

Nos últimos anos pódese constatar que os prezos dos carburantes de automoción mantivéronse en Galicia por riba da media nacional, e especialmente o gasóleo atópase entre os máis caros de España. Isto non é un feito puntual se non que as mesmas tendencias que se poden constatar nos cadros correspondentes ao mes de febreiro do 2014, que se inclúen a continuación, podían apreciarse xa nas mesmas gráficas correspondentes ao mes de febreiro de 2012, que tamén se reproducen.⁹

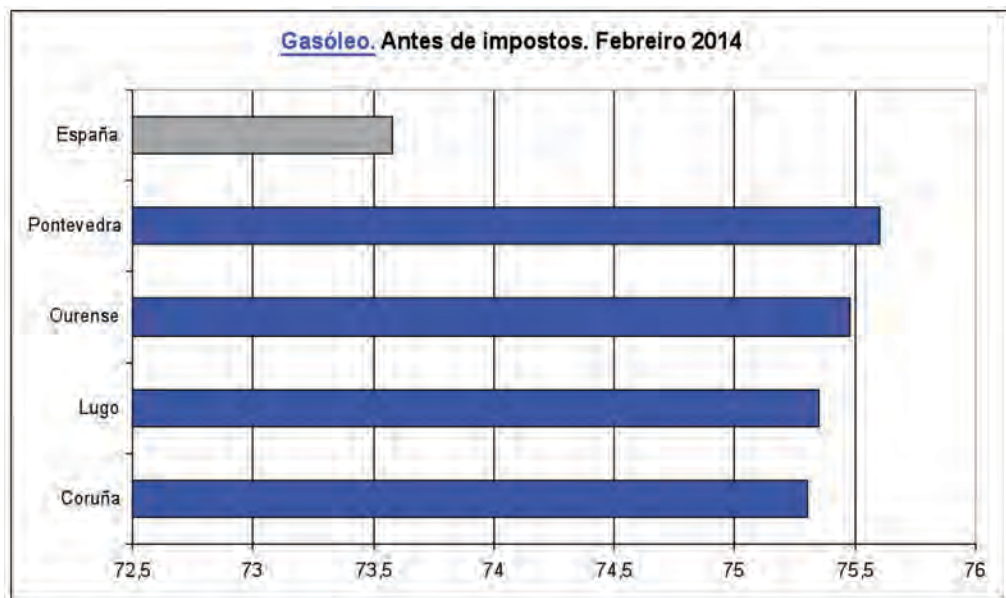


⁹ Datos procedentes da Comisión Nacional da Competencia e Os Mercados (2014) e do Ministerio de Industria , Energía y Turismo(2012)

O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

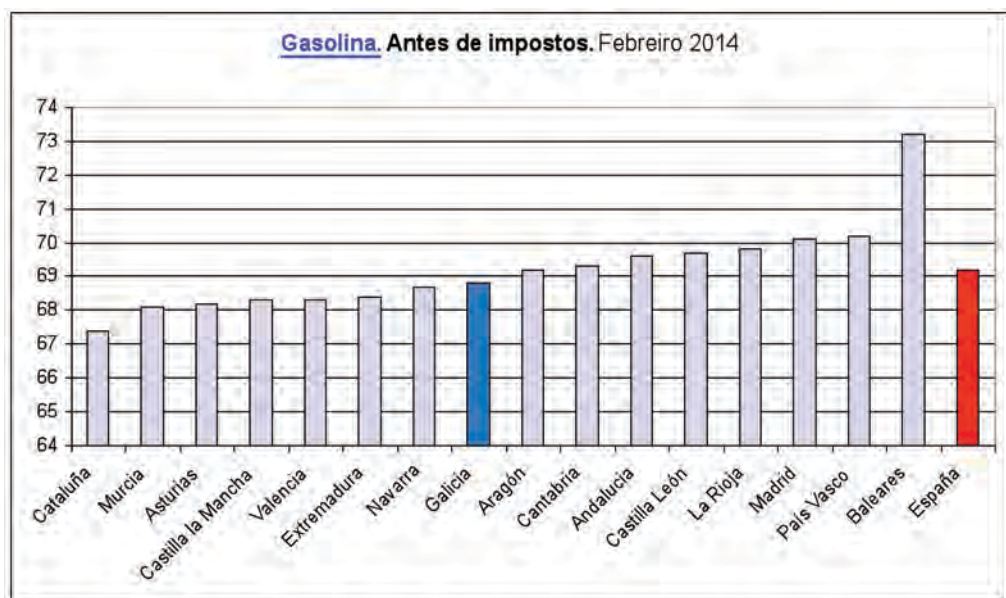
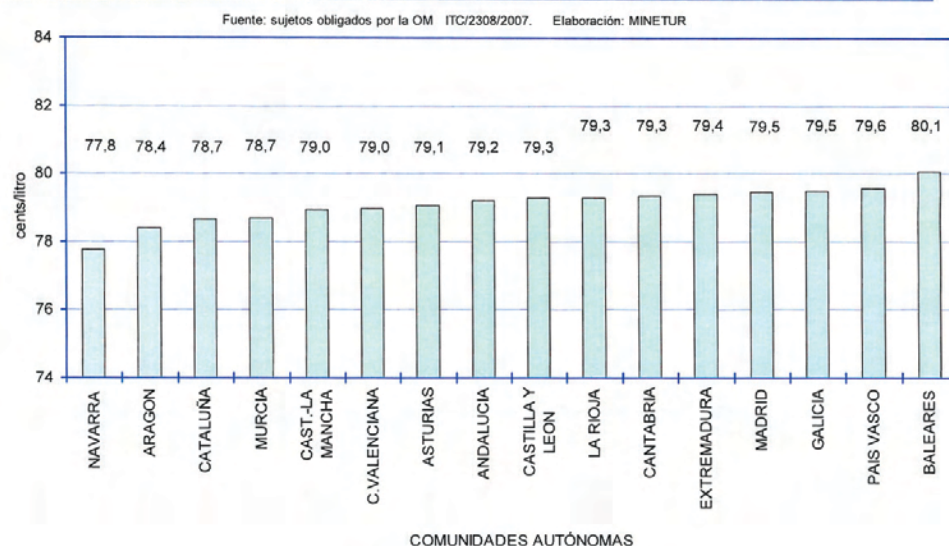
18 / 19

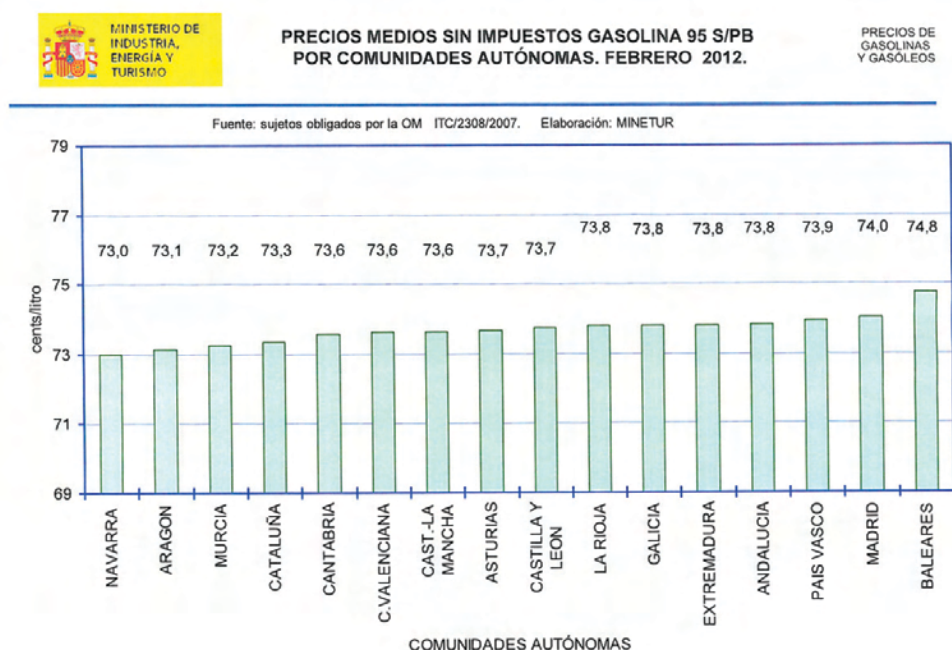
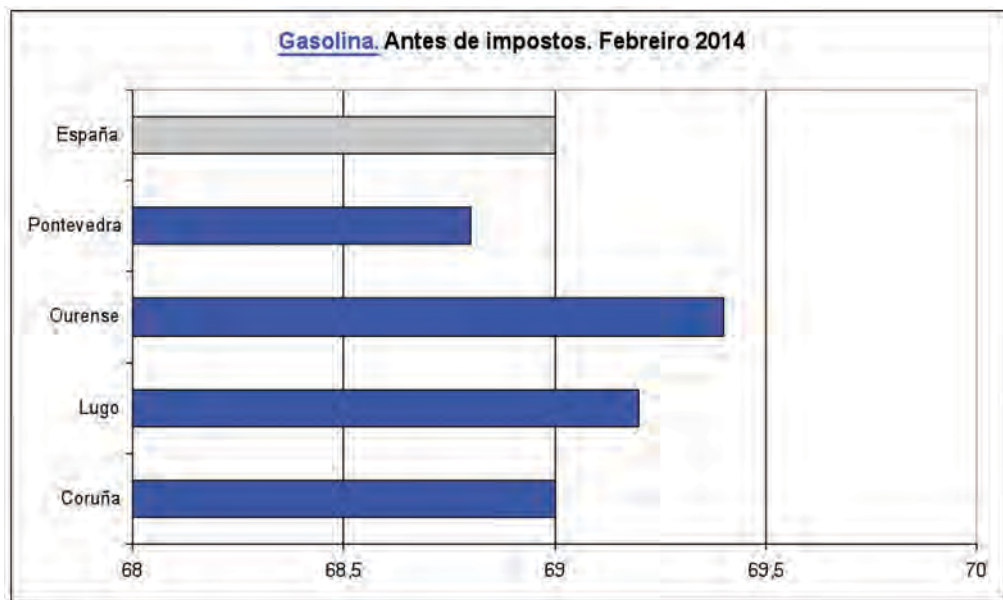
A distribución
minorista de
carburantes
de automoción
en Galicia



**PRECIOS MEDIOS SIN IMPUESTOS GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN
POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS. FEBRERO 2012.**

PRECIOS DE
GASOLINAS
Y GASÓLEOS





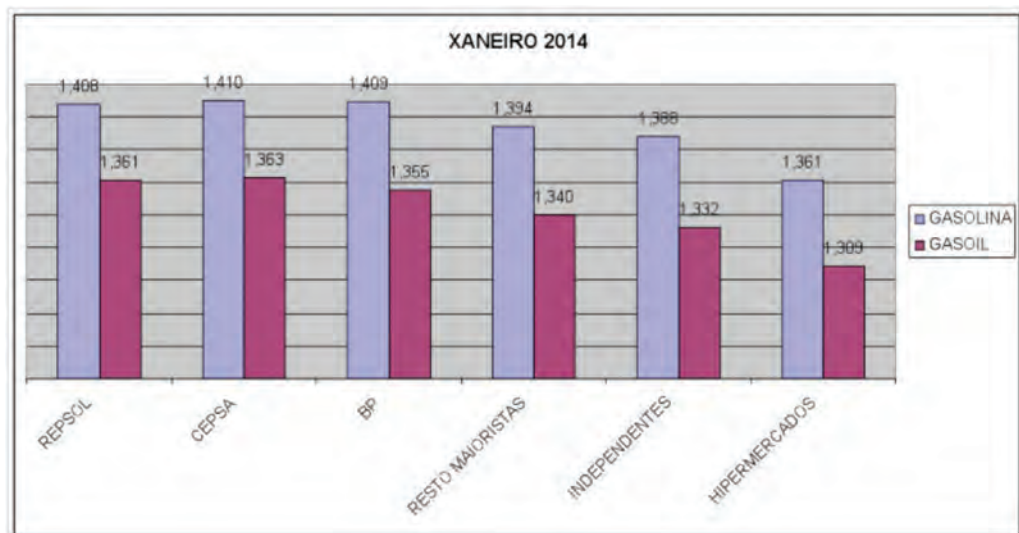
Á hora de buscar unha explicación a este diferencial nos prezos constátase que o mercado de distribución comerciante polo miúdo presenta niveis de concentración superiores á media nacional, sendo o número de gasolineras de hipermercados, que son as que operan con prezos máis reducidos, un dos máis baixos de España. Se se comprobaban, como por exemplo, os prezos medios dos carburantes en España no mes de xaneiro de 2014 pódese constatar que as estacións de servizo pertencentes aos grandes grupos almacenistas con capacidade de refino en España (Repsol, Cepsa e BP) mantiveron os prezos máis altos, seguidos, en orde descendente por outros maioristas sen capacidade de refino en España, polas estacións de servizo independentes e, finalmente polos hipermercados, cuxas estacións de servizo foron as que operaron con prezos máis reducidos¹⁰.

10. [Fuente:CNMC]

O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

20 / 21

A distribución
minorista de
carburantes
de automoción
en Galicia



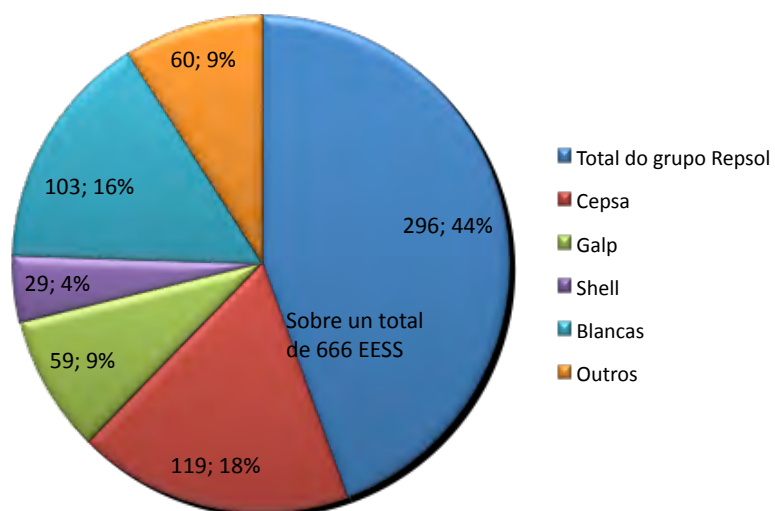
Se nos fixamos nos niveis e concentración do mercado galego constátase que a cota correspondente aos grandes grupos con capacidade de refino, entre os que hai que incluír a Galp, cuxa cota de mercado en Galicia é case dun nove por cento e conta cunha refinería en Matosinhos, preto da fronteira galega, supera o 71%, mentres que a media de España apenas supera o 60%. En cambio, as estacións de servizo independentes ou de “marca branca” teñen no mercado unha cota do 15,5%, chegando a baixar na provincia de Pontevedra ata o 13,4% mentres que no conxunto do mercado español a súa cota é do 18%.

A nivel maiorista, tampouco existe en Galicia un distribuidor galego que poida incrementar en algunha medida a presión competitiva.

En Galicia as empresas que operan con prezos máis elevados teñen unha cota de mercado superior que a media de España mentres que as estacións de servizo independentes, e especialmente as de hipermercados, cuxos prezos son máis baixos teñen un menor peso.

GALICIA			
Operador	Bandeira	Número de EESS	% Operador
Repsol	Repsol	211	31,7%
Repsol	Campsa	59	8,9%
Repsol	Petronor	26	3,9%
Total do grupo Repsol		296	44,4%
Cepsa	Cepsa	119	17,9%
Galp	Galp	59	8,9%
Shell	Shell	29	4,4%
Brancas	Sen bandeira	3	15,5%
Outros		60	9,0%
EESS EN GALICIA		666	100%

EES EN GALICIA POR OPERADOR



Datos facilitados pola Consellería de Economía e Industria segundo os datos que constan no Rexistro de Instalacións de Distribución polo miúdo de produtos petrolíferos líquidos o 24.04.2014

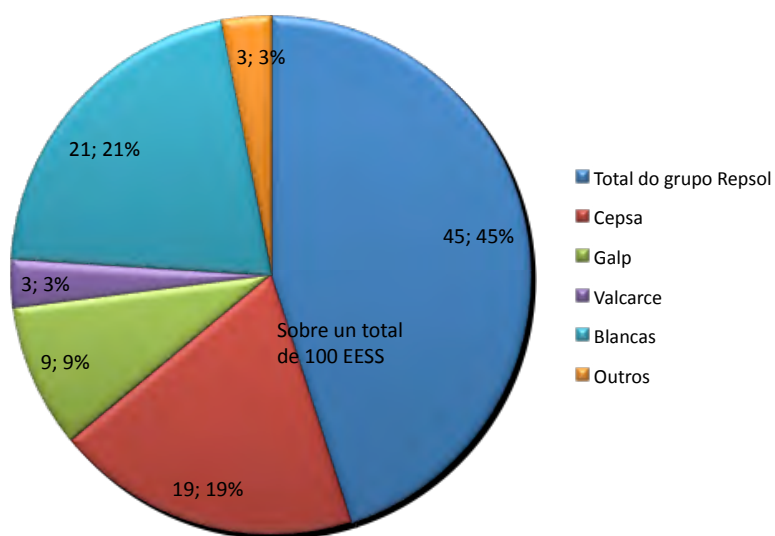
O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

22 / 23

A distribución
minorista de
carburantes
de automoción
en Galicia

OURENSE			
Operador	Bandeira	Número de EESS	% Operador
Repsol	Repsol	37	37,0%
Repsol	Campsa	5	5,0%
Repsol	Petronor	3	3,0%
Total do grupo Repsol		45	45,0%
Cepsa	Cepsa	19	19,0%
Galp	Galp	9	9,0%
Valcarce	Valcarce	3	3,0%
Brancas	Sen bandeira	21	21,0%
Outros		3	3,0%
EES NA PROVINCIA		100	100%

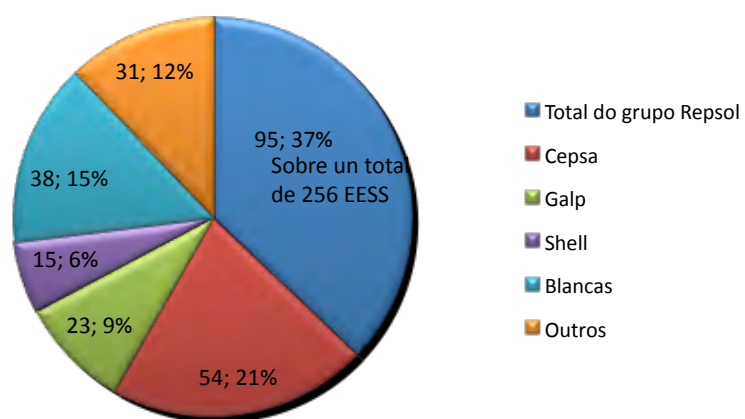
EES EN GALICIA POR OPERADOR. OURENSE



Datos facilitados pola Consellería de Economía e Industria segundo os datos que constan no Rexistro de Instalacións de Distribución polo miúdo de produtos petrolíferos líquidos o 24.04.2014

A CORUÑA			
Operador	Bandeira	Número de EESS	% Operador
Repsol	Repsol	63	24,6%
Repsol	Campsa	22	8,6%
Repsol	Petronor	10	3,9%
Total do grupo Repsol		95	37,1%
Cepsa	Cepsa	54	21,1%
Galp	Galp	23	9,0%
Shell	Shell	15	5,9%
Brancas	Sen bandeira	38	14,8%
Outros		31	12,1%
EESS NA PROVINCIA		256	100%

EESS EN GALICIA POR OPERADOR. A CORUÑA



Datos facilitados pola Consellería de Economía e Industria segundo os datos que constan no Rexistro de Instalacións de Distribución polo miúdo de produtos petrolíferos líquidos o 24.04.2014

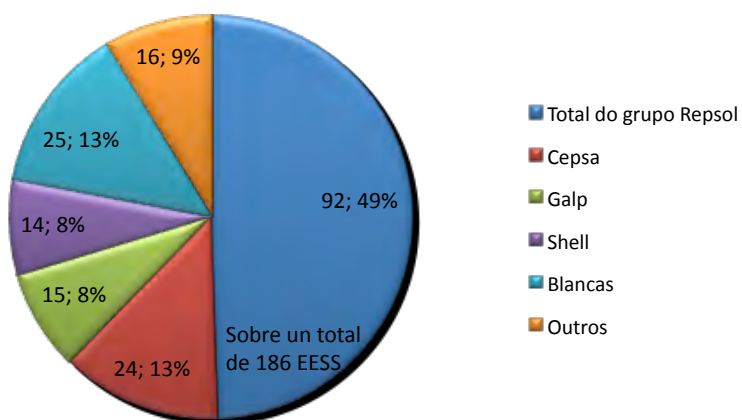
O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

24 / 25

A distribución
minorista de
carburantes
de automoción
en Galicia

PONTEVEDRA			
Operador	Bandeira	Número de EESS	% Operador
Repsol	Repsol	69	37,1%
Repsol	Campsa	14	7,5%
Repsol	Petronor	9	4,8%
Total do grupo Repsol		92	49,5%
Cepsa	Cepsa	24	12,9%
Galp	Galp	15	8,1%
Shell	Shell	14	7,5%
Blancas	Sen bandeira	25	13,4%
Outros		16	8,6%
EES NA PROVINCIA		186	100%

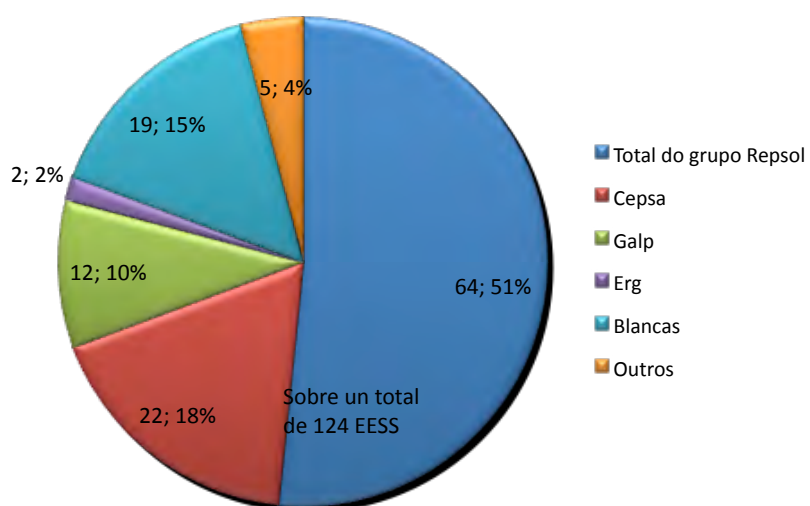
EES EN GALICIA POR OPERADOR. PONTEVEDRA



Datos facilitados pola Consellería de Economía e Industria segundo os datos que constan no Rexistro de Instalacións de Distribución polo miúdo de produtos petrolíferos líquidos o 24.04.2014

LUGO			
Operador	Bandeira	Número de EESS	% Operador
Repsol	Repsol	42	33,9%
Repsol	Campsa	18	14,5%
Repsol	Petronor	4	3,2%
Total do grupo Repsol		64	51,6%
Cepsa	Cepsa	22	17,7%
Galp	Galp	12	9,7%
Erg	Erg	2	1,6%
Brancas	Sen bandeira	19	15,3%
Outros		5	4,0%
EESS NA PROVINCIA		124	100%

EESS EN GALICIA POR OPERADOR. LUGO



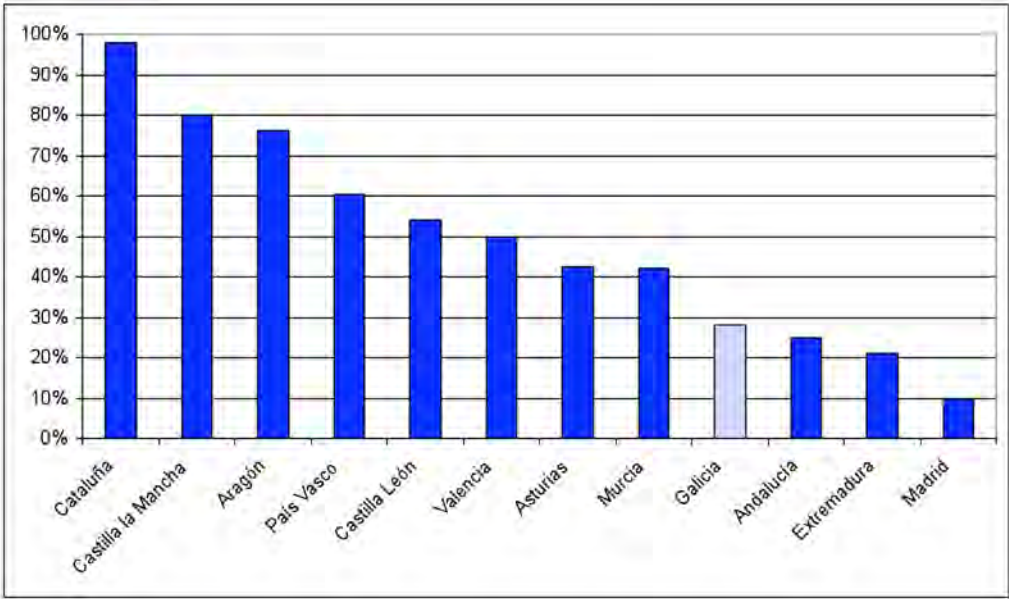
Datos facilitados pola Consellería de Economía e Industria segundo os datos que constan no Rexistro de Instalacións de Distribución polo miúdo de produtos petrolíferos líquidos o 24.04.2014

O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

26 / 27

A distribución
minorista de
carburantes
de automoción
en Galicia

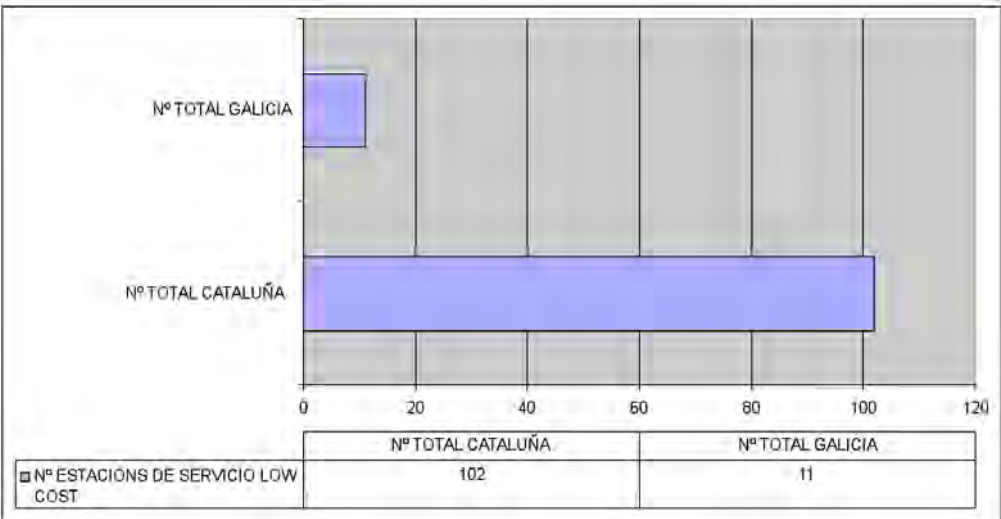
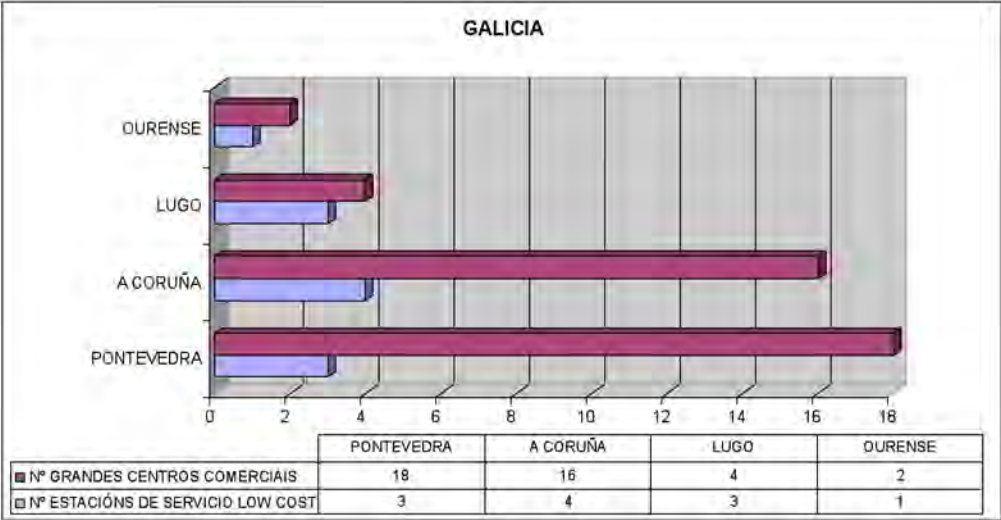
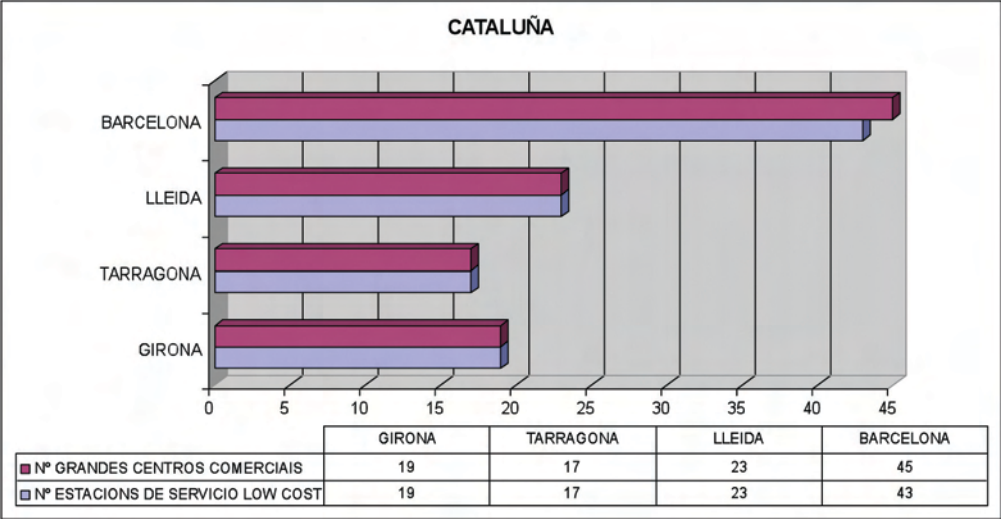
A situación é aínda máis grave se nos fixamos no número de gasolinerías en hipermercados, que son as que venden carburantes a prezos máis baixos.



	% EE.SS en Hipermercados
España	2,9
Coruña	1,6
Lugo	2,3
Ourense	1
Pontevedra	1,6

Fuente:CNMC

Especialmente ilustrativa resulta a comparación de Galicia con Cataluña, unha das Comunidades cos carburantes máis baratos de España, que experimentou un gran crecemento no número de estacións de servizo en hipermercados e grandes superficies comerciais.



Estes datos demostran de forma fiable que o número de estacións de servizo ligadas a hipermercados e grandes superficies en Galicia é moi inferior a doutras comunidades. Este feito ademais de privar aos usuarios galegos de estacións de servizo low cost debilita de forma significativa os niveis de competencia no mercado.

No expediente R 489/01, “Repsol/Cepsa/BP”, a comisión nacional da competencia puxo de manifesto que a entrada en funcionamento de estacións de servizo de hipermercados provocou unha redución considerable dos prezos na zona e unha intensificación da competencia no sector “non oil”, que é o formado por todas as actividades complementarias ao repostaxe como restaurantes, talleres e centros de lavado.

Esta afirmación da comisión nacional da competencia constátase en Galicia. Así, por exemplo no concello de Santiago de Compostela hai seis estacións de servizo de Repsol. As dúas máis cercanas á única estación de servizo low-cost do concello operan con prezos máis baixos coas catro restantes.

O día 5 de maio de 2014, as estacións de servizo de Repsol situadas na Avenida do Cruceiro da Coruña e Meixonfrío, que son as dúas máis próximas a estación de servizo low-cost situada na Avda. do Cruceiro da Coruña, tiñan prezos de 1,455 € e 1,379 € para Gasolina 95 e Gasoil respectivamente mentres que as outras catro estacións de servizo de Repsol no concello tiñan prezos de 1,465 € e 1,389 € para Gasolina 95 e Gasoil respectivamente.

- Mercado que pasou de ser un monopolio de Estado a un réxime de libre competencia
- Mercado xa de seu difícil para o establecemento de niveis de competencia efectiva por causas como o acceso ao cru e a necesidade de realizar investimentos moi elevados
- As actividades de refino, de transporte por oleoduto e de almacenamento son auténticos pescozos de botella que favorecen a concentración do mercado
- A distribución tanto almacenista como comerciante polo miúdo atópanse moi concentradas. Os grupos con capacidade de refino intégranse verticalmente ao abarcar todas as actividades desde o refino á distribución comerciante polo miúdo, pasando pola distribución almacenista, o que lles outorga un gran poder de mercado
- Todas estas circunstancias están, en maior ou menor medida, detrás dos elevados prezos dos carburantes de automoción en España.
- En Galicia os prezos dos combustibles, especialmente do gasóleo mantivéronse e os últimos anos por encima da media de España. Este feito pódese explicar, polo menos en parte polos elevados niveis de concentración do mercado comerciante polo miúdo, superiores á media española.
- No mercado galego as estacións de servizo que operan con prezos máis baixos, as independentes ou de “marca branca” e, especialmente as de hipermercados, teñen menos presenza que noutras Comunidades, o que se traduce non só en que os consumidores dispoñan de menos puntos de venda “low cost” senón en que se reduzan os niveis de competencia, dando lugar a prezos máis altos.

O mercado dos
carburantes de
automoción en Galicia:
unha visión desde a libre
competencia

30 / 31

*Recomendacións do
Consello Galego da
Competencia para
facilitar a apertura
de estacións de
servizo en Galicia
e incrementar
a competencia
no mercado de
distribución
minorista de
combustibles de
automoción*

07.

Recomendacións do Consello Galego da Competencia para facilitar a apertura de estacións de servizo en Galicia e incrementar a competencia no mercado de distribución minorista de combustibles de automoción

As Comisións nacionais a competencia e da enerxía, e actualmente a Comisión Nacional da Competencia e os Mercados levan anos propoñendo ao goberno medidas de moi diversa índole para introducir máis competencia no sector dos carburantes de automoción. Estas medidas comprenden todas as fases da cadea, (refino, transporte, almacenamento, distribución almacenista e distribución almacenista) e moitas delas xa foron postas en marcha polos gobernos correspondentes. Polo que respecta á Comunidade de Galicia, detéctanse problemas específicos no mercado comerciante polo miúdo que provocan que os prezos sexan máis elevados que os doutras Comunidades. Por esta razón, as propostas que se realizan ao goberno galego limítanse ás que teñen por obxecto introducir máis competencia en medidas para o mercado comerciante polo miúdo.

A apertura de novas estacións de servizo, que requiren dun elevado investimento responderá sempre en última instancia a unha decisión empresarial. Con todo, hai que ter en conta que os complexos procedementos administrativos existentes e a escaseza de chan apto eríxense como unha barreira de entrada ao sector que atrasa e paraliza o establecemento de novas estacións de servizo que poderían dinamizar o sector ao introducir máis competencia e propiciar uns prezos máis baixos.

A continuación propóñense unha serie de medidas para facilitar a apertura de novas estacións de servizo en Galicia, eliminando barreiras administrativas que dificulten a entrada ao mercado, sen por elo obviar a necesaria existencia dos imprescindibles controis ambientais e de seguridade. Estas medidas agrúpanse en oito bloques diferentes: simplificación e axilización dos de procedementos administrativos, creación de chan para a apertura de estacións de servizo, medidas para facilitar a apertura de estacións de servizo en hipermercados e centros comerciais, reforzar os criterios de competencia nas adxudicacións de novas estacións de servizo, promover a creación dunha central de compras por parte das estacións de servizo independentes, supervisar os contratos de subministración en exclusiva, incrementar a información en materia de prezos e reforzar a actividade do Consello Galego da Competencia para impugnar todos aqueles actos e disposicións que impoñan trabas á competencia neste mercado.

1.- Simplificación de trámites administrativos para a apertura de novas estacións de servizo.

- A actuación das Administracións Públicas resulta determinante para a apertura de novas estacións de servizo. Ante os numerosos problemas detectados en relación aos trámites de apertura, resulta indispensable simplificar a tramitación das solicitudes de apertura e acurtar os prazos.
- O artigo 43 LSH, na súa redacción vixente tras as modificacións introducidas polo Real Decreto-lei 4/2013, de 22 de febreiro, de medidas de apoio ao emprendedor e de estímulo do crecemento e da creación de emprego, validado e tramitado co mesmo título como lei dando lugar á Lei 11/2013, de 26 de xullo, sinala no seu apartado 2º que:

“As administracións autonómicas, no exercicio das súas competencias, deberán garantir que os actos de control que afecten á implantación destas instalacións de subministración de carburantes polo miúdo, intégrense nun procedemento único e ante unha única instancia. Para ese efecto, regularán o procedemento e determinarán o órgano autonómico ou local competente ante o que se realizará e que, no seu caso, resolverá o mesmo. Este procedemento coordinará todos os trámites administrativos necesarios para a implantación das devanditas instalacións en base a un proxecto único

“O prazo máximo para resolver e notificar a resolución será de oito meses. O transcurso do devandito prazo sen notificarse resolución expresa terá efectos estimatorios...”

- Debe cumprirse o máis axiña posible o previsto no artigo 43 da LSH e débese articular un procedemento único para a apertura de estacións de servizo, ante unha única instancia e respectando o prazo máximo de oito meses establecido na Lei.

2.- Creación de solo para a apertura de estacións de servizo

De nada serve a simplificación de trámites administrativos e a redución dos prazos se non existen emprazamentos suficientes para a instalación de estacións de servizo tanto nos termos municipais como nas estradas.

Polo que respecta aos termos municipais realízanse as seguintes recomendacións:

- Os instrumentos de plan urbanístico non deben limitar o número de emprazamentos dispoñibles que sexan aptos para a instalación de estacións de servizo no termo municipal
- Os concellos deben garantir un número mínimo de parcelas en solo de tipo urbano e urbanizable nas que se poidan instalar estacións de servizo. O número mínimo de parcelas debe estar en relación co número de habitantes do municipio.
- Débese facilitar a dispoñibilidade de novos emprazamentos para a instalación de estacións en áreas de servizo onde xa haxa outra instalada.
- Débese ter en conta que de acordo co artigo 43.2 da Lei do Sector de Hidrocarburos, modificado polo art. 39.2 do Real decreto lei 4/2013, *“os usos do solo para actividades comerciais individuais ou agrupadas, centros comerciais, parques comerciais, establecementos de inspección técnica de vehículos e zonas ou polígonos industriais serán compatibles coa actividade económica das instalacións de subministración*

de combustible polo miúdo. Estas instalacións serán así mesmo compatibles cos usos que sexan aptos para a instalación de actividades con niveis similares de perigo, residuos ou impacto ambiental, sen precisar expresamente a cualificación de apto para este servizo”.

En relacións as estradas autonómicas

- Débese favorecer a dispoñibilidade de novos emplacements aptos para a instalación de estacións de servizo en terreos accesibles desde as estradas (principalmente autoestradas e autovías), como as rotondas, cambios de servizo e outras zonas lindeiras ás vías de acceso que sexan plausibles por razóns de seguridade

En relación a outros tipos de solo

- Os polígonos industriais son localizacións idóneas para o establecemento de estacións de servizo que dean servizo a vehículos pesados e industriais. Débese garantir que en todos os polígonos de Galicia permítase a apertura de estacións de servizo de acordo co establecido no art. 43.2 da Lei do sector de hidrocarburos, facilitando, nos casos nos que sexa necesario un concurso previo, a apertura de estacións de servizo de empresas diferentes e con subministradores almacenistas diferentes.
- As ITVs tamén constitúen localizacións que poden resultar idóneas para a apertura de estacións de servizos.

3.- Apertura de estacións de servizo en centros comerciais e hipermercados

- Co fin de incrementar a competencia e facilitar a implantación de estacións de servizo que operen con prezos máis baixos, débense eliminar as barreiras existentes á construción de puntos de venda de carburante ligadas a hipermercados e a centros comerciais.
- O artigo 3 do Real decreto lei 6/2000, de 23 de xuño, de medidas urxentes de intensificación da competencia en mercados de bens e servizos, na súa actual redacción, procedente da Lei 11/2013, tenta favorecer aínda máis a apertura de puntos de subministración de carburantes nos grandes establecementos comerciais. De acordo con este precepto,
 1. *Os establecementos comerciais individuais ou agrupados, centros comerciais, parques comerciais, establecementos de inspección técnica de vehículos e zonas ou polígonos industriais poderán incorporar entre os seus equipamentos, polo menos, unha instalación para subministración de produtos petrolíferos a vehículos.*
 2. *Nos supostos a que se refire o apartado anterior, o outorgamento das licenzas municipais requiridas polo establecemento levará implícita a concesión das que fosen necesarias para a instalación de subministración de produtos petrolíferos.”*
- O Real decreto lei 6/2000 outorga importantes vantaxes administrativas ás grandes empresas de distribución comercial para que poidan abrir estacións de servizo nas súas instalacións. Con todo diversos problemas á hora de aplicar as previsións desta norma, especialmente conflitos coa normativa urbanística municipal, provocaron que a súa incidencia non fose ata agora a mesma en todas as Comunidades Autónomas nin, especialmente, en todos os municipios. Na actualidade, a interpretación

xurisprudencial dominante entende que, en caso de conflito, o Real decreto lei 6/2000 debe prevalecer sobre a normativa urbanística municipal¹¹.

- Débese ampliar o réxime de declaración responsable previsto no art. 5 da Lei 17/2009, de 23 de novembro, sobre o libre acceso ás actividades de servizos e o seu exercicio, á instalación de estacións de servizo en establecementos comerciais que cumpran os requisitos previstos no Real decreto lei 6/2000 de forma que se faciliten as aperturas.

4.- Reforzar os criterios de competencia nas licitacións

Ante o elevado grao de concentración existente no sector de distribución comerciante polo miúdo en Galicia débense incluír criterios de competencia nos procedementos de concesión ou autorización de áreas de servizo en vías autonómicas.

- Débese ponderar de forma favorable e cun peso significativo sobre o total o que a empresa solicitante non estea presente no termo municipal ou no tramo de estrada próximo á área de servizo. En autovías e autoestradas débense ponderar favorablemente as ofertas de empresas distintas ás que son titulares das estacións inmediatamente anterior e posterior no mesmo sentido da circulación. Neste senso non só debe ser distinto o titular da área senón tamén o operador por xunto que lle fornece o carburante.
- As licitacións autonómicas e municipais das áreas de servizo deberían ir precedidas dun informe do Consello Galego da Competencia sobre o grao de competencia na área de influencia da nova estación de servizo.
- Non se deben adxudicar varias estacións de servizo en bloque.

5.- Control sobre os contratos de subministración

- O artigo 43 bis da Lei do sector de hidrocarburos, introducido pola Lei 11/2013, de 26 de xullo, de medidas de apoio ao emprendedor e de estímulo do crecemento e da creación de emprego establece, en relación aos contratos de subministración en exclusiva que

“a) A duración máxima do contrato será dun ano. Este contrato prorrogarase por un ano, automaticamente, por un máximo de dúas prórrogas, salvo que o distribuidor polo miúdo de produtos petrolíferos manifeste, cun mes de antelación como mínimo á data de finalización do contrato ou de calquera das súas prórrogas, a súa intención de resolvelo

b) Non poderán conter cláusulas exclusivas que, de forma individual ou conxunta, fixar, recomenden ou incidan, directa ou indirectamente, no prezo de venda ao público do combustible”

¹¹ A sentenza 632/2005 do Tribunal Superior de Xustiza de Madrid establece que “ a aplicación do RD-L 6/2000 non interfere nas competencias atribuídas en exclusiva ás Comunidades Autónomas nas sinaladas materias, tendo en conta que dita norma non contén regulación urbanística nin territorial senón que contén medidas urxentes de intensificación da competencia en mercados de bens e servizos, con carácter xeral para conseguir a liberalización da economía española, aumentar a capacidade de crecemento potencial e a produtividade dos mercados enerxéticos, creando unha flexibilización do marco económico no que operan os axentes produtivos, tal e como se di expresamente na exposición de motivos polo cal, tería o seu fundamento no propio artigo 149.1.13 da CE, que atribúe á Estado competencia exclusiva para fixar as bases e a coordinación da planificación xeral da actividade económica...”

- O cumprimento do establecido nesta norma resulta fundamental para garantir a independencia das estacións de servizo respecto do provedor almacenista, xa que lle facilita o cambio de provedor, e a súa liberdade para fixar os prezos do combustible. Por esta razón é aconsellable que o departamento ao que corresponda da Xunta de Galicia revise que os contratos de subministración en exclusiva están adaptados ao novo marco legal.

6.- Creación dunha central de compras por parte das estacións de servizo independentes

- Un dos principais problemas cos que se atopan as estacións de servizo independentes é a súa falta de poder negociador á hora de asinar contratos de abastecemento de combustible. O problema agudízase se se ten en conta que os subministradores almacenistas aos que poden acudir tamén son titulares de estacións de servizo e, por tanto competidores da estación independente.
- A creación dunha central de compras permitirá ás estacións independentes abastecerse de combustible en mellores condicións, o que lles pode deixar unha maior marxe para competir en prezos.

7.- Información sobre os prezos

- A transparencia, especialmente en materia de prezos e condicións comerciais resulta imprescindible para que os mercados poidan funcionar de maneira competitiva. Por esta razón débense articular mecanismos para que os consumidores poidan coñecer en tempo real os prezos dos carburantes nas diversas estacións de servizo, con identificación e localización xeográfica das estacións de servizo cuxos prezos sexan máis baixos á súa posición ou posible percorrido.
- Débese establecer un sistema a través do cal as estacións de servizo comuniquen os seus prezos “en tempo real” ao departamento competente da Xunta de Galicia.
- Unha vez recibida a información sobre os prezos tense que poñer de inmediato a disposición dos potenciais usuarios demandantes do produto, de modo que poidan coñecer en cada momento a situación do mercado e elixir en función da súa situación a opción máis vantaxosa. Esta información, que non se proporciona na actualidade de modo tan inmediato e exhaustivo, levará a que os prezos tendan a descender aproximándose aos da empresa con prezos máis baixos.
- A tecnoloxía actual permite deseñar aplicacións para que os consumidores poidan consultar os prezos en Internet e, mesmo recibilos nos seus teléfonos móbiles.
- Do mesmo xeito que nas autoestradas, deberíanse instalar nas principais cidades paneis informativos nos que se recollan os prezos dos carburantes en todas as Estacións de servizo da cidade ou da zona.

8.- Actuacións do Consello Galego da Competencia

- As autoridades de competencia están facultadas para impugnar os actos e disposicións con rango inferior ao de Lei que resulten contrarios á libre competencia. Facendo uso desta posibilidade, o Consello Galego da Competencia impugnará os actos e disposicións das Administracións Públicas que supoñan obstáculos á apertura de novas estacións de servizo.
- No exercicio das súas competencias, o Consello Galego da Competencia pode presentar alegacións a demanda dos interesados no trámite de información pública do procedemento de outorgamento de licenzas municipais para a apertura de estacións de servizo en grandes superficies. Desta forma promoverase unha aplicación procompetitiva da normativa vixente naqueles casos que poidan afectar de forma negativa á competencia no mercado.

Anexo II

**Informe: Os aparcadoiros nos aeroportos galegos
dende o punto de vista da competencia**

Consello Galego da Competencia

Os aparcadoiros nos aeroportos galegos desde o punto de vista da competencia

4

01 Introducción:

4

1.1. Presentación do informe

4

1.2. Ámbito e finalidade do informe

5

02 Aspectos básicos do Sistema Aeroportuario Español

5

2.1. Aeroportos e servizos aeroportuarios

8

2.2. Os aeroportos de interese xeral

10

2.3. O xestor aeroportuario público español: o Grupo AENA.

11

2.4. A xestión dos servizos aeroportuarios en España: a coexistencia dos modelos público e privado na prestación dos servizos de aparcadoiro aeroportuario

12

03 Os servizos de aparcadoiro aeroportuarios: natureza e tipos

12

3.1. Tipos de aparcadoiros segundo a súa titularidade pública e privada

14

3.2. Tipos de aparcadoiros segundo o seu uso e características

- a) Aparcadoiros de rotación
- b) Aparcadoiros de longa duración
- c) Aparcadoiros VIP
- d) Aparcadoiros Express
- e) Aparcadoiros de abonados

17

04 O mercado de aparcadoiros nos aeroportos desde o punto de vista da competencia

17

4.1. Delimitación do mercado relevante

- A. Mercado xeográfico
- B. Mercado de produto

21

4.2. O papel de AENA como xestor aeroportuario público e operador económico

22

4.3. O modelo de prestación de AENA

23

4.4. Os riscos derivados da posición dominante de AENA na xestión dos aparcadoiros aeroportuarios

- 4.4.1. Prezos abusivos
- 4.4.2. Restricións e discriminacións no uso dos accesos ao aeroporto e zonas de parada

27

05 Os aparcadoiros dos aeroportos galegos

27

5.1. Aeroporto de Santiago de Compostela

- a) Xestión do aparcadoiro
- b) Tipos de aparcadoiros que se ofrecen
- c) Tarifas
- d) Competencia: outros aparcadoiros de titularidade privada

38

5.2. Aeroporto da Coruña

- a) Xestión do aparcadoiro
- b) Tipos de aparcadoiros que se ofrecen
- c) Tarifas
- d) Competencia: outros aparcadoiros de titularidade privada

40

5.3. Aeroporto de Vigo

- a) Xestión do aparcadoiro
- b) Tipos de aparcadoiros que se ofrecen
- c) Tarifas
- d) Competencia: outros aparcadoiros de titularidade privada

44

06 Conclusións

1.1. Presentación do informe

O presente informe, elaborado polo Consello Galego da Competencia enmárcase no exercicio da función de promoción da competencia que lle encomenda a Lei 1/2011, de 28 de febreiro, reguladora do Consello Galego da Competencia (en diante Lei 1/2011 ou LCCGC).

En efecto, o Artigo 8 LCCGC dispón que o Consello Galego da Competencia promoverá a competencia efectiva nos mercados da Comunidade Autónoma de Galicia mediante, entre outros medios, elaboración de informes sobre os distintos sectores económicos, que poderán incorporar propostas de liberalización, desregulación ou modificación normativa.

O presente informe, foi aprobado polo Pleno do Consello Galego da Competencia na súa reunión celebrada o 6 de xuño de 2014.

1.2.- Ámbito e finalidade do informe

A finalidade deste informe é analizar o mercado dos aparcadoiros aeroportuarios nos aeroportos civís de interese xeral existentes en Galicia, abordando a nova situación competitiva creada pola recente liberalización dos servizos aeroportuarios que se prestan no dominio público aeroportuario, recentemente delimitado.

O cambio experimentado no mercado dos servizos aeroportuarios potenciou a aparición de novos operadores, de carácter privado, que ofertan servizos alternativos aos que tradicionalmente se viñan prestando en réxime de monopolio e limitados ao ámbito aeroportuario como os de aparcadoiro.

A aparición destes operadores privados para a prestación dos servizos de aparcadoiro aeroportuario e o modelo de negocio que viñeron desenvolvendo non só incrementou a oferta da que na actualidade dispoñen os usuarios destes servizos, senón que motivou, en boa medida, a evolución do propio modelo de negocio co que tradicionalmente se prestaban estes servizos ata a data.

02. Aspectos básicos do sistema aeroportuario español

4 / 5

Aspectos básicos do sistema
aeroportuario español

2.1.- Aeroportos e servizos aeroportuarios

Con carácter preliminar é preciso delimitar qué se entende por aeroportos, cáles son as súas categorías e facer unha breve descripción do proceso de modernización que o sector experimentou en España nos últimos anos. A partir deste marco básico será posible abordar cáles son os servizos que se prestan en relación con estas instalacións e o seu réxime de xestión.

A nosa lexislación aeronáutica¹, clasifica as superficies dispostas para a chegada e partida de aeronaves en dúas grandes categorías: “aeródromos” e “aeroportos”.

Enténdese por “aeródromo” a superficie de límites definidos, con inclusión, no seu caso, de edificios e instalacións, apta normalmente para a saída e chegada de aeronaves. Os aeródromos, pola natureza dos seus servizos, poden ser militares ou civís, e estes últimos, así como os aeroportos, públicos ou privados.

Considérase “aeroporto” todo aeródromo no que existan, de modo permanente, instalacións e servizos con carácter público, para asistir de modo regular ao tráfico aéreo, permitir o aparcamento e reparacións do material aéreo e recibir ou despachar pasaxeiros ou carga.

Os aeroportos e aeródromos clasifícanse segundo as dimensións e a índole das súas instalacións e das aeronaves que haxan de utilizalos e o carácter dos servizos que presten.

Para abordar a evolución experimentada pola nosa lexislación e, en xeral, polas lexislacións dos países da nosa contorna, é preciso partir da evidencia de que a mobilidade é un dos trazos definidores das sociedades modernas e de que un dos medios de transporte máis importantes na actualidade é o transporte aéreo.

O alto custo das instalacións aeroportuarias así como das aeronaves chamadas a prestar os servizos de transporte aéreo xustificou durante moito tempo a intervención directa dos estados, o que entre outras cousas deu orixe, no seu momento, a que fose a iniciativa pública a que asumise tanto a construción das infraestruturas necesarias para prestalo como a creación das primeiras compañías aéreas, as chamadas “compañías de bandeira”, hoxe en claro retroceso ante a globalización dos mercados e a cada vez maior

¹ Artigo 3 da Lei 48/1960, de 21 de xullo, de Navegación Aérea.

presenza da iniciativa privada, en cuxas mans terminaron un bo número delas tras a súa privatización.

A aparición de novos modelos empresariais, como o representado polas chamadas aerolíneas de “baixo custo” (“low cost”) e o proceso de liberalización do mercado fomentando a competencia mesmo entre aeroportos² modificaron o sector no seu conxunto a escala mundial³ e, polo tanto, no ámbito da Unión Europea no que se insire España que non ía ser unha excepción nisto.

En consecuencia, o panorama cambiou nos últimos anos e con iso liberalizouse en boa medida o sector sen que, polo menos no mercado español, a iniciativa privada chegase a substituír á pública no que se refire á titularidade das instalacións aeroportuarias, maioritariamente en mans públicas, aínda que si en moitos dos servizos que estas prestan.

No caso de España, a reforma levada acabo a partir de 2010 persegue tres obxectivos básicos⁴ :

- separar de forma definitiva a xestión aeroportuaria dos sistemas de navegación aérea.
- dotar á xestión aeroportuaria dun marco xurídico flexible que permita a participación do sector privado.
- permitir unha xestión máis individualizada dos aeroportos, adaptándoos ás súas características propias e específicas e conectándoos coa súa contorna territorial.

Unha das pezas esenciais deste proceso de modernización do transporte aéreo é o sector aeroportuario que, no caso español, como sinalan Arimany e Pérez Rivarés⁵, presenta características singulares, ao caracterizarse tradicionalmente pola súa natureza pública e a súa xestión monopolística, que desde o ano 1991 correspondeu a “*Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea*” (“AENA”), entidade de dereito público dependente da Administración Xeral do Estado (“AGE”) a través do Ministerio de Fomento.

No exercicio das súas funcións, AENA encargouse tanto da xestión dos sistemas de navegación aérea como a dos aeroportos pertencentes ao Estado.

O proceso de reforma aséntase sobre tres normas básicas:

1º.- O Real decreto lei 13/2010, de 3 de decembro, de actuacións no ámbito fiscal, laboral e liberalizadoras para fomentar o investimento e a creación de emprego (en diante RDL 13/2010”), que define os trazos esenciais do novo sistema aeroportuario español⁶.

2º.- A Lei 1/2011, de 4 de marzo, pola que se establece o Programa Estatal de Seguridade Operacional para a Aviación Civil, que modifica a Lei 21/2003, de 7 de xullo, de Seguridade

2. Debemos subliñar, aínda que non sexa obxecto do presente informe, a incidencia das axudas públicas tanto no financiamento das infraestruturas aeroportuarias, como as destinadas a incentivar a apertura ou mantemento de rutas comerciais, especialmente nos aeroportos rexionais con maiores dificultades de introducirse nos mercados. A Comisión acaba de aprobar a este respecto as directrices sobre axudas estatais a aeroportos e compañías aéreas [DO C 99,4.4.2014, P.3]. Esta comunicación e as adoptadas previamente nesta materia pódense consultar na web da DGCOMP no enderezo: <http://ec.europa.eu/competitions/sectors/transport/legislation/air/stateaid.html>

3. O proceso de liberalización do sector foi ao paso da propia globalización da economía mundial e ten a súa orixe máis inmediata no sector do transporte aéreo, tanto de viaxeiros como de mercadorías, no proceso de desregulación que se levou a cabo nos Estados Unidos a partir da década dos setenta, do que pasaría á Unión Europea.

4. Seguimos neste punto a Esteban Arimany Lamoglia, Juan Antonio Pérez Rivarés, “A reordenación do sector aeroportuario español”, en Actualidade Xurídica Uría Menéndez, nº 30, 2011, pp. 13-27, en concreto, p. 14.

5. Op. cit. P. 13.

6. O RDL 13/2013, dedica o Capítulo I do seu Título II á “Modernización do sistema aeroportuario” (artigos 7 a 12).

Aérea (en diante “Lei 21/2003” ou “LSA”), introducindo un novo Título VI, no que se regulan os “Ingresos dos xestores de aeroportos” e leva a cabo a transposición parcial da Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo, relativa a taxas aeroportuarias.

3º.- O Real decreto lei 11/2011, de 26 de agosto, polo que se crea a Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria (coñecida polo seu acrónimo como “CREA”), completando a transposición da xa citada Directiva 2009/12/CE (en diante, “RDL 11/2011”).

De acordo co Real Decreto 2858/1981, de 27 de novembro, sobre cualificación de aeroportos civís⁷, en todo recinto aeroportuario distínguense:

1. Os servizos aeronáuticos que, integrados na rede nacional de axudas á navegación aérea e formando parte desta infraestrutura, serven para o control do espazo aéreo e que dependen directamente da Subsecretaría de Aviación Civil, de acordo co Real decreto lei 12/1978, de 27 de abril.
2. Os servizos aeronáuticos que serven para instrumentar a ordenación do tránsito e a ordenación do transporte aéreo, que dependen así mesmo e directamente da Subsecretaría de Aviación Civil.
3. Todos os demais servizos aeroportuarios estatais como os aduaneiros, de policía, correos, seguridade exterior e interior e calquera outros que, pola súa natureza e función, están encomendados a autoridade pública non aeronáutica.
4. Aqueles outros servizos que, non sendo estritamente aeronáuticos, poidan ter incidencia neles e que, polo volume do tráfico do aeroporto de que se trate, declárense imprescindibles para o seu bo funcionamento.
5. As actividades non comprendidas nos números anteriores que se realicen no recinto aeroportuario e que teñan transcendencia para a explotación económica do aeroporto.

De acordo co seu artigo 3, os servizos enumerados anteriormente nos puntos uno, dous e tres prestaranse, en todo caso, directamente pola Administración do Estado. Son os servizos vinculados as axudas á navegación aérea, a ordenación do tránsito e do transporte aéreo, así como todos aqueloutros servizos aeroportuarios vinculados á potestade do Estado en materias como aduanas, policía, correos, seguridade exterior e interior e “calquera outros que, pola súa natureza e función, están encomendados á autoridade pública non aeronáutica.”

Trátase, en definitiva, dos servizos que pola súa propia natureza, quedarían á marxe da actividade económica e que por elo son obxecto de reserva en exclusiva a favor do poder público.

A normativa vixente prevé expresamente que o Estado pode reservarse —e de feito así o veu facendo⁸ - a xestión directa dos aeroportos de interese xeral⁹. Con todo admítase que iso non sexa así, salvo no caso daqueles aeroportos que adquirisen dita cualificación polo seu interese para a defensa nacional.

⁷ Artigo 2.

⁸ Nos últimos tempos expúxose a cesión da xestión do Aeroporto do Prat de Barcelona, cualificado como de interese xeral, á Comunidade Autónoma de Cataluña sen que finalmente produciuse a cesión.

⁹ O citado RD 2858/1981 especifica no seu artigo 3, parágrafo 3, os servizos que necesariamente deben ser prestados de maneira directa pola Administración do Estado.

2.2. Os aeroportos de interese xeral

De acordo co Real decreto 2858/1981, de 27 de novembro, sobre a cualificación de aeroportos civís¹⁰, son Aeroportos Civís de Interese Xeral os aeroportos e heliportos civís nos que concorra algunha das circunstancias seguintes:

- a) Que, pola importancia do seu tráfico, intégreuse na rede transeuropea de aeroportos como compoñentes internacionais ou comunitarios da mesma.
- b) Aqueles cuxa xestión conxunta resulte necesaria para garantir o correcto funcionamento da rede común de transporte en todo o territorio do Estado.
- c) Que poidan incidir substancialmente na ordenación do tránsito aéreo, a estrutura do espazo aéreo e o control do mesmo.
- d) Que sexan de interese para a defensa nacional.
- e) Que constitúan a parte civil dos aeródromos de utilización conxunta civil e militar.

A mesma norma¹¹ prevé que todos os aeroportos e heliportos explotados por «Aena Aeropuertos, S.A.»¹², con independencia de que os xestione a sociedade mercantil estatal, as súas sociedades filiais ou en réxime de concesión, cuxa relación se inclúise no anexo do propio real decreto, conservarán á entrada en vigor deste real decreto a súa actual cualificación como aeroportos de interese xeral, así como que tamén conservarán dita cualificación os aeroportos de titularidade non estatal que na dita data estivesen igualmente cualificados como de interese xeral.

De acordo co citado real decreto, teñen a consideración de aeroportos ou heliportos de interese xeral polo feito de estar xestionados por «Aena Aeropuertos, S.A.», os seguintes Aeroportos e heliportos incluídos no seu Anexo:

Aeroporto da Coruña.

Heliporto de Alxeciras.

Aeroporto de Alacante.

Aeroporto de Almería.

Aeroporto de Asturias.

Aeroporto de Barcelona-O Prat.

Aeroporto de Bilbao.

Aeroporto de Burgos (Villafra).

Heliporto de Ceuta.

Aeroporto de Córdoba.

Aeroportos do Hierro.

Aeroporto Federico García Lorca Granada-Xaén.

Aeroporto de Forteventura.

10. A actual redacción do Real decreto 2858/1981 incorpora as modificacións introducidas polo Real decreto 1150/2011, de 29 de xullo, polo que se modifica o R.D. 2858/1981, de 27 de novembro, sobre cualificación de aeroportos civís [«B.O.E.» 31 agosto].

11. Disposición adicional primeira. Aeroportos cualificados de interese xeral.

12. Como teremos ocasión de analizar con máis detalle neste Informe, «Aena Aeropuertos, S.A.», foi creada como sociedade mercantil, propiedade ao 100% de AENA no marco do proceso de liberalización emprendido en España a partir de 2010.

Aeroporto de Xirona.

Aeroporto de Gran Canaria (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Huesca-Pirineos.

Aeroporto de Eivissa.

Aeroporto de Xerez.

Aeroporto da Gomera.

Aeroporto da Palma.

Aeroporto de Lanzarote (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Logroño-Agoncillo.

Aeroporto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Aeroporto de Madrid- Cuatro Vientos (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Málaga- Costa del Sol (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Melilla.

Aeroporto de Menorca.

Aeroporto de Palma Mallorca (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Pamplona.

Aeroporto de Reus.

Aeroporto de Sabadell.

Aeroporto de San Sebastián.

Aeroporto de Santander.

Aeroporto de Santiago (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Sevilla.

Aeroporto de Son Bonet.

Aeroporto de Tenerife Norte (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Tenerife Sur.

Aeroporto de Valencia (aeródromo utilización conxunta).

Aeroporto de Vigo.

Aeroporto de Vitoria.

Aeroporto de Zaragoza (aeródromo utilización conxunta).

2.3. O xestor aeroportuario público español: o Grupo AENA

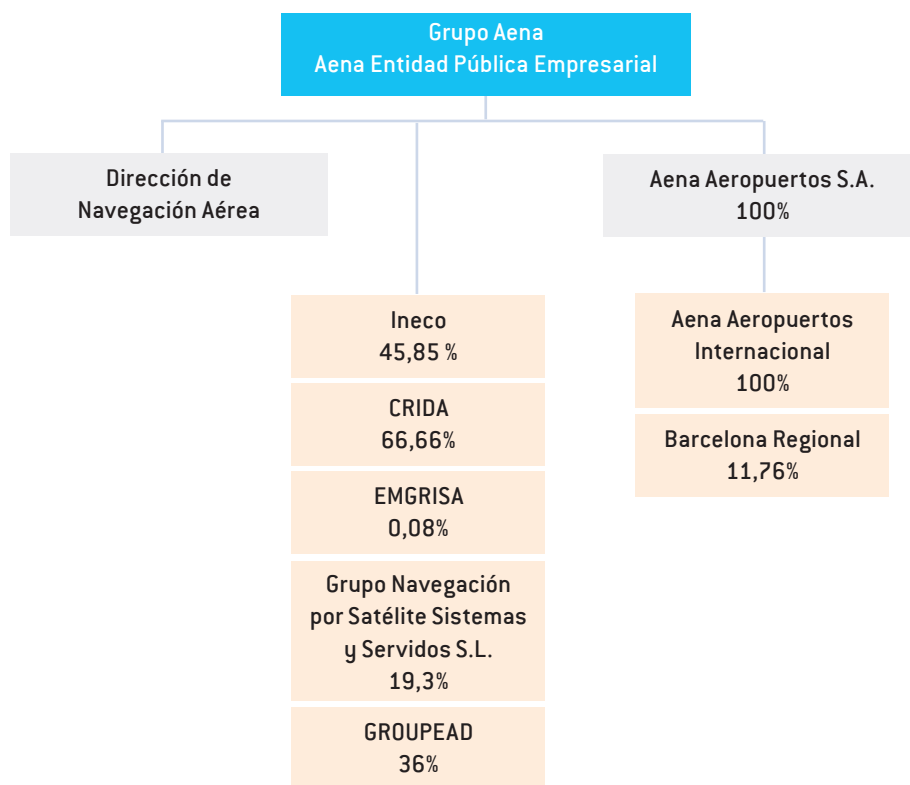
O ente público “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, máis coñecida polo seu acrónimo “AENA” é a sociedade pública empresarial adscrita ao Ministerio de Fomento, que asume a xestión aeroportuaria e a provisión de servizos de navegación aérea España.

AENA foi creada en 1990¹³, como un Ente de Dereito Público con personalidade xurídica propia e plena capacidade pública e privada, aínda que, a súa actual configuración e réxime xurídico é froito dunha evolución posterior, esixida en parte pola normativa comunitaria, en parte por razóns de eficiencia económica na xestión das infraestruturas aeroportuarias¹⁴.

No proceso que leva á súa actual configuración, o xa citado Real decreto lei 13/2010, de 3 de decembro, avanzou decididamente na modernización do sistema aeroportuario español, dispoñendo, entre outras medidas, coa creación dunha sociedade mercantil, «Aena Aeropuertos, S.A.»¹⁵, 100% propiedade de AENA, que pasa a asumir a xestión dos aeroportos que ata a data realizaba a Entidade Pública Empresarial AENA.

A estrutura mercantil da que se dota a AENA permite unha maior axilidade na xestión de todas as actividades non estritamente aeronáuticas, tradicionalmente xestionadas tamén polos propios xestores aeroportuarios, e cuxa importancia é cada vez maior pois, como se recolle na Exposición de Motivos do RDL 13/2010, “resultan necesarias para o financiamento das infraestruturas aeroportuarias sen que se grave máis ás compañías aéreas e aos demais usuarios das mesmas.”

Estrutura corporativa de AENA e o Grupo Aena. Fonte AENA



13. Artigo 82 da Lei 4/1990, de 29 de xuño, de Orzamentos Xerais do Estado para 1990 [BOE do 30].

14. Entre os cambios máis recentes debemos destacar: Real decreto lei 13/2010, de 3 de decembro, que establece o marco esencial e os elementos básicos do novo sistema aeroportuario español, a Lei 21/2003 modificada pola Lei 1/2011 que regula os ingresos dos xestores de aeroportos e transpón parcialmente ao ordenamento español a Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo, relativa a taxas aeroportuarias, e o Real decreto lei 11/2011, de 26 de agosto, que crea a Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, organismo regulador ao que corresponde a supervisión das tarifas aeroportuarias. Basicamente, esta reforma fundaméntase en tres alicerces: (i) separación de forma definitiva da xestión aeroportuaria dos sistemas de navegación aérea, (ii) flexibilización do marco xurídico que regula a xestión aeroportuaria co fin de permitir a participación do sector privado e (iii) xestión máis individualizada dos aeroportos que permita adaptalos ás súas características propias e específicas e conectalos coa súa contorna territorial.

15. A sociedade mercantil AENA Aeropuertos, SA foi constituída por Acordo do Consello de Ministros de 25 de febreiro de 2011.

2.4. A xestión dos servizos aeroportuarios en España; a coexistencia dos modelos público e privado na prestación dos servizos de aparcadoiro aeroportuario

Aínda que tradicionalmente a única oferta de aparcadoiro dispoñible na contorna aeroportuaria eran os aparcadoiros de titularidade pública, situados no dominio público aeroportuario, é posible apreciar, -tamén nos aeroportos galegos-, a progresiva aparición de aparcadoiros privados nas inmediacións dos aeroportos.

As empresas privadas que ofrecen os seus servizos fanno xa fóra do dominio público aeroportuario e foron un factor clave para a evolución dos prezos do servizo nos aparcadoiros de titularidade pública e na gama e calidade dos servizos ofrecidos tamén nos aparcadoiros de titularidade pública como consecuencia da tensión competitiva derivada da existencia dun verdadeiro mercado.

En efecto, a aparición de aparcadoiros privados, situados xa fóra do dominio público aeroportuario, introduce competencia nun mercado tradicionalmente pechado, polo menos de facto, tanto en prezos como en calidade e variedade de servizos ofertados, partindo da inclusión do traslado entre o aparcadoiro e as terminais con furgonetas lanzadeiras, co que se supera o obstáculo de operar fóra do recinto aeroportuario.

Como apunta a ACCO nun recente estudo¹⁶, “El menor precio de sus servicios y la inclusión del traslado entre el aparcamiento y las terminales con furgonetas lanzadoras parecen ser las principales razones que explican el éxito y la proliferación de estas iniciativas empresariales en aquellos aeropuertos estatales con suficiente demanda potencial.”

16. Autoritat Catalá da Competencia (ACCO) sobre o Impacto da iniciativa privada na estratexia competitiva de AENA: o caso da actividade comercial de aparcadoiro.

03.

Os servizos de aparcadoiro aeroportuarios: natureza e tipos

A propia natureza do transporte aéreo fai que as instalacións aeroportuarias se sitúen en espazos abertos, máis ou menos distantes aos núcleos de poboación principal. En consecuencia o desprazamento aéreo vai precedido do desprazamento do usuario ou usuarios ata as devanditas instalacións aeroportuarias ben por medio de transporte público ou utilizando vehículos privados.

No caso destes últimos, o feito de que o condutor sexa ou non á vez pasaxeiro pode determinar que o estacionamento sexa máis ou menos prolongado, pois nuns casos limitárase a deixar ao pasaxeiro ou pasaxeiros, para o que é imprescindible que entre na zona aeroportuaria, ou ben que deixe o vehículo estacionado máis ou menos tempo .

Por todo iso, o aparcadoiro resulta hoxe unha peza esencial do sistema aeroportuario cuxo análise desde a perspectiva da libre competencia resulta imprescindible para incrementar o benestar dos consumidores e usuarios.

3.1. Tipos de aparcadoiros segundo a súa titularidade pública e privada

A demanda de aparcadoiro aeroportuario viñérase satisfacendo tradicionalmente a través dos aparcadoiros de titularidade pública que se inclúen entre as instalacións aeroportuarias, no ámbito do dominio público aeroportuario. Dita titularidade pública, que no caso español veuse articulando a través do organismo Aena, non exclúe que a xestión das instalacións se deixe en mans privadas a través de fórmulas xurídicas diversas como a concesión administrativa ou o contrato de servizos.

Así, debemos destacar como feito importante que xunto aos aparcadoiros de titularidade pública xurdiron nos últimos anos aparcadoiros nos que xa non só a xestión senón a titularidade é exclusivamente privada, por situarse fóra do espazo aeroportuario.

A nota máis destacada desta nova oferta de aparcadoiro é o feito de que as súas instalacións se sitúan fóra do recinto aeroportuario polo que están a maior distancia que aqueles das terminais. Por esta razón estes aparcadoiros deben dispoñer dun servizo de lanzadeira entre as súas instalacións e as terminais, cuxo custo se inclúe nas súas tarifas.

Resulta evidente que este novo modelo de empresa supón un hábito diferente nos potenciais clientes, pois agora o cliente xa non se dirixe directamente ás instalacións aeroportuarias senón ao aparcadoiro, dende onde se lle prestará o servizo de

desprazamento ás diferentes terminais. A devolución do vehículo segue o mesmo procedemento en orde inversa, é dicir, o servizo de lanzadeira recolle ao cliente na terminal onde chegou o seu voo e lévao ata o aparcadoiro; alí, o cliente recolle o seu vehículo e abona o prezo do servizo.

Esta modalidade de servizo implica que os vehículos lanzadeira deben entrar no recinto aeroportuario como un cliente, aínda que cualificado.

Como consecuencia da tensión competitiva -antes inexistente- que xurdiu coa aparición de empresas privadas cun modelo de negocio, polo menos parcialmente diferente, pódese constatar unha evolución positiva marcada por tres elementos básicos: 1) un maior axuste de prezos; 2) a ampliación da gama de servizos adicionais que se prestaban, o que deu lugar a novas modalidades ou tipos de aparcadoiros e 3) unha profunda evolución do modelo de xestión dos aparcadoiros de titularidade pública cara a fórmulas máis flexibles, especialmente no que se refire ao modelo tarifario.

Nesa evolución do modelo tradicional de aparcadoiro de titularidade pública (o chamado aparcadoiro “oficial”) debemos destacar dous elementos crave:

1) a transformación das iniciais concesións demaniales en arrendamentos¹⁷, tras establecer o real decreto lei 13/2010, que todos os bens de dominio público estatal adscritos a AENA que non estivesen afectos aos servizos de navegación aérea deixasen de ter a devandita consideración¹⁸.

2) a licitación por AENA de contratos para a prestación do servizo de aparcadoiro conforme á Lei 30/2007, de 30 de outubro, de contratos do sector público¹⁹, nos que as empresas adxudicatarias reciben unha contraprestación económica por parte de *Aena Aeropuertos*.

Deste xeito, increméntase a competencia entre quen concorre aos concursos públicos para a adxudicación dos arrendamentos ou os contratos de servizos e, unha vez adxudicados, entre os adxudicatarios e as empresas privadas titulares de aparcadoiros situados fóra das instalacións aeroportuarias.

3.2.- Tipos de aparcadoiros segundo o seu uso e características

A variedade de necesidades e de situacións diversas, así como o perfil diferenciado dos potenciais usuarios dos servizos de aparcadoiro aeroportuario determinaron a aparición dun amplo abano de modalidades ou tipos de aparcadoiro, algúns deles específicos de instalacións de transporte colectivo (aeroportos, portos, estacións de autobuses ou ferrocarril).

Centrándonos no transporte de viaxeiros, podemos distinguir as seguintes modalidades de aparcadoiros ofertados:

- a) aparcadoiros de rotación;
- b) aparcadoiros de longa estancia;

¹⁷ Estes contratos están suxeitos a dereito privado segundo aquilo que establece o artigo 102.3 da Lei de Patrimonio das Administracións Públicas

¹⁸ O RDL 13/2010 previu un réxime transitorio conforme ao que as anteriores concesións demaniais outorgadas por AENA sobre bens de dominio público aeroportuario transformáranse en contratos de arrendamento, manténdose as mesmas condicións e prazos vixentes, salvo que se producise a súa extinción. A concesión extinguírase no caso de que o concesionario non mostraba a súa conformidade co cambio de natureza dos bens ou se opuxesen ao mesmo.

¹⁹ Téñase en conta que na actualidade o texto marco para a contratación do sector público é o Real decreto lexislativo 3/2011, de 14 de novembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de Contratos do Sector Público.

- c) aparcadoiros VIP;
- d) aparcadoiros Express
- e) aparcadoiros de abonados.

Como teremos ocasión de ver, non todas elas son sustituíbles, polo que será preciso determinar mercados relevantes diferentes.

Con esta finalidade pasamos a expoñer brevemente as características que definen as diversas modalidades de servizos de aparcadoiro aeroportuario existentes na actualidade.

a) Aparcadoiros de rotación

A Lei 40/2002, de 14 de novembro, reguladora do contrato de aparcadoiro de vehículos²⁰, distingue únicamente no seu artigo 1.2 entre aparcadoiros (estacionamento) “rotatorio” ou “de rotación” e aparcadoiro (estacionamento) con “reserva de praza”. O “Estacionamento rotatorio” é aquel “no que o titular do aparcadoiro obrígase a facilitar unha praza de aparcadoiro por un período de tempo variable, non prefixado.”

A nota característica dos chamados “aparcadoiros de rotación” atópase por tanto no feito de que os usuarios adquiren o dereito de uso dunha praza de aparcadoiro indiscriminada, sen carácter exclusivo, mediante o pago dunha tarifa cunha fracción mínima dun minuto²¹.

Estas instalacións sitúanse, no caso dos aparcadoiros xestionados por AENA, no propio espazo aeroportuario, nas inmediacións das correspondentes terminais. O seu emprazamento, características e modalidade de xestión están determinados polas previsións contidas nos propios Estatutos de AENA e nas especificacións que respecto diso se conteñan no correspondente Plan Director de cada aeroporto.

AENA Aeroportos veu optando pola xestión directa, polo que, de acordo co artigo 31 dos seus Estatutos, adxudica a xestión do servizo a unha empresa privada mediante concurso público, formalizando o correspondente contrato de servizos ao amparo da Lei 30/2007, de 30 de outubro, de Contratos do Sector Público, recibindo a empresa adxudicataria unha contraprestación económica por parte de AENA Aeroportos.

En materia de tarifas, a reforma do sistema aeroportuario español levada a cabo pola Lei 1/2011, de 4 de marzo, pola que se establece o programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil e modifícase a Lei 21/2003, de 7 de xullo, de seguridade aérea, que dota a AENA Aeroportos de maior flexibilidade para determinar os prezos dos seus aparcadoiros de rotación, xa que desde a súa entrada en vigor, teñen a consideración de prezos privados. En canto á súa concreta contía a Guía de Tarifas 2014, de Aena Aeropuertos, remítese á información publicada na páxina web de cada aeroporto, que se poden consultar a través da ligazón www.aena-aeropuertos.es

Debemos constatar que ningunha das páxinas web dos aeroportos galegos especifican o carácter específico de “aparcadoiro de rotación”, polo que o seu prezo reconducése á tarifa xeral.

²⁰. A Lei 40/2002, de 14 de novembro, foi modificada polo artigo 3 da Lei 44/2006, de 29 de decembro, de mellora da protección dos consumidores e usuarios [«*B.O.E.» 30 decembro].

²¹. O Artigo 1.2, segundo parágrafo da citada Lei 40/2002, de 14 de novembro establece especificamente que “En esta modalidade de estacionamento rotatorio el precio se pactará por minuto de estacionamiento, sin posibilidad de redondeos a unidades de tiempo no efectivamente consumidas o utilizadas”

b) Aparcadoiros de longa duración

Como se especifica no referido informe da ACCO, os aparcadoiros de longa estancia diferéncianse dos aparcadoiros de rotación no feito de que o servizo de aparcadoiro ofrécese só a usuarios que estacionen os vehículos por un período de, como mínimo, un día, que é a fracción de tempo pola cal se cobra.

Os aparcadoiros de longa estancia que se atopan dentro do espazo aeroportuario están promovidos por Aena Aeropuertos, aínda que, como destaca o xa aludido informe da ACCO non todos os aeroportos de AENA dispoñen destes aparcadoiros nin todos os aparcadoiros xestionáanse baixo o mesmo modelo.

No caso dos tres aeroportos galegos, só o de Santiago especifica nas súas tarifas a categoría de “Aparcadoiros de longa duración”. Os outros dous, o da Coruña e Vigo, prevén dentro da que denominan “Tarifa xeral” un prezo máximo ata o 4º día e un diferente, sensiblemente inferior a partir do 5º día. O de Santiago distingue unicamente un prezo máximo diario e un prezo “A partir do quinto día”.

En canto aos modelos de xestión distínguense entre os que se xestionan de maneira directa por Aena Aeropuertos a través dun contrato de servizos, dos que se xestionan en réxime de arrendamento, tras a xa referida reforma de 2011.

c) Aparcadoiros VIP

Os chamados “Aparcadoiros VIP” son unha nova modalidade de aparcadoiro, cuxa implantación non está reservada só ás instalacións aeroportuarias (Estación de RENFE en Atocha ou Porto de Valencia, por exemplo).

Esta modalidade de aparcadoiro está pensada para aqueles clientes que se desprazan no seu propio vehículo ata as instalacións do servizo de transporte de que se trate, onde efectúan a entrega do vehículo, que posteriormente lles será devolto nas mesmas instalacións. Trátase dun servizo que se caracteriza polo seu carácter exclusivo e personalizado, que inclúe praza garantida sen atrasos vixilancia 24 horas, así como acceso a outros servizos especiais (adicionais) como o lavado do vehículo, entre outros, achegando un significativo valor engadido ao servizo de aparcadoiro.

No caso dos aeroportos galegos, só o de Santiago dispón dentro das súas instalacións dun servizo desta natureza²².

d) Aparcadoiros Express

Outra modalidade de aparcadoiro é o denominado “O aparcadoiro Express” que supón unha evolución fronte ao xa máis tradicional aparcadoiro de rotación, co que garda similitudes e notables diferenzas. O seu uso non é exclusivo das instalacións aeroportuarias aínda que sexa nestas onde se establecen con maior frecuencia.

Estes aparcadoiros están pensados para estancias moi breves, penalizándose cun prezo crecente se se exceden determinados límites estándar de tempo. Para este servizo adoita reservarse un número reducido de prazas, as máis próximas ao acceso ás terminais e permiten un breve estacionamento imposible de realizar nas vías de acceso a ditas terminais, con frecuencia de carril único.

22. Cfr. www.santiagovaletparking.com

e) Aparcadoiros de abonados

O aparcadoiro de abonados viría corresponderse coa categoría xeral de “aparcadoiro con reserva de praza”, que se regula na Lei 40/2002, de 14 de novembro, reguladora do contrato de aparcadoiro de vehículos.

Como se recolle no informe da ACCO, este tipo de aparcadoiros están promovidos por AENA Aeroportos en tanto que titular e xestor dos dominios aeroportuarios e atópanse situados a certa distancia do terminais pero sempre dentro do recinto aeroportuario (on-airport). O modelo de xestión dos aparcadoiros de abonados establecido é agora o arrendamento.

04.

O Mercado de aparcadoiros nos aeroportos desde o punto de vista da competencia

4.1.- Delimitación do mercado relevante

O exame de competencia dun sector ou actividade económica esixe, como premisa necesaria, delimitar o mercado relevante ou de referencia no que se produce o intercambio de bens ou servizos.

Esta determinación supón precisar cáles son os produtos ou servizos que se intercambian (mercado de produto), o espazo xeográfico no que devandito intercambio prodúcese (mercado xeográfico), non sendo irrelevante en numerosos casos determinar, adicionalmente, o ámbito temporal obxecto de exame (mercado temporal).

A partir da determinación do mercado de referencia de que se trate, coñecendo a empresa ou empresas que operan nel, cal é o seu respectivo poder de mercado, se existen ou non barreiras de entrada ou saída, xa é posible avaliar os niveis de competencia efectiva en que devandito mercado desenvólvese e se é posible estimular a tensión competitiva en beneficio dos consumidores.

No presente caso o noso obxecto de análise son os servizos de aparcadoiro de vehículos privados dos usuarios dos aeroportos galegos: o noso propósito inicial é determinar se existe un único mercado ou é posible e necesario distinguir máis dun, atendendo aos criterios expostos de diferenciación de produto, ámbito xeográfico e, no seu caso, temporal.

A coherencia do sistema de competencia aconsella partir para tal delimitación do exame que deste mercado ou de mercados similares puidéronse efectuar previamente polas autoridades de competencia tanto nacionais como comunitarias, ben con motivo de expedientes por posibles condutas prohibidas, como ao examinar concentracións económicas, como a existencia de estudos ou informes sectoriais elaborados desde a perspectiva da promoción da competencia.

No presente caso dispoñemos de varias destas fontes, sendo especialmente relevante o estudo realizado pola *Autoritat Catalá da Competencia (ACCO)*, de febreiro de 2012, do “Impacto da iniciativa privada na estratexia competitiva de AENA, centrándose no caso da actividade comercial de aparcadoiro.

A partir dos datos achegados por estes antecedentes é posible definir o mercado relevante obxecto do noso estudo tanto desde o punto de vista do produto como do ámbito xeográfico en e que o intercambio de servizos prodúcese.

1.- Mercado de produto

Desde o punto de vista do produto, o presente informe non limita únicamente o seu exame, como no seu día fixo o elaborado pola ACCO, á explotación de aparcadoiros de vehículos que dan servizo de longa estancia aos usuarios dos aeroportos. Pola contra o propósito do Consello Galego da Competencia ao abordar este informe é examinar as diferentes modalidades de aparcadoiro aeroportuario presentes nos aeroportos galegos da Coruña, Vigo e Santiago de Compostela.

Con todo, como teremos ocasión de comprobar, é na modalidade de aparcadoiros de longa estancia onde se aprecia a presenza de operadores privados con instalacións fóra dos recintos aeroportuarios, onde se aprecia certa tensión competitiva nos aeroportos onde están establecidos.

Para delimitar o mercado ou mercados de produtos existentes faise preciso examinar tanto a oferta de aparcadoiros que outorgan o dereito de uso, dunha praza, sen carácter exclusivo a cambio dunha contraprestación económica, como, polo lado da demanda, a creada polos usuarios dos aeroportos que, desprazándose con vehículos privados, necesitan estacionalos, ben para deixar ou recoller viaxeiros, ben para viaxar eles mesmos, deixando estacionado o vehículo durante o tempo en que se prolongue a súa viaxe ou, no seu caso, para deixar aos viaxeiros que desprazan e acompañalos ata que inicien as súas viaxes.

O anterior lévanos a excluír da ampla tipoloxía sinalada con anterioridade unicamente ao “aparcadoiro para abonados”, pois presenta características moi singulares e específicas.

Desde o punto de vista da demanda o elemento a examinar para definir un ou varios mercados de produto céntrase na substituíbilidade ou non da demanda, É dicir, faise preciso determinar qué bens ou servizos son substituíbles entre si, de modo tal que os que así o sexan forman ou definen un único mercado de produto.

Con carácter xeral, o concepto de “substituíbilidade da demanda” implica que os consumidores e usuarios perciben diversos produtos ou servizos como equivalentes máis ou menos perfectos entre si e, por tanto substitutivos uns dos outros ata o punto de que a elección dun deles exclúe automaticamente a doutro, pois a demanda queda satisfeita co elixido.

Xorde así, en termos económicos, o que se coñece como “elasticidade cruzada da demanda” ou “elasticidade prezo cruzada da demanda”, que valora a resposta da demanda dun ben ou servizo ao cambio no prezo doutro ben ou servizo.

A elasticidade cruzada da demanda defínese como o cambio porcentual na demanda dun ben ou servizo como resposta a un cambio porcentual no prezo doutro ben ou servizo, de tal sorte que se pode considerar que existe substituíbilidade dun ben ou servizo por outro, -integrando ambos un único mercado de produto-, cando se o prezo dun produtos ou servizos increméntase, correlativamente increméntase a demanda doutro diferente que o substitúe na satisfacción das necesidades do consumidor ou usuario [elasticidade positiva], o que sucederá de modo equivalente se o produto ou servizo reduce o seu prezo (elasticidade negativa).

Trasladando este modelo económico ao caso dos aparcadoiros aeroportuarios, debemos considerar os factores que definen e diferencian ós aparcadoiros aeroportuarios dos demais aparcadoiros, así como a existencia de perfís diferentes de usuarios.

En efecto, entre quen acode aos aeroportos cos seus propios vehículos particulares atópanse quen o fai unicamente para deixar aos pasaxeiros que leven consigo que, en consecuencia, limitaranse só a deter o vehículo o tempo suficiente para que devanditos viaxeiros baixen do mesmo, recollan a súa equipaxe, despídanse e entren na terminal correspondente. Estes usuarios das instalacións aeroportuarias non fan uso, en sentido estrito, do servizo de aparcadoiro, pois o condutor non abandona o vehículo ou en todo caso as súas inmediacións.

Nun informe como este debe valorarse se este perfil de usuario estaría disposto a utilizar algún servizo de aparcadoiro e se o feito de que non o faga débese exclusivamente á necesidade de pagar algún tipo de canon ou tarifa ou ao importe da mesma. Neste contexto cobra especial relevancia as modalidades que incentivan as estancias curtas [xeralmente denominadas “Express”], que poderían ser utilizadas por estes usuarios, debendo terse en conta, con todo, que esta modalidade de aparcadoiro, na medida en que se basea principalmente na existencia dunha distancia mínima entre o lugar de aparcadoiro e os espazos destinados a “embarque” e “chegadas” do aeroporto de que se trate, viría excluír calquera iniciativa empresarial cuxas instalacións se situasen fora do recinto aeroportuario, maximizándose así o valor estratéxico das instalacións máis próximas aos devanditos lugares. Esta nota característica incide no prezo destes servizos pola condición de monopolista de quen os presta.

Cuestión distinta, polo menos en parte, acontece coa recollida de viaxeiros pois, salvo que o vehículo que se dirixe a recoller viaxeiros fágao unha vez confirmado que os mesmos chegaron e atópanse en situación de ser recollidos xa, non pode limitarse a deter o vehículo senón que haberá de estacionalo.

Un informe como o presente debe ter tamén en conta en qué medida o deseño dos accesos ás terminais aeroportuarias, dentro xa do recinto do propio aeroporto, elimina ou dificulta notablemente esta modalidade de utilización do vehículo privado ou a existencia de alternativas situadas na periferia dos aeroportos.

Á hora de valorar os parámetros que permiten definir os produtos ou servizos obxecto de intercambio nun caso como o examinado, que non é outro que o aparcadoiro de vehículos privados para deixar ou recoller viaxeiros (incluído, no seu caso, o propio condutor), resulta innegable que a distancia entre o aparcadoiro e a Terminal aeroportuaria é relevante, aínda que, este factor pode reducir a súa importancia en función da modalidade de aparcadoiro de que se trate.

En efecto, non é o mesmo aparcadoiro o vehículo por un período de curta duración (non superior ao día), que facelo por estancias máis prolongadas (máis dun día). Esta situación, na que o prezo do servizo pode chegar a elevarse ou reducirse proporcionalmente fai entrar en xogo o segundo parámetro básico deste tipo de servizos: o prezo, cuxa determinación varía tamén dunhas modalidades a outras (alí onde están presentes).

Ambas as dúas cuestións permiten diferenciar con claridade dous mercados diferentes, non intercambiabes, en principio, entre si: 1) aparcadoiros de longa estancia (máis de 1 día) e os aparcadoiros de rotación ou de curta duración (de menos de 1 día).

No primeiro caso, a tarifa adoita fixarse por días, con reducións máis ou menos significativas a medida que este número aumenta. Pola contra, no caso dos aparcadoiros

de curta duración, a tarifa establécese por minutos, con fórmulas que nalgúns casos “sancionan” a superación duns períodos moi curtos para estimular a mobilidade nas prazas asignadas aos mesmos, situadas coa maior proximidade ao acceso mesmo aos puntos de embarque/saída. Referímonos ás modalidades chamadas “Express”. Aínda que exista esta modalidade chamada “express” nun dos aeroportos analizados, concretamente no de Santiago de Compostela, para os efectos deste estudo pode analizarse de maneira conxunta co aparcadoiro xeral de “rotación”.

Polo exposto e desde o punto de vista do produto é posible distinguir con claridade dous mercados claramente diferenciados (e non substituíbles entre se): o aparcadoiro de curta duración (menos de 1 día) e o aparcadoiro de longa estancia (máis de 1 día).

Aparcadoiros de curta duración (menos de 1 día):

No caso dos aparcadoiros de curta duración débense examinar as seguintes variables:

- O prezo do estacionamento.
- O tempo no que o vehículo está estacionado
- A distancia entre o lugar en que se aparca o vehículo e o interior da Terminal á que se despraza ou se desprazan as persoas que van efectuar a viaxe. A existencia ou non de equipaxe e o volume do mesmo é tamén un factor relevante.

Partindo da delimitación dos aparcadoiros de curta duración como aqueles cuxa duración máxima é dun día e que as tarifas, coa excepción das modalidades “Express” pode seguir un modelo decreciente de modo que a maior duración menor custo do servizo no seu conxunto, pode considerarse que dos tres factores sinalados é, sen dúbida, o relativo á distancia o que ten maior incidencia neste tipo de servizos.

En efecto, desde o punto de vista da sustituibilidade da oferta parece que o servizo de aparcadoiro de curta estancia pode delimitase como un mercado propio, diferenciado do que representan os aparcadoiros de longa estancia, na medida en que a proximidade á terminal actúa como un factor tan decisivo que únicamente a titular da concesión de aparcadoiro no interior do espazo aeroportuario pode satisfacer esta necesidade, o que o configura na práctica, como un verdadeiro monopolio.

No que se refire ao réxime de tarifas, a diferenza do que ocorre no caso dos aparcadoiros de longa estancia en que a maior tempo ou duración da estancia, o prezo unitario (por días) redúcese progresivamente, nos aparcadoiros de curta duración este efecto non é tan claro, atendendo á posible existencia de diversas modalidades de aparcadoiro (non todas elas presentes, con todo, nos tres aeroportos obxecto do presente estudo).

Aparcadoiros de longa estancia (máis de 1 día):

Nos aparcadoiros de longa estancia son tres os factores²³ a ter en conta para analizar a sustituibilidade desde o punto de vista da oferta:

23. Seguimos neste punto o informe da ACCO, p. 18-19

1. O importe para pagar (en función das tarifas ou prezos establecidos);
2. O tempo de estacionamento (número de días); e
3. Outras características do servizo relacionadas coa comodidade e a calidade.

2.- Mercado xeográfico

No que se refire ao ámbito xeográfico no que se produce o intercambio de prestacións que definen o mercado dos aparcadoiros aeroportuarios en Galicia, resulta evidente que a propia configuración da prestación obxecto deste mercado: a disposición do espazo para o aparcadoiro de vehículos privados, vinculada directa e inmediatamente co acceso ás terminais aeroportuarias, determina que o espazo relevante sexa o definido polo propio aeroporto e as súas proximidades²⁴.

Debe terse en conta neste punto que, especialmente nas modalidades de aparcadoiro que priman a proximidade ás terminais, que se caracterizan pola breve duración das estancias, resulta pouco verosímil a utilización de instalacións situadas fóra do propio recinto aeroportuario, que son ás que pode empregar a potencial competencia ao concesionario de AENA.

Pola contra, na modalidade denominada de “longa estancia”, nas que o factor determinante é a duración no tempo durante a que o servizo é prestado, resulta posible que a prestación teña lugar de forma satisfactoria para os potenciais clientes a través de instalacións que aínda que non se atopan no propio recinto aeroportuario, sitúense nas súas proximidades, nun radio de acción que viría determinado polos custos que tería que asumir o cliente, tanto en termos de tempo de desprazamento, como, no seu caso, dos derivados da propia utilización do vehículo do cliente por parte de operarios da empresa prestadora do servizo para desprazalo ao lugar do aparcadoiro efectivo e posterior entrega ao cliente unha vez finalizado o mesmo.

O anteriormente exposto fai pensar nun mercado delimitado xeograficamente como local, ou en todo caso, a unha distancia curta que non esixa custos adicionais como peaxes.

4.2.- O papel de AENA como xestor aeroportuario público e operador económico

O ente público AENA asume tanto a xestión directa dos servizos aeroportuarios vinculados ás misións públicas encomendadas ao sistema aeroportuario español, como as que lle corresponde como titular dun conxunto de infraestruturas susceptibles de explotación económica comercial.

É preciso ter en conta que respecto das primeiras, pola súa propia natureza, quedan fóra do concepto de actividade económica, mentres que as segundas permiten cualificar a AENA como operador económico desde a perspectiva funcional que asumen tanto o Dereito comunitario como o español da competencia.

²⁴ No Expediente 20/2010 (BCN & BALEAR ALTERNATIVA GROUP, S.L./AENA), resolto polo Tribunal Catalán de de Defensa da Competencia (TCDC) o 7 de xuño de 2011, a Dirección Xeral da ACCO, delimitara o mercado relevante xeográfico en termos moi similares, sinalando que era o “aeroporto de Barcelona e a súa área circundante.”

A necesidade de separar adecuadamente ambos os dous ámbitos de actuación, así como de xestionar de maneira máis eficiente unhas custosas infraestruturas como as aeroportuarias conduciu á creación dunha sociedade mercantil, «Aena Aeropuertos, S.A.»²⁵, filial 100 % propiedade de AENA, para a explotación comercial de todos os aeroportos e heliportos incorporados á rede pública, que se ocupa, entre outros extremos, da xestión dos espazos destinados a aparcadoiro, cuxa explotación articula a través de concesións administrativas ou de contratos de arrendamento, unha vez modificado o seu marco legal e delimitado adecuadamente o dominio público aeroportuario.

A nova xestión dos servizos aeroportuarios por parte de AENA e do dominio público aeroportuario viuse modificada a partir da entrada en vigor do Real decreto-lei 13/2010, de 3 de decembro, de actuacións no ámbito fiscal, laboral e liberalizadoras para fomentar o investimento e a creación de emprego, que dota ao xestor público de instrumentos máis flexibles para a xestión directa, a través de contratos de servizos, ou indirecta, mediante arrendamento, dos espazos dispoñibles.

O novo marco normativo incidiu de maneira especial no caso dos aparcadoiros situados nas instalacións aeroportuarias, tanto no seu réxime de xestión, como na flexibilidade que en materia de tarifas implantouse, o que abre paso, en principio, a maiores doses de competencia.

4.3.- O proceso de privatización de AENA Aeropuertos

O Goberno de España iniciou o proceso para a privatización de *Aena Aeropuertos*. Para ese efecto, o Consello de Ministros designou, o 15 de xullo de 2011, á *Entidade Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)*, como Axente Xestor do devandito proceso, que deberá axustarse ao previsto no Acordo do Consello de Ministros de 28 de xuño de 1996, polo que se establecen as Bases do Programa de Modernización do Sector Público Empresarial, coñecido como o “Programa de privatizacións”²⁶.

A operación foi sometida ao Consello Consultivo de Privatizacións (CCP)²⁷, que emitiu o seu informe o pasado 21 de outubro de 2013. Do devandito informe despréndese o propósito de crear un núcleo estable de accionistas de referencia, que estará composto por un número comprendido entre 3 e 5 investidores que adquiriran unha participación en *AENA Aeropuertos* de entre un 20% e un 30% do seu capital social. A participación individual de cada un destes investidores estará situada entre o 5% e o 10%²⁸.

O 13 de xuño de 2014, o Consello de Ministros deu o visto e prace á posta en marcha do proceso para a entrada de capital privado en *Aena Aeropuertos, S.A.*, coa autorización legal contida no Real decreto lei 13/2010. A proposta remitida polo Ministerio de Fomento e aprobada polo Goberno prevé a privatización do 49% do seu capital social, que se

25. Como teremos ocasión de analizar con máis detalle neste Informe, «Aena Aeropuertos, S.A.», foi creada como sociedade mercantil, propiedade ao 100% de AENA no marco do proceso de liberalización emprendido en España a partir de 2010.

26. O Tribunal Supremo pronunciouse sobre os plenos efectos xurídicos deste acordo na súa Sentenza de 14 de Outubro de 1999 [RJ\2000\8250].

27. O CCP foi creado polo artigo noveno do xa citado Acordo do Consello de Ministros de 28 de xuño de 1996, que aprobou o Programa de privatizacións; O CCP emitiu o seu informe sobre o proceso de privatización de *Aena Aeropuertos* o 21 de outubro de 2013. Este informe pode consultarse en http://www.ccp.es/archivos/oinf_20.pdf

28. Como se recolle no citado Informe do CCP, a selección de investidores de referencia realizarase mediante un concurso restrinxido que constaría de dúas fases: unha primeira de selección daqueles candidatos que serían convidados a presentar oferta e unha segunda na que, entre eles, seleccionaríase aos investidores de referencia. Para ser convidados na primeira fase esixiríase o cumprimento duns requisitos sobre capacidade e solvencia económica e técnica, e a decisión da segunda fase basearíase en catro criterios: prezos máximos ofertados; cantidade de accións solicitada (entre un mínimo do 5% e un máximo do 10%); período de compromiso de mantemento do investimento e período de compromiso de non adquirir máis accións das asignadas.

desenvolverá en dous tramos. No primeiro deles privatizará o 21% e irá destinada a accionistas de referencia, mentres que o 28% restante se colocará libre en Bolsa.

O modelo de privatización proposto ten suscitado as reticencias da CNMC por limitarse só á composición do accionariado e non afectar á xestión da entidade, o que non impulsaría a liberalización do sector nin incrementaría o nivel de competencia, como sería desexable.

4.4.- Os riscos que se derivan da posición dominante de Aena Aeropuertos na xestión dos aparcadoiros aeroportuarios.

Con independencia da análise que hai que realizar para determinar se *Aena Aeropuertos* ostenta unha posición dominante no mercado do aparcadoiro en cada aeroporto concreto, pódense facer algunhas reflexións de carácter xeral.

En primeiro lugar hai que partir do principio de que o Dereito da competencia non prohibe as posicións dominantes no mercado pero si determinados usos abusivos que poden facer as empresas que ostentan un elevado poder de mercado.

Aena Aeropuertos, na súa condición de xestora de dominio público aeroportuario, controla a maior parte do mercado de aparcadoiros xa que é a sociedade estatal que diseña e adxudica as concesións demaniais (ou contratos de arrendamento) e os contratos de servizo para a explotación dos aparcadoiros dentro do dominio público aeroportuario. Á vez, como xestora do dominio público aeroportuario é a que decide qué uso pódese facer dos carrís de acceso e puntos de parada nas terminais aeroportuarias, unhas infraestruturas que resultan esenciais a fin de que as empresas privadas poidan desenvolver a súa actividade de aparcadoiro de longa estancia. Esta dualidade de *Aena Aeropuertos* permítelle, facendo uso das súas potestades normativas, actuar con certa discrecionalidade en relación co modelo de xestión utilizado nos aparcadoiros de vehículos situados dentro do dominio público aeroportuario e proporciónalle unha clara vantaxe en relación cos competidores privados.

Así pois, *Aena Aeropuertos* ou a súa concesionaria atópanse nunha situación de privilexio á hora de explotar os aparcadoiros dos aeroportos. Esta situación outórgalle importantes vantaxes que sitúan nun plano de inferioridade ás empresas que queren competir creando aparcadoiros privados fóra do recinto aeroportuario.

4.1.- Estratexias de prezos

Cando unha empresa ostenta unha posición de dominio no mercado, as autoridades de competencia deben estar especialmente atentas ás súas políticas de prezos. Así, débese evitar que se establezan tanto prezos abusivos que perxudiquen aos consumidores como prezos inferiores ao custo do servizo que poidan producir o efecto de expulsar do mercado a rivais máis débiles ou de desincentivar a entrada de novos competidores.

Polo que respecta aos prezos abusivos, hai que dicir que constitúen un suposto verdadeiramente excepcional, sendo moi escasas as ocasións nas que unha autoridade de competencia sancionou a unha empresa monopolística por cobrar prezos demasiado elevados. A realidade móstranos que constitúe unha práctica pouco frecuente porque uns prezos demasiado elevados poden producir dous efectos negativos para o monopolista. Por unha banda tenderán a contraer a demanda ou a orientala cara a produtos alternativos e por outro, as elevadas marxes de beneficios atraerán novos competidores ao mercado.

Por esta razón, un competidor racional difícilmente exporase á posibilidade de poñer en marcha unha estratexia de prezos abusivos salvo que opere nun mercado con elevadas barreiras de entrada e cunha demanda relativamente inelástica.

Ademais, se é unha práctica pouco frecuente, os prezos abusivos resultan normalmente difíciles de determinar na práctica. De acordo coa xurisprudencia comunmente aceptada, un prezo é excesivo cando non garda relación co custo de produción ou do servizo. Resulta moi complexo determinar qué relación custo prezo resulta aceptable e cal non, polo que tradicionalmente acudiuse á comparación cos prezos dos competidores, ou de empresas que operan noutros mercados xeográficos.

Tal e como se verá no seguinte capítulo deste informe, no caso dos aeroportos galegos, nos tres casos existe polo menos unha empresa que compite co “parking oficial”, polo que non nos atopamos ante o marco idóneo para estratexias de prezos abusivamente elevados. Doutra banda, a comparación dos prezos dos estacionamento dos aeroportos galegos cos existentes noutros aeroportos, tanto públicos como privados, indícanos que, aínda que máis elevados que os dos aparcadoiros privados, en ningún caso poden cualificarse de abusivos.

Polo que respecta aos prezos predatorios, é dicir, aos prezos inferiores ao custo que se establecen coa finalidade de expulsar do mercado a un competidor, trátase tamén dunha práctica que se produce poucas veces nos mercados. A existencia dunha práctica desta natureza prohibida pola Lei de Defensa da Competencia require a existencia dunha empresa cunha posición dominante e o mercado de referencia que manteña os seus prezos a un nivel manifestamente inferior ao custo durante un período prolongado de tempo, de forma que produzan o efecto de expulsar do mercado a un ou a varios competidores máis pequenos. Ademais, para que resulten unha práctica economicamente viable é necesario que no mercado existan elevadas barreiras de entrada que eviten que as novas empresas entren de forma rápida no mercado cando a empresa dominante suba os seus prezos.

Aínda que se poida considerar que AENA dispón dunha posición dominante no mercado relevante, os prezos dos aparcadoiros “oficiais” en Galicia son relativamente elevados e, en todo caso, superiores aos da competencia polo que nada fai pensar que podamos atoparnos ante unha estratexia de prezos inferiores ao custo para eliminar do mercado aos aparcadoiros privados que compiten cos de AENA.

Do mesmo xeito que no caso dos prezos abusivos, non existe nas tarifas dos aparcadoiros oficiais dos aeroportos galegos ningún indicio de que poida estarse a desenvolver ningunha estratexia de prezos inferiores ao custo para eliminar do mercado aos aparcadoiros privados.

4.2.- Restricións e discriminación no uso dos accesos ao aeroporto e puntos de parada

En terminais de nova construción, como é o caso da do aeroporto de Santiago, estase a xeneralizar un deseño de vías de acceso no que os vehículos particulares acceden á terminal por vías dun só carril, sen que exista ningún punto de parada que evite que o acceso se bloquee cando un vehículo detense. Este sistema de acceso impide aos vehículos particulares deterse na terminal máis aló do estritamente necesario para que descenda algún viaxeiro.

Calquera outra parada, por breve que sexa, xa se trate de esperar a un viaxeiro ou realizar calquera outra xestión rápida obriga a aparcar nalgún dos aparcadoiros de

pago do aeroporto, como o de rotación ou o denominado “parking express”, máis conveniente para paradas breves, xa que está situado na mesma porta da terminal, pero considerablemente máis caro.

Este sistema pode expor, en principio, dous problemas desde o punto de vista da competencia. O primeiro é que o deseño dos accesos deriva a algúns usuarios a un aparcadoiro de custo moi elevado que AENA ou o seu concesionario xestionan en réxime de monopolio, sen que o mercado poida ofrecer ningunha alternativa viable.

O segundo problema, potencialmente máis grave, é que dificulta o funcionamento dos aparcadoiros privados situados fóra do recinto aeroportuario. Estes aparcadoiros, que están situados a certa distancia da terminal, basean a súa oferta en que cando o viaxeiro regresa, están a esperarlle co seu vehículo na porta de chegadas. Se non teñen esta posibilidade, ou ben esperan nun dos parkings de pago do aeroporto ou espera fóra do recinto aeroportuario unha chamada do viaxeiro para levarlle o seu vehículo á porta de chegadas.

Pola contra, a propia AENA ou a concesionaria que explota o parking si pode ofrecer o servizo de entrega de vehículos que impide ou dificulta aos seus competidores. Así, as restricións no acceso á zona de chegadas do aeroporto podería, en ocasións, converterse nunha práctica que tería o efecto de expulsar a un ou varios competidores dun mercado que quedaría reservado en exclusiva para AENA ou, no seu caso, para a empresa concesionaria.

Polo que respecta á xestión do parking deseñado para estancias moi curtas (parking Express) cabe realizar as seguintes consideracións:

- O servizo de aparcadoiro para períodos de tempo breve só pode ofrecelo AENA ou a súa concesionaria xa que necesariamente ten que realizarse na propia terminal do aeroporto. Trátase pois dun servizo que se presta necesariamente en réxime de monopolio.
- Nalgúns aeroportos ofrécese un aparcadoiro na mesma entrada á terminal (*parking express* nos aeroportos de Santiago e A Coruña) que resulta a opción máis conveniente para estacionamentos moi breves. Con todo, este parking, de tamaño reducido, ofrece poucas prazas e unhas tarifas considerablemente máis elevadas.
- Na maior parte dos casos, o aparcadoiro normal de rotación é unha alternativa razoable para aquelas persoas que non queren pagar as elevadas tarifas do “*parking express*”.

Desde o punto de vista da libre competencia, a segunda práctica mencionada expón maiores problemas xa que podería dar lugar á exclusión de competidores do mercado.

- Os parkings privados, xa que non poden ter as súas instalacións dentro do recinto aeroportuario necesitan articular mecanismos para levar aos clientes ao aeroporto e para recollelos cando chegan. Resulta indubidable que se cando o cliente chega á porta da terminal non pode estar un empregado do parking esperándolle co seu coche, o servizo perde parte do seu atractivo xa que é o cliente o que ten que telefonar avisando da súa chegada e esperar a que lle traian o seu vehículo ou a que o recollan para levalo ao lugar no que este se atopa estacionado.
- O servizo de entrega e recollida do vehículo á chegada do viaxeiro, que agora se dificulta para os aparcadoiros privados é, con todo ofrecido polo concesionario oficial xa que el pode estacionar os vehículos na porta da terminal.

- No aeroporto de Santiago, desde que entrou en servizo a nova terminal, na que resulta imposible estacionar, nin tan sequera uns minutos, fóra de calquera dos aparcadoiros oficiais, e na que, en consecuencia, os empregados dos parkings privados non poden esperar a os clientes cos seus vehículos na contorna de porta de chegadas, estes últimos reduciron considerablemente a súa facturación. Evidentemente esta redución débese non só a este feito senón tamén á perda de actividade do aeroporto.
- Esta relativa perda de atractivo da oferta dos aparcamentos privados provocada polas dificultades coas que se atopan á hora de esperar aos seus pasaxeiros cos seus vehículos afecta fundamentalmente a súa actividade ordinaria ou de rotación xa que canto máis breve sexa a estadía, menor será a diferenza do custe entre os aparcamentos privados e o oficial polo que os usuarios tenderán a inclinarse polo estacionamento ubicado máis preto da terminal, que sempre é o “oficial”. É posible que esta circunstancia contribuíra ao feito de que o parking oficial” incrementara as súas tarifas mentres que as dos aparcamentos privados se mantiveran estables.

En relación a este tema hai que destacar que recentemente a Autoridade Catalá da Competencia sancionou a AENA por prácticas discriminatorias relacionadas co acceso á terminal do aeroporto do Prat dos vehículos de empresas titulares de aparcadoiros privados que prestaban os seus servizos no devandito aeroporto.

Resolución do Tribunal Catalán de Defensa da Competencia da Autoridade Catalá da Competencia [en adiante, o TCDC da ACCO], de 7 de xuño de 2011, recaída no Expediente 20/2010 (BCN & BALEAR ALTERNATIVA GROUP/ AENA).

Este expediente ten a súa orixe na denuncia presentada por BCN & BALEAR ALTERNATIVA GROUP, S.L., que actúa baixo o nome comercial de “APARCAIVOLA”, contra AENA, a quen consideraba responsable de diversas prácticas anticompetitivas, consistentes en que mentres que os autobuses lanzadeira do concesionario do aparcadoiro de longa estancia podían acceder ás terminais do aeroporto de Barcelona polo carril reservado aos autobuses e taxis de servizo público e a súa parada producíase sen ningún límite de tempo, os vehículos utilizados por APARCAIVOLA para transportar aos seus clientes non podían utilizar ese mesmo carril, véndose obrigados a utilizar o carril para uso de particulares, que só permite unha parada máxima de dous minutos.

Trala instrución do expediente, a Dirección Xeral da ACCO eleva ao TCDC a súa proposta de sancionar a AENA por explotar de maneira abusiva a súa posición de dominio no mercado relevante que, nunha primeira etapa adoptaba a forma dunha negativa de subministración [artigo 2.2.c) LDC], para transformase, a continuación, tras autorizarse formalmente a APARCAIVOLA a utilizar os carrís de acceso e os puntos de parada, nun abuso de posición de dominio, cuxo orixe estaría xa e unha conduta discriminatoria [artigo 2.2.d) LDC].

O TCDC rexeita que exista unha inicial negativa de subministración, transformada logo en práctica discriminatoria, pois non hai relación contractual algunha entre denunciante e denunciada, considerando que as condicións de uso dos carrís de acceso e os puntos de parada constitúe un caso de abuso de posición dominante explotada por parte de AENA que primeiro denegou a autorización solicitada pola denunciante, á que finalmente se permitiu o acceso pero a uns carrís e puntos de parada diferentes e claramente desvantaxosos, aínda cando o servizo prestado por ambas compañías era idéntico.

A sanción imposta polo TCDC a AENA foi dunha multa dun millón catrocentos mil euros (1.400.000 euros), así como unha multa coercitiva de 4000 euros por cada día de atraso no cumprimento da obriga de autorizar a APARCAIVOLA a utilizar os mesmos carrís de acceso e puntos de parada que á concesionaria, sempre que aquela solicitáase e unha vez transcorridos quince días desde a presentación da solicitude.

É, por tanto, Aena Aeropuertos S.A., a que xestiona os tres aeroportos galegos: o aeroporto de Lavacolla., en Santiago de Compostela, o de Alvedro, na Coruña e o de Peinador, en Vigo.

Como se recolle nunha recente nota de prensa feita pública por Aena Aeropuertos o pasado 13 de novembro de 2013²⁹, AENA adxudicou a Empark Aparcadoiros e Servizos S.A. a xestión integral dos aparcadoiros de 18 aeroportos (entre os que se atopan os tres galegos) por un importe de 42,3 millóns de euros para o período de adxudicación que é de cinco anos, con posibilidade de dúas prórrogas adicionais³⁰.

Os tres aeroportos galegos, de acordo coa clasificación que dos aeroportos españois efectúa o Artigo 73 da Lei 21/2003, de 7 de xullo, de Seguridade Aérea³¹, insírense nos Grupo III (Santiago) e Grupo IV (Vigo e A Coruña), por ter un tráfico igual ou superior a 2.000.000 e inferior a 6.000.000 de pasaxeiros/ano, no primeiro caso, e superior a 500.000 e inferior a 2.000.000 de pasaxeiros/ano nos dous segundos³².

Entre os servizos que Aena Aeropuertos, S.A., presta aos usuarios das instalacións aeroportuarias situadas en Galicia (Aeroportos de Santiago, Coruña e Vigo), concéntrase a de aparcadoiro nas propias instalacións da infraestrutura aeroportuaria.

1.- Aeroporto de Santiago de Compostela

a) Xestión do aparcamento

No caso do Aeroporto de Lavacolla, en Santiago de Compostela, Empark Aparcadoiros e Servizos, S.A. (Empark) é a empresa concesionaria do aparcadoiro, que se atopa no interior do recinto aeroportuario, polo que é considerado o “aparcadoiro oficial” do devandito aeroporto. Aena Aeropuertos adxudicou a esta empresa a xestión do servizo de aparcadoiro en virtude dun contrato de servizos.

²⁹. http://www.aena-aeropuertos.es/csee/satellite/conocenos/es/prensa_FA/1237565026428/1237548067601/

³⁰. Na propia nota de prensa destácase que o novo xestor dos aparcadoiros destes 18 aeroportos ofrecerá nalgúns deles servizos de alto valor engadido de forma complementaria ao propio estacionamento, como a recollida e entrega do vehículo no terminal, o lavado, cambio de aceite e pequenas reparacións do coche ou, mesmo, a posibilidade de realizar a inspección técnica (ITV).

³¹. Precepto engadido polo art. único.21, de Lei 1/2011, de 4 de marzo, pola que se establece o Programa Estatal de Seguridade Operacional para a Aviación Civil e modifícase a Lei 21/2003, de 7 de xullo, de Seguridade Aérea (BOE nº 55 do sábado 5 de marzo de 2011)

³². Guía de tarifas 2014 de AENA, edición marzo 2014. Este documento pode consultarse en http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ccurl/978/1003/Guia%20tarifas%20*AA%202014%20marzo%20V2.pdf

b) Tipos de aparcadoiros que se ofrecen

A concesionaria ofrece diferentes servizos de aparcadoiro, agrupándoos por unha banda, baixo a marca “Valet” (Valet Directo, Valet Novo, Valet Plus e Valet Parking Express), e por outro, baixo o nome de “parking xeral”, “parking terminal de carga” e “parking express”.

A información relativa aos agrupados pola marca “Valet” pode obterse a través de páxinas propias da empresa concesionaria³³.

c) Tarifas

- Aparcadoiro “parking xeral”

O parking xeral do aeroporto de Santiago está situado a uns tres minutos a pé da terminal de pasaxeiros, á que se pode acceder a través de ascensores ou escaleiras. Publicítase como a opción ideal para estancias inferiores a 4 días, así como para levar ou recoller pasaxeiros.

As tarifas básicas deste parking atópanse dispoñibles na páxina web de AENA e son as seguintes:

Primeiro minuto	0,437340 €/minuto
Minuto 2 a minuto 30	0,0015080 €/minuto
Minuto 31 a minuto 60	0,024480 €/minuto
A partir do minuto 61	0,026240 €/minuto
Prezo máximo ata o 4º día	11,80 €/día
Prezo máximo a partir do 5º día	8,00 €/día

- Aparcadoiro “Valet Directo”

Na páxina web publicítase esta modalidade de aparcadoiro como a “alternativa que mellor combina comodidade, rapidez e prezo para estancias prolongadas”. Configúrase, por tanto, como un aparcadoiro de longa duración e non de rotación como o parking xeral.

O aparcadoiro está situado na planta **S4** do aparcadoiro da propia terminal aeroportuaria santiaguesa, desde a que mediante ascensor accédese directamente á planta de facturación.

De acordo coa información que se recolle na devandita páxina web, é necesario realizar unha reserva previa para acceder ao aparcadoiro.

Unha vez estacionouse o vehículo (non é necesario deixar as chaves), haberá de acudirse co documento da reserva á oficina da empresa situada no S4 da terminal e o prezo abonarase á volta da viaxe. No caso de que a viaxe alargárase, abonarase a diferenza, calculada mediante as tarifas habituais e sen penalización³⁴. O pago pode realizarse tanto en efectivo como con cartón de crédito.

As tarifas son as establecidas na seguinte táboa:

33. <http://www.santiagovaletparking.com/>

Os aparcadoiros nos
aeroportos galegos
desde o punto de vista
da competencia

28 / 29

Os aparcadoiros dos
aeroportos galegos

ESTANCIA	PREZO
1 día	11,80 €
2 días	16,80 €
3 días	21,80 €
4 días	27,80 €
5 días	33,80 €
6 días	39,80 €
7 días	45,80 €
A partir do 8º día	6 € /día

- Aparcadoiro “Valet Plus”

Este é o servizo máis “VIP” que podemos atopar no Aeroporto de Lavacolla, xa que ofrece a posibilidade da entrega e recollida personalizada do vehículo a pé de terminal e mesmo o lavado do mesmo de forma gratuíta (en estancias superiores a 3 días, excepto pontes, festivos e Semana Santa).

Ao aparcadoiro accédese polo viario sinalizado como CHEGADAS e ao chegar á planta PO hai que dirixirse á esquerda seguindo os sinais existentes. Ademais, o servizo inclúe a opción de avisar ao persoal da empresa por teléfono no momento da chegada e o mesmo faralle o check-in e o cobro da estancia no momento.

O pago debe ser realizado no momento da chegada ao aparcadoiro.

Estancia en días	Prezo
1	16,40 €
2	32,80 €
3	43,05 €
4	52,30 €
5	61,55 €
6	69,75 €
7	77,95 €
8 a 10	8,20 € /día
a partir de 11	7,20 € / día

34. <http://www.santiagoavaletparking.com/valet-directo.php?PHPSESSID=07d661355597568176bd49f5e1578172>

- Aparcadoiro “Valet Novo”

Este servizo é publicitado como “o máis económico”. A súa creación é recente, pois foi implantado en 2011.

Como se indica na web da empresa, este aparcadoiro está situado a 800 m. de distancia, nas instalacións da antiga terminal, onde o cliente pode deixar o seu vehículo “en prazas perfectamente acondicionadas, e sinalizadas dentro do aeroporto a uns prezos máis reducidos”. A mesma web especifica que este aparcadoiro atópase “aproximadamente 10 minutos a pé”, da terminal de voo.

Concíbese como un aparcadoiro “low-cost” de longa duración, con prezo que se reduce día a día, sendo a tarifa para partir do 8º día constante.

O pago debe realizarse tamén no momento de chegada ao aparcadoiro e as tarifas que ofrece a web son as seguintes:

Estancia en días	Prezo
1	11,80 €
2	11,80 €
3	13,80 €
4	17,40 €
5	21,00 €
6	24,60 €
7	28,20 €
a partir de 8	3,10 € /día

- Parking Express

A web oficial do aeroporto de Santiago³⁵ ofrece unha modalidade de aparcadoiro denominada expresamente “Parking Express”.

O “Parking Express” ofrece a posibilidade de acceder directamente á zona de facturación, chegadas e saídas e está situado nunha zona que se define como “a zona máis cómoda e exclusiva”. Recoméndase para estancias inferiores a 30 minutos.

As tarifas deste aparcadoiro son as seguintes:

Primeiro minuto	0,874680 €/minuto
Do minuto 2 ao minuto 30	0,111218 €/minuto
Do minuto 31 en diante	0,136724 €/minuto
Máximo diario	82 €/día

35. <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/contentserver/aeropuerto-Santiago/é/InfoPracticaFA/1237544689860/1237551751258/Parking-expres.html>

- Parking Express “alternativo” ofrecido por Valet.

A propia concesionaria do aparcadoiro oficial do ASC (Empark) ofrece tamén a través da súa páxina propia “Valet Parking Aeropuerto de Santiago”³⁶ un servizo alternativo da modalidade denominada “Express”, a través dun banner específico, que, con todo, non leva a denominación propia de “valet”³⁷

Trátase dun servizo alternativo ao denominado “Parking Express”, que ofrece a propia concesionaria, como unha “segunda marca”.

Debido á súa situación (a só 10 metros da porta de chegadas), este aparcadoiro configúrase como a opción “máis cómoda e rápida para a recollida de pasaxeiros”.

A páxina web descríbese como “un aparcadoiro moderno, discreto e a un prezo alcanzable”, que ademais, atópase vixiado a través de cámaras de seguridade e equipos de control de última xeración.

A tarifa deste servizo a diferenza do “oficial” distingue tramos, concretamente 3:

- durante o primeiro deles (ata 10 minutos) o prezo é inferior ao da anterior alternativa (0,2034 €/minuto, fronte a 0,874680 €/minuto).

- o segundo tramo (de 11 minutos a 30) rebaixa o prezo da tarifa xeral do express “oficial” (0,0509 €/minuto fronte ao de 0,111218€/minuto)

- no terceiro tramo, o prezo vólvese a reducir (0,1017 €/minuto fronte ao 0,136724 €/minuto da súa alternativa)

Esta modalidade, a diferenza da anterior, non ofrece un prezo máximo diario.

Minutos	Importe
0 a 10	0,2034 €/ minuto
11 a 30	0,0509 €/ minuto
31 en diante	0,1017 €/ minuto

d) Entorno competitivo: a competencia dos aparcadoiros privados

Pola súa parte, a iniciativa privada alumeou diversas alternativas ao aparcadoiro na propia terminal, alternativas ás que fai referencia a propia web oficial do Aeroporto de Santiago³⁸ e trátanse das seguintes:

- “Parking Lavacolla”

O “Parking Lavacolla” está dirixido por unha empresa que nace no ano 2004 coa vontade de ofrecer servizos de aparcadoiro nos principais aeroportos de España e Portugal. Na actualidade³⁹, esta empresa xestiona, ademais do “Parking aeroporto Santiago de Compostela Lavacolla” os seguintes aparcadoiros aeroportuarios:

³⁶. <http://www.santiagovaletparking.com/valet-directo.php?PHPSESSID=07d661355597568176bd49f5e1578172>

³⁷. <http://www.santiagovaletparking.com/express.php?PHPSESSID=07d661355597568176bd49f5e1578172>

³⁸. <http://www.aeropuertodesantiago.net/servicios-en-o-aeroporto/>

³⁹. Fonte: <http://www.lavacolla.com/empresa/>

- Parking aeroporto Valencia Manises.
- Parking aeroporto Sevilla San Pablo.
- Parking aeroporto Madrid Barajas.

No caso de Santiago de Compostela, esta empresa ofrece un aparcadoiro cualificado como “low cost”, situado no exterior da terminal. Ademais, conta cun servizo de entrega e recollida no aeroporto.

As súas instalacións sitúanse a 600 metros do aeroporto de Santiago de Compostela e dispón de servizo gratuíto de aparcacoches (recollida e entrega no aeroporto) e/ou bus de traslados (de ida e volta) desde o parking ao Aeroporto. É imprescindible contar cunha reserva antes de chegar ao parking.

Os prezo do parking aeroporto Santiago de Compostela son, de acordo coa súa web oficial⁴⁰, os seguintes:

- 7 euros diarios os catro primeiros días.
- 5 euros diarios a partir do quinto día.
- 5 euros diarios para os traslados ao aeroporto con entrega e recollida do vehículo no parking (tarifa súper reducida).

As características que ofrece este servizo son as seguintes:

- Traslados gratuítos (incluídos no prezo) desde *Aparcamientos Lavacolla* ata o aeroporto Santiago de Compostela ou a recollida do coche no parking Lavacolla.
- Permanece aberto as 24 horas do día durante todo o ano.
- Ofrece unha marxe de 4 horas gratuítas, cumprido o prazo das 24 últimas horas, polos posibles atrasos que o avión poida ter.
- Oferta un servizo de lavado e aspirado do coche segundo servizo que contratase o cliente, coas seguintes tarifas:
 - Limpeza interior básica 5 euros
 - Limpeza interior con tapicería 20 euros.
- A realización do mantemento do vehículo no taller mecánico, coa solicitude previa dun orzamento realizado por *Aparcamientos Lavacolla*.

Parking Lavacolla	
Estancia en días	Prezo
1	7,00 €
2	14,00 €
3	21,00 €
4	28,00 €
a partir de 5	5 €/ día

40. Fonte <http://www.lavacolla.com/precio-parking-aeroporto-santiago-de-compostela/>

A páxina web da empresa oferta tamén un servizo denominado “Parking larga estancia aeropuerto Santiago de Compostela”, que, en realidade posúe as mesmas características e tarifas que o que se acaba de expoñer.

- Parking Aeroporto Santiago

A segunda oferta privada de aparcadoiro no Aeroporto de Santiago é a de “Parking Santiago”.

As súas instalacións sitúanse, de acordo coa súa propia web corporativa⁴¹, a tan só 500 metros do acceso ao aeroporto e ofrece un aparcadoiro que se pode cualificar como “low cost”. Ademais, conta con servizo de entrega e recollida no propio aeroporto.

Á hora de fixar os prezos, este aparcadoiro distingue entre un prezo estándar e un prezo para estacionar o vehículo para cuberto. Estes prezos están dispoñibles na súa páxina web⁴² e son os seguintes:

Parking Santiago		
Estancia en días	Prezo	
	Estándar	Cuberto
1	5,9 €	6,90 €
2	11,80 €	18 €
3	18 €	22 €
4 a 15	4,5 €/día	5,5 €/día
16 a 31	69,00 €	89,00 €
A partir de 31	2 €/día	3 €/día

As características do servizo que ofrece este aparcadoiro podemos sintetizalas nas seguintes:

- Permanece aberto as 24 horas do día, os 365 días do ano
- No caso de que se solicite o traslado do propio aparcadoiro á terminal, a empresa recomenda estar co tempo suficiente para realizar os trámites de recepción e realizar o traslado sen causarlle prexuízo algún ao cliente.
- A reserva de praza non é obrigatoria pero si recomendable xa que só dispón de 130 prazas (30 cubertas e 100 estándar).
- No caso de posibles atrasos nos voos, os clientes deste aparcadoiro dispoñen de 6 horas gratuítas transcorridas as últimas 24 horas sinaladas para a recollida do vehículo.

⁴¹. <http://parkingsantiago.es/como-funciona/>

⁴². <http://parkingsantiago.es/tarifas/>

e) CONCLUSIONES

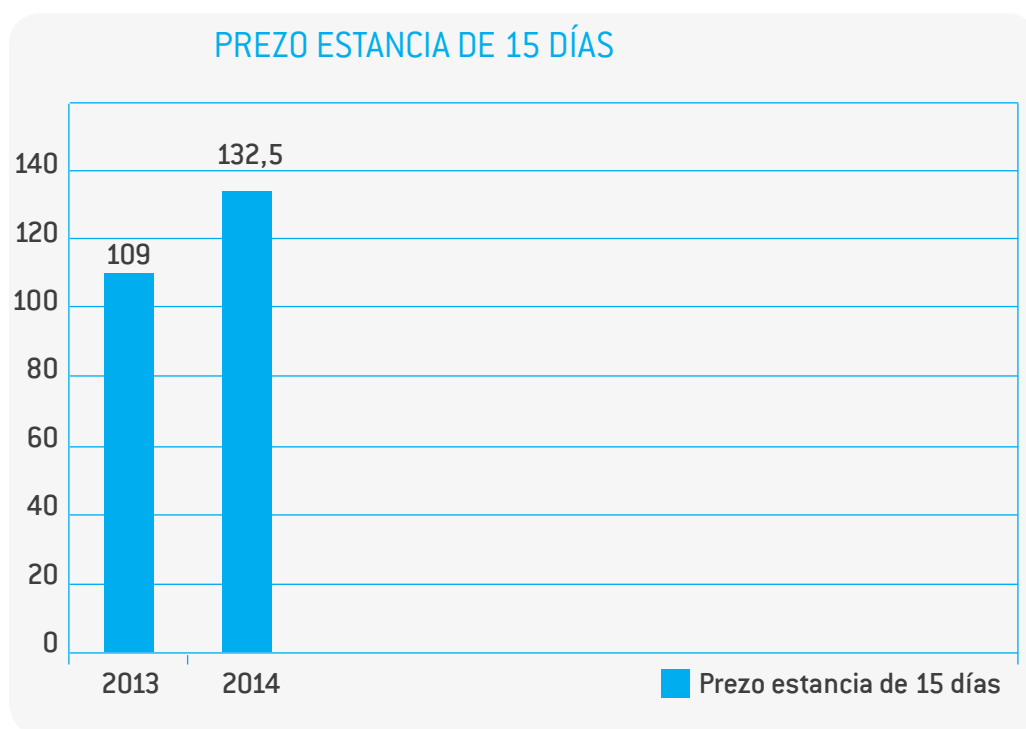
Tras a análise de todos os datos expostos nos apartados anteriores, podemos concluir que coa concesión a *EMPARK APARCAMIENTOS Y SERVICIOS S.A.* da explotación dos servizos de aparcadoiro do Aeroporto de Santiago de Compostela, os prezos do mesmo incrementáronse con respecto a 2013. Ademais, é importante resaltar que a subida de prezos só recaeu nos aparcadoiros públicos, mentres que as iniciativas privadas non revisaron as súas tarifas.

Neste apartado imos analizar as subidas que experimentou cada tipo de aparcadoiro con respecto a 2013.

“PARKING XERAL DO AEROPORTO”

Neste aparcadoiro os prezos non experimentaron unha subida notable, pero si sufriron variacións. Incluíuse unha tarifa por minutos, dividida en tres tramos e variouse o prezo máximo por días. En 2013, os prezos máximos diarios eran de 11,80€ durante os cinco primeiros días, os días 6 e 7 non sufrían penalización e a partir do día 8 dividíanse en dous tramos: do día 8 ao día 12, o prezo máximo diario era de 10€ e a partir do día 15 de 9 €. Agora, os prezos son de 11,80 € diarios ata o 4 día e a partir do día 5, o prezo máximo pasa a ser de 8 € por día.

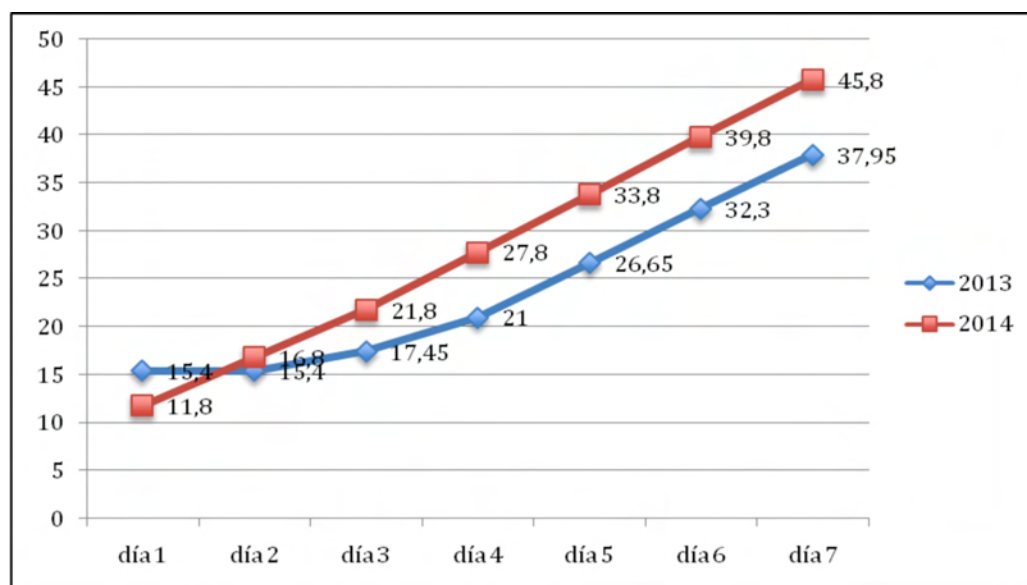
A modo de exemplo da subida, na seguinte gráfica pódese observar o incremento do prezo neste aparcadoiro a través do cálculo do prezo dunha estancia de 15 días coas tarifas de 2013 e 2014:



Como se mostra na gráfica anterior, unha estancia de 15 días no ano 2013 custaría 109 €, mentres que en 2014 costa 132,5 €, sufrindo un incremento do 21,56%.

“VALET DIRECTO”

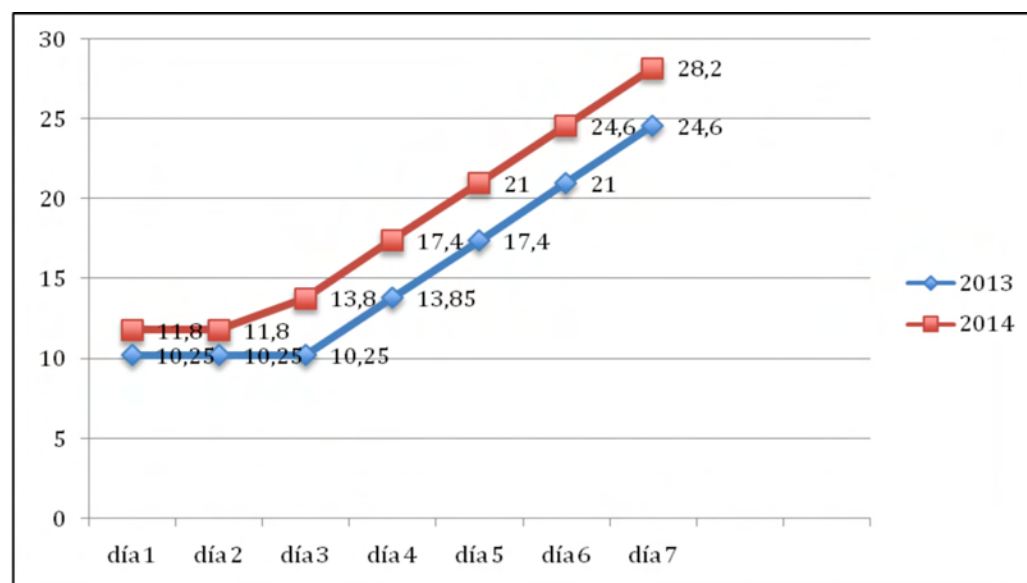
É no caso do aparcadoiro “Valet Directo” onde o cambio nos prezos faise máis notable, xa que mesmo desaparecen os prezos de porta, pasando a accederse ao mesmo só mediante reserva previa.



Ademais, neste aparcadoiro en 2014 implantouse un prezo fixo de 6€/día a partir do 8 día, mentres que en 2013, o prezo a partir do 8º día ramificábase en dous: do día 8 ao 10 eran 5,65 €/día e a partir do día 11 eran 4,10 €/día.

“VALET NOVO”

Outro dos aparcadoiros que sofre modificacións nos prezos é o chamado “Valet Novo”, que do mesmo xeito que o “Valet Directo”, suprime os prezos de porta. Na seguinte gráfica podemos observar que os prezos incrementáronse, de media, un 14,29 % con respecto a 2013.

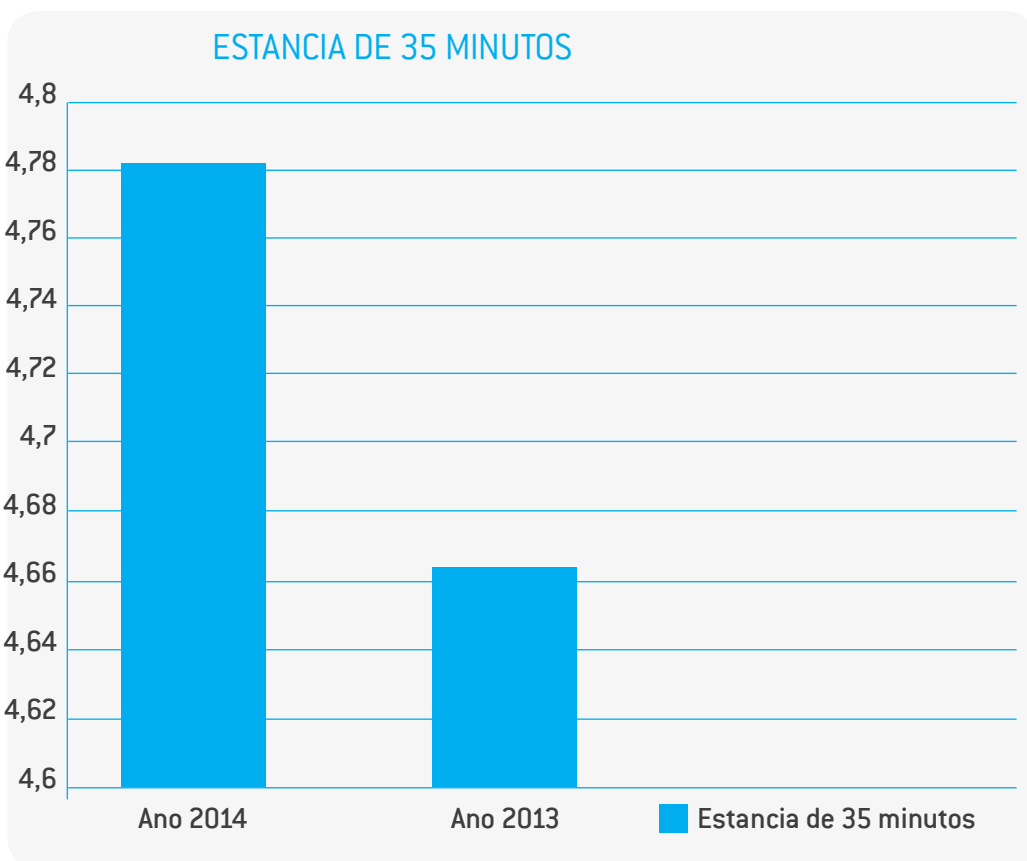


PARKING EXPRESS

Finalmente, é necesario facer referencia ao “Parking Express” que ofrece a páxina web do Aeroporto de Santiago, xa que tamén subiu as súas tarifas.

Este aparcadoiro ofrece, actualmente, unha tarifa por minutos dividida en tramos e un máximo diario. O primeiro minuto subiu considerablemente con respecto a 2013, pois pasou de 0,133334 €/minuto a 0,874680€/min. Pola súa banda, o máximo diario pasou de 80€ en 2013 a 82€ en 2014.

Do mesmo xeito que no caso do “Parking Xeral” para ilustrar de forma clara o incremento da tarifa, imos mostrar na seguinte gráfica o custo dunha estancia de 35 minutos no devandito aparcadoiro en 2013 e en 2014:



Como se pode observar, o incremento non é moi notable a pesar da subida do prezo do primeiro minuto. Isto débese ao fraccionamiento en tramos da tarifa, que diminúe o prezo ata situalo en cifras similares ás de 2013, aínda que lixeiramente maiores.

APARCADOIROS PRIVADOS

No referente aos aparcadoiros privados, é importante sinalar que ningún deles incrementou as súas tarifas con respecto a 2013, o que favorece a competitividade no sector.

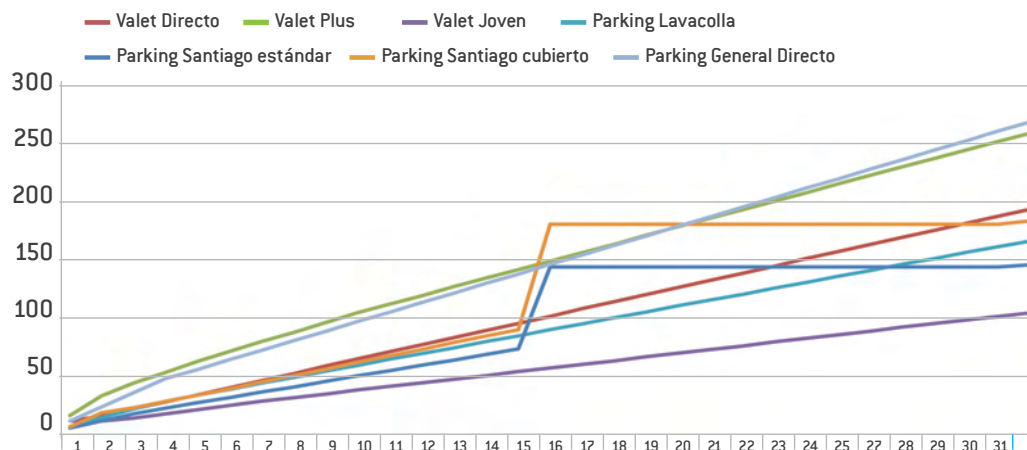
O problema principal destes aparcadoiros é a distancia coa terminal, problema que suplen engadindo un servizo de transporte á mesma incluído no prezo e ofrecendo unhas tarifas máis ou menos similares ás públicas ou lixeiramente inferiores.

COMPARATIVA DE PREZOS PARA ESTANCIAS LONGAS

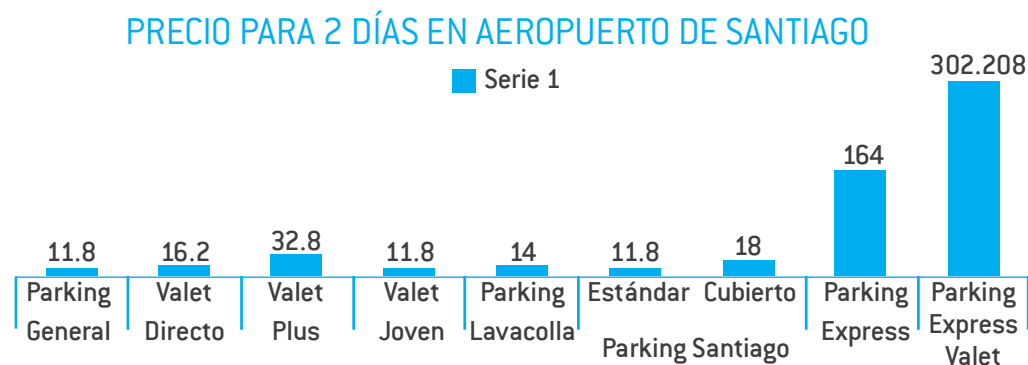
Na seguinte gráfica compáranse os prezos dos distintos aparcadoiros de longa duración, tanto públicos como privados, que podemos atopar no Aeroporto de Santiago de Compostela.

O aparcadoiro “Valet Novo” configúrase finalmente como o máis económico, mentres que o “Parking Xeral” e o “Valet Plus” confírmanse como os máis caros. É importante sinalar que en principio, o aparcadoiro “Parking Xeneral” está concibido como un aparcadoiro de rotación, pero tamén pode ser usado para estancias máis longas, aínda que como se detrae da gráfica, cun custo bastante elevado, mesmo maior que o do aparcadoiro “VIP”.

Gráfica 1. Prezo para estancias de 1 a 31 días



Gráfica 2. Prezo para estancias de 48 h

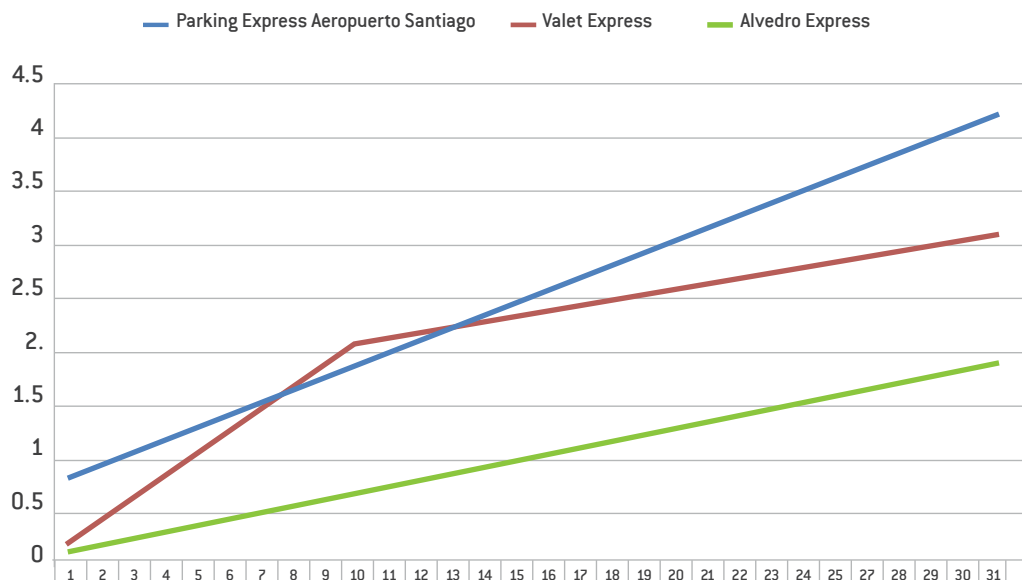


Nesta gráfica inclúense as “modalidades express” ao tratarse dunha estancia relativamente curta

COMPARATIVA DE PREZOS NA MODALIDADE DE APARCADOIRO EXPRESS

Esta modalidade de aparcadoiro está concibida para estancias moi curtas, polo que o prezo por minuto é notablemente máis elevado que no resto de aparcadoiros. No Aeroporto de Santiago de Compostela, como se expuso anteriormente, pódense atopar dous aparcadoiros deste tipo: o aparcadoiro express e o alternativo ofrecido por Valet.

Na seguinte gráfica pódese comprobar que o prezo ofertado polo parking express de Valet é considerablemente inferior ao do *Aeroporto de Santiago* e que, ademais, aínda que este último cobre unha cantidade desorbitada para o primeiro minuto, a tarifa suavízase máis tarde grazas ao fraccionamento en tramos.



COMPARATIVA DE SERVICIOS OFERTADOS POR CADA OPERADOR

Para poder observar mellor as diferenzas de prezos entre os servizos ofertados polos operadores públicos e privados do Aeroporto de Santiago, é necesario comparar tamén os distintos servizos que nos podemos atopar en cada un e a proximidade de cada aparcadoiro á terminal.

Na seguinte táboa ofrécese unha comparativa entre os servizos que ofrecen os aparcadoiros do Aeroporto de Santiago de Compostela e en cales deles pódense obter.

2.- Aeroporto de A Coruña.

a) Xestión do aparcadoiro.

A xestión do aparcadoiro de Alvedro, situado na Coruña, realízase por *Aena Aeropuertos* a través de EMPARK aparcamientos y servicios, S.A., tras o correspondente concurso público, en virtude dun contrato de servizos.

b) Tipos de aparcadoiros ofertados.

A oferta baséase en dous tipos de aparcadoiros diferenciados: o Parking Xeral P1 e o Parking Exprés. O primeiro deles atópase situado a escasos metros da terminal, á cal se pode acceder en tan só dous minutos. Preséntase como a opción adecuada para viaxes ou vacacións, servindo tamén para levar ou recoller pasaxeiros. Pola súa banda, o Parking Exprés está dirixido á recollida de pasaxeiros, xa que, pola súa localización, permítese o acceso ao hall de facturación e á sala de chegadas en menos dun minuto.

c) Tarifas.

As tarifas para cada unha das dúas modalidades de aparcadoiro existentes aparecen recollidas na páxina web oficial de *Aena Aeropuertos*. Son as seguintes:

-Parking Xeral P1: Cóbrase unha cantidade de 0,030980 € por minuto, cun máximo diario ata catro días de 11,50 €. A partir do quinto día, o máximo diario redúcese ata alcanzar os 9,20 €.

-Parking Exprés: A cantidade para pagar por minuto fíxase en 0,061960€, establecéndose un límite máximo diario de 23 €.

Non se especifican tarifas especiais de aparcadoiro aparte das anteriormente detalladas.

d) Competencia:

Existen alternativas diversas ás ofrecidas polo Aeroporto da Coruña, cualificadas como de baixo custo e ofrecidas pola empresa Aparcamientos Alvedro S.L, cuxas instalacións se atopan situadas a 2000 metros do Aeroporto. Na páxina web da empresa⁴³ recóllense as seguintes tarifas: 6,90 €/24 horas, que pasarían a 5,90 € a partir do 4º día.

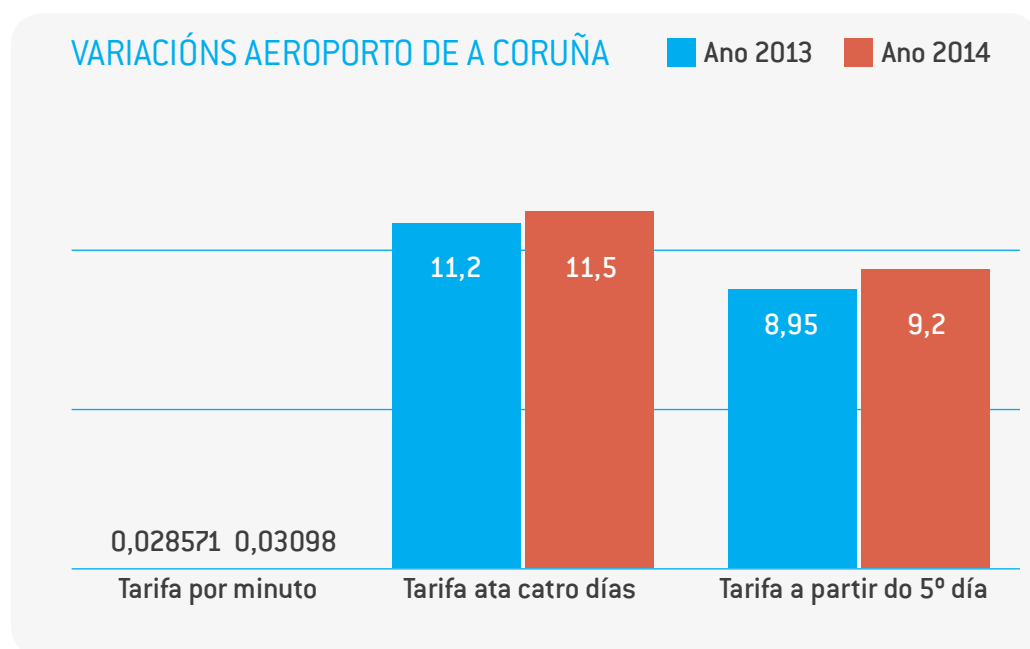
O pago realízase polo servizo prestado á volta da viaxe, e ofrécese distintos complementos que poden ser ou non contratados polo usuario (lavado, cambio de rodas, ITV...).

Doutra banda, cada un dos parkings está cuberto por un seguro de responsabilidade civil que cobre os danos que se poidan ocasionar aos vehículos no transcurso da estancia nos mesmos.

VARIACIÓNS CON RESPECTO AO ANO 2013.

No ano 2013, existía unha única alternativa no aparcadoiro oficial do Aeroporto da Coruña, que se correspondería coa tipoloxía do agora denominado Parking Xeral P1. A esta modalidade sumouse un novo servizo: o Parking Exprés, configurado basicamente para estancias moi breves de tempo (recoller ou levar pasaxeiros ao aeroporto).

Polo que respecta ás tarifas, podemos observar que se produciu un incremento das mesmas: 0,002409 € na tarifa por minuto; 0,30 € na tarifa correspondente aos 4 primeiros días e 0,25 € na tarifa para partir do quinto día, tal e como se especifica no seguinte gráfico:



[*A tarifa por minuto non aparece recollida no gráfico por ser inferior a un]

Con relación ás tarifas propostas pola empresa privada *Aparcamientos Alvedro, S.L.*, obsérvase que os prezos se manteñen sen variacións con respecto ao ano anterior.

⁴³ <http://www.aparcamientosalvedro.com/>

3.- Aeroporto de Vigo.

a) Xestión do aparcadoiro.

A xestión do aparcadoiro oficial do Aeroporto de Vigo está encomendada a *Aena Aeropuertos* e realízase a través de *EMPARK aparcamientos y servicios S.A.*, tal e como sucede nos aeroportos de Alvedro (A Coruña) e Lavacolla (Vigo).

b) Tipos de aparcadoiro e tarifas.

A única alternativa existente é a modalidade de Parking Xeral P1, que se presenta como a opción ideal tanto para vacacións ou viaxes como para o traslado de pasaxeiros.

Polo que respecta ás tarifas, recóllense dúas clases: unha tarifa xeral e outra tarifa especial para longa estancia con reserva online.

A tarifa xeral do parking oficial do Aeroporto de Vigo é de 0,030980 € por minuto, 11,50 € por día durante o primeiros catro días e de 9,20 €/día a partir do quinto día.

No referente á tarifa con reserva previa os prezos son os seguintes:

- Dous días: 18 €.
- Terceiro día: 6 €.
- Cuarto día: 6 €.
- A partir do quinto día: 5 € por día.

c) Competencia: outros aparcadoiros de titularidade privada.

Unha das alternativas existentes ao aparcadoiro oficial no Aeroporto de Vigo é a ofrecida por *Vigo Parking*, que se concibe como un aparcadoiro de baixo custo con prezos especiais para longas estancias.

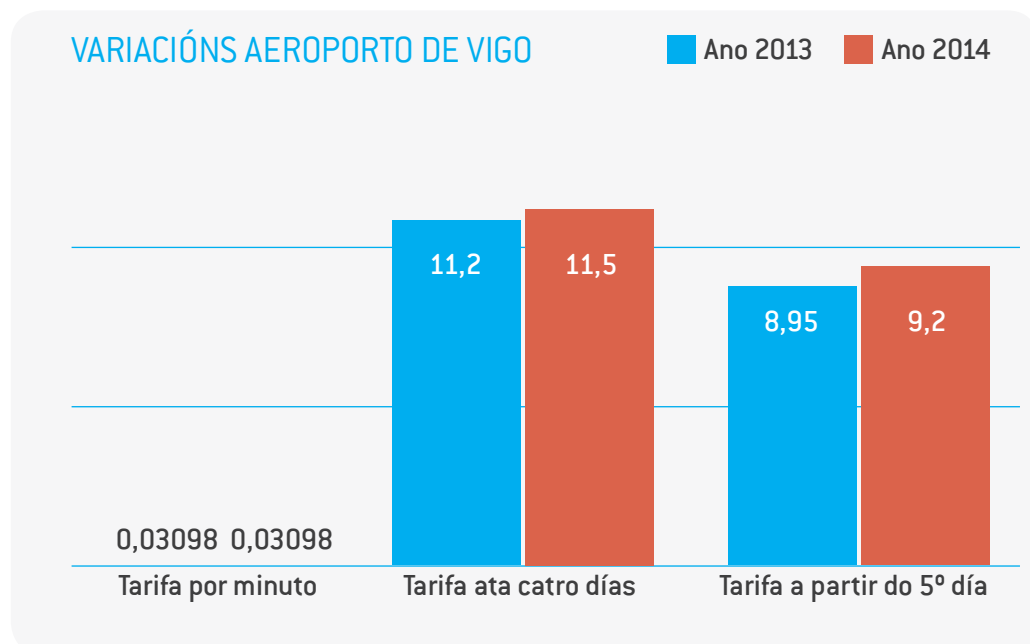
A localización é a seguinte: unhas primeiras instalacións situadas a 200 metros do Aeroporto de Peinador (Camiño Pino Manso S.N.), así como outras en Avda. Galicia 46-48 O Porriño (Pontevedra).

As tarifas de que dispoñen consisten en 6 € por día, reducíndose a 4€/día a partir do quinto día.

d) Variacións con respecto ao ano 2013.

No referente ás modalidades de aparcadoiro ofertadas no Aeroporto de Vigo, mantéñense sen ningún tipo de variación (Parking Xeral P1 e oferta con reserva previa). Con todo, non ocorre así cos prezos.

Apréciase un incremento de prezos que opera do seguinte modo: a tarifa por minuto mantense constante (0,030980 €), mentres que, na tarifa existente para os 4 primeiros días apréciase un incremento de 0,30 €, así como un incremento de 0,25 € na tarifa para partir do quinto día.



Na modalidade de reserva previa os prezos non sofren ningún tipo de variación.

Con respecto aos aparcadoiros de titularidade privada, no ano 2013 existían dúas alternativas: Vigo Parking e Parking Vigo Lavacolla. Pois ben, o servizo ofertado por Parking Vigo Lavacolla xa non está operativo na actualidade, reducíndose a oferta privada á alternativa ofrecida por Vigo Parking.

Conclusiones.

En primeiro lugar, é conveniente destacar que nos aparcadoiros oficiais dos aeroportos de Vigo e A Coruña hanse unificado as tarifas, pero mantense afastadas das do Aeroporto de Santiago, que seguen sendo comparativamente as máis elevadas. Así, no ano 2013, a tarifa por minuto do aeroporto de Alvedro era inferior á existente no aeroporto de Vigo. Isto pode deberse á atribución da xestión do aparcadoiro á mesma empresa: *EMPARK aparcamientos y servicios S.A.*

Polo que respecta ás restantes tarifas, que xa eran idénticas nos dous aeroportos, incrementáronse na mesma proporción. Isto beneficia aos usuarios de ámbolos dous aeroportos, posto que xa non existe diferenza de prezo con relación ao servizo ofertado, que é coincidente.

En segundo lugar, obsérvase que as empresas privadas non variaron os prezos con respecto ao ano anterior, tanto no Aeroporto de Vigo como no da Coruña.

COMPARATIVA ENTRE OS TRES AEROPORTOS GALEGOS.

*Táboa comparativa dos prezos en relación aos mesmos servizos, entre os distintos aeroportos.

	Aeroporto de Santiago		Aeroporto de A Coruña		Aeroporto de Vigo	
	Parking Xeral	Parking Express	Parking Xeral	Parking Express	Parking Xeral	Parking Express
Tarifa por min.	0,44	0,87/0,22	0,031	0,062	0,031	NON
Ata 30 min.	0,48	4,10/3,00	0,93	1,86	0,93	NON
1 hora	1,22	9,08/6,30	1,86	3,72	1,86	NON
8 horas	9,76	72,64/50,40	9,86	29,76	9,86	NON
1 día	11,80	82 €/ día // 151,104 €/día	11,50	23	11,50	NON
2 días	23,60	164/302,208	23	46	23	NON
Ata 4 días	11,80€/ día	...	11,50 €/día	...	11,50€/día	NON
A partir do quinto día	8 €/día	...	9,20 €/día	...	9,20€/ día	NON

*No aeroporto de Santiago existen dúas alternativas para a modalidade de Parking Express, tal e como aparece especificado na táboa.

	Santiago			A Coruña	Vigo
	Parking Lavacolla	Parking Santiago		Aparcamientos Alvedro S.L.	Vigo Parking
1 día	7	5,9	6,9	6,90	6
2 días	14	11,80	18	13,80	12
3 días	21	18	22	20,70	18
4 días	28	22,5	27,5	27,3	24
5 días	33	27	33	33,90	28
16 días	83	139	177	92,2	68
31 días	158	169	222	180,7	128

*En Parking Santiago os prezos diferéncianse atendendo ao carácter cuberto ou non do servizo.

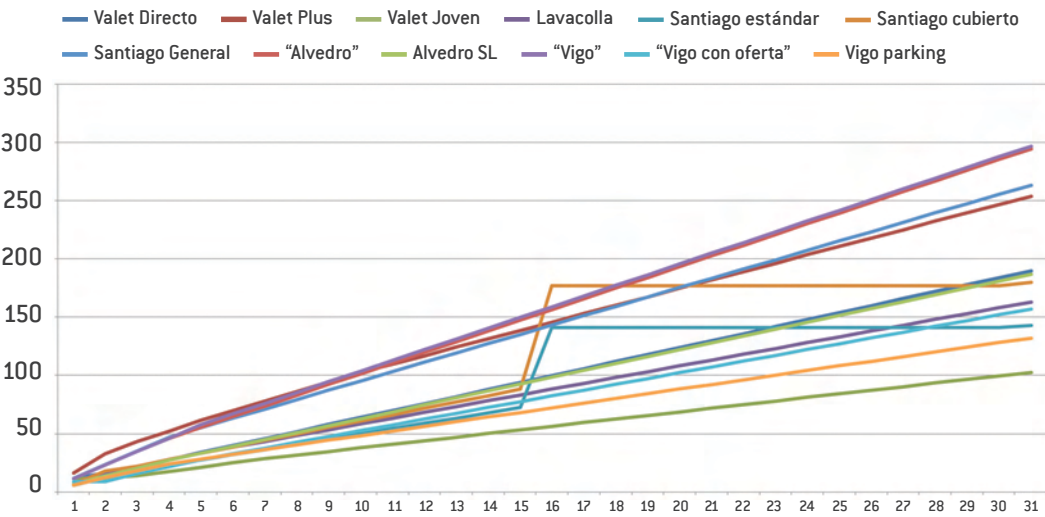
Aparcamientos Alvedro S.L. non ofrece un servizo por horas propiamente dito, sendo o tempo de estancia mínimo o de 24 horas.

En *Vigo Parking* a tarifa por horas sería a equivalente a 24 horas, é dicir, 6 euros.

En *Parking Lavacolla* a tarifa para o aparcadoiro por horas correspóndese coa existente para un día enteiro, independentemente do número de horas de estacionamento. Así, serían 7 euros co servizo de lanzadeira incluído, ou ben 5 euros sen este servizo.

Santiago Parking, seguindo a liña dos anteriores aparcadoiros privados, establece a tarifa mínima para 24 horas.

En conclusión, en todos os aparcadoiros privados analizados poderíase estacionar o coche por horas, sendo a tarifa aplicable a este servizo a correspondente a 24 horas, independentemente do número de horas efectivamente transcorridas.



	Aeroporto de Santiago		Aeroporto de A Coruña		Aeroporto de Vigo	
	Públicos	Privados	Públicos	Privados	Públicos	Privados
SERVIZO DE APARCAMENTO EXPRESS	SI	NON	SI	NON	NON	NON
APARCAMENTO "VIP"	SI	NON	NON	NON	NON	NON
SERVIZO DE TRASLADO E RECOLLIDA DE PASAXEIROS NA TERMINAL	SI	SI	NON	SI	NON	SI
SERVIZO DE RECOLLIDA E ENTREGA DE VEHÍCULOS NA TERMINAL (MEET&GREET)	SI	SI	NON	SI	NON	NON
ZONAS DE APARCAMENTO CUBERTAS	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ZONAS VIDEOVIXIADAS	SI	SI	SI	SI	SI	SI
PROXIMIDADE Á TERMINAL	SI	NON	SI	NON	SI	NON
SERVIZOS COMPLEMENTARIOS (LAVADO DO VEHÍCULO, REVISIÓN TÉCNICA)	SI	SI	NON	NON	NON	NON

1.- Desde o punto de vista da competencia, o mercado de aparcadoiro dos aeroportos experimentou unha profunda transformación debida á aparición nos últimos anos de aparcadoiros privados nos arredores do dominio aeroportuario que introduciron competencia onde antes só había situacións de monopolio. Tamén contribuíu a este cambio a transformación do modelo de xestión de AENA, coa creación de *Aena Aeropuertos* e o proceso de privatización desta empresa.

2.- Nos tres aeroportos galegos existe polo menos unha empresa privada que compite cos estacionamentos oficiais dos aeroportos. Esta competencia traducíuse nunha redución dos prezos e un aumento dos servizos ofrecidos por AENA en cada un dos aeroportos.

3.- Nin nos prezos nin nos servizos ofrecidos por AENA ou os seus concesionarios nos aparcadoiros dos aeroportos galegos obsérvanse indicios de que se poidan estar a producir comportamentos abusivos no mercado relevante. Na actualidade, as tarifas dos aparcamentos “oficiais” dos aeroportos galegos mantense en termos relativamente similares aos das empresas privadas coas que compiten, polo que nada indica que nos atopemos ante posibles estratexias de prezos predatorios, que implicarían o establecemento por parte dos parkings oficiais de tarifas inferiores ao custe, que deberían ser moito máis baixas que as dos seus competidores privados. Tampouco existen indicios de prezos abusivos mediante os cales AENA ou os seus concesionarios estéanse beneficiando de forma ilícita da súa posición de dominio no mercado establecendo prezos excesivamente elevados.

4.- Non obstante, hai que ter en conta que a especial posición de AENA na xestión dos servizos aeroportuarios e a imposibilidade dos seus competidores para establecerse no recinto aeroportuario sitúa a estes últimos nunha situación de especial debilidade para competir co aparcadoiro “oficial” situado na propia terminal.

5.- A xurisprudencia europea puxo de relevo a especial responsabilidade das empresas que ostentan unha posición dominante no mercado de facilitar, ou polo menos non impedir, o mantemento de niveis de competencia efectiva no mercado. Neste sentido pódense facer algunhas recomendacións para facilitar a existencia de competencia no mercado de aparcadoiro dos aeroportos, en beneficio dos consumidores.

6.- Na páxina web de cada aeroporto, na sección referente ao aparcadoiro, debería incluírse información sobre todos os aparcadoiros privados que presten servizos aos usuarios do aeroporto e desexen ser incluídos na mesma.

7.- Un dos principais problemas cos que se atopan os competidores de AENA é a distancia existente entre a terminal do aeroporto e o estacionamento. Por esta razón utilizan vehículos para levar ao pasaxeiro do parking á terminal e para recollelo á súa chegada. Se AENA non facilita unha zona na que estes vehículos poidan estacionar mentres esperan a chegada do avión, son os pasaxeiros os que á súa chegada, teñen que telefonar ao parking para que os veñan recoller e esperar ao vehículo na porta de chegadas, o que indubidablemente, fai menos atractiva a oferta dos estacionamentos privados.

8.- Esta opción, válida para estancias longas, nas que o aforro no prezo pode compensar as maiores molestias que o afastamento do estacionamento e o sistema de recollida supoñen para o pasaxeiro, dificulta a posición competitiva dos aparcamentos privados fronte aos aparcamentos oficiais de rotación para estadias máis breves, nas que a menor marxe existente para que haxa diferenzas de prezo importantes converte a rapidez e a comodidade de uso nun factor primordial.

9.- Xa que os accesos a terminal resultan determinantes para que os servizos que ofrecen os aparcamentos privados resulten atractivos aos usuarios, AENA, na súa condición de xestora do dominio público aeroportuario debería garantir unhas condicións de acceso á terminal que faciliten a operativa dos aparcamentos privados, o que, sen dúbida algunha, repercutirá en beneficio dos usuarios

10.- Con todo, na actualidade a tendencia é a contraria xa que se está xeneralizando un sistema de acceso ás terminais aeroportuarias que dificultan o funcionamento dos aparcadoiros privados, á vez que favorecen de forma notable aos aparcadoiros oficiais dos aeroportos. As vías de acceso que só permiten deterse o tempo xusto para que un pasaxeiro baixe ou suba dun vehículo e que fan imposible estacionar no recinto aeroportuario, aínda que sexa por un tempo moi breve e co condutor dentro do vehículo, obrigan a todos os condutores que necesitan deterse, aínda que só sexa por uns minutos, a acudir ao aparcadoiro oficial do aeroporto e convén lembrar que, nos casos en que existe o denominado *Parking Express*, deseñado para estacionamentos por un tempo moi breve e situado na mesma entrada da terminal, este adoita ter unhas tarifas moi elevadas que, por exemplo, no caso de Santiago, case multiplican por 5 as do parking ordinario para unha estancia de 15 minutos.

2013

Consello Galego da Competencia

Avda. Gonzalo Torrente Ballester, nº1, 3-5 baixo

15707 Santiago de Compostela

Telf. 981 957 561 • Fax. 981 957 560



XUNTA
DE GALICIA



BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións: Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia.
Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela. Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25

Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727