



Bruselas, 9.4.2014

C(2014) 2167 final

VERSIÓN PÚBLICA

Este documento es un documento interno de la Comisión que se hace disponible exclusivamente con fines informativos.

Asunto: Ayuda estatal SA. 37121 (2013/N) — España

Ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas que operan desde las Islas Canarias

Excmo. señor Ministro:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante correo electrónico de 23 de julio de 2013, las autoridades españolas notificaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), un régimen de ayudas destinado a prestar apoyo a la apertura de nuevos servicios de transporte aéreo de pasajeros que conecten los aeropuertos de la región ultraperiférica de las Islas Canarias con otros aeropuertos de la UE y más allá de sus fronteras¹. La notificación se registró con la referencia SA.37121.
- (2) Mediante carta de 26 de agosto de 2013, la Comisión solicitó información complementaria a las autoridades españolas y, posteriormente, tras una reunión celebrada con ellas el 12 de septiembre, les pidió información adicional.
- (3) El 20 de febrero de 2014, la Comisión adoptó una Comunicación titulada «Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas» (en lo sucesivo, las «Directrices»)². Una vez publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las Directrices entraron en vigor y derogaron las Directrices comunitarias de 2005 sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales, en vigor en el momento de la notificación³.

¹ DO L 138 de 30.4.2004.

² DO C 99 de 04.4.2014, p.3.

³ Véase el apartado 171 de las Directrices.

- (4) Mediante carta de 26 de febrero de 2014, y habida cuenta de que la instrucción del asunto aún seguía su curso, la Comisión informó a las autoridades españolas de que necesitaba evaluar el asunto a la luz de las Directrices⁴. En la misma carta, la Comisión también solicitó información complementaria a las autoridades españolas con vistas a la adopción de las Directrices, respondiendo las autoridades españolas el 14 de marzo de 2014.

2. DESCRIPCIÓN DE LA AYUDA

2.1. Aeropuertos canarios

- (5) A continuación se indica el número total de pasajeros que tuvieron como punto de salida o destino los aeropuertos canarios durante el período 2008-2013:

	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife Norte	Tenerife Sur	La Palma	La Gomera	El Hierro
2008	5 304 922	4 428 921	9 995 914	4 232 881	8 063 746	1 125 034	41 890	195 425
2009	4 570 842	3 680 413	8 935 948	4 051 734	6 962 889	1 020 535	34 591	183 891
2010	4 830 505	4 117 536	9 300 192	4 048 451	7 240 641	969 843	32 468	170 968
2011	5 443 766	4 900 583	10 359 982	4 093 251	8 551 692	1 047 919	32 676	170 221
2012	5 083 393	4 331 834	9 693 831	3 717 070	8 397 264	965 779	19 703	152 726
2013	5 334 598	4 259 341	9 770 253	3 516 445	8 701 983	809 521	24 469	139 154

- (6) Cada una de las Islas Canarias tiene un único aeropuerto, salvo Tenerife, que cuenta con dos.
- (7) Las Islas Canarias forman parte de las regiones ultraperiféricas abarcadas por el artículo 349 del TFUE, que la Comisión considera sufren desventajas permanentes en razón de su lejanía y sus limitaciones específicas de cara a integrarse en el mercado interior.

2.2. Objetivo de la ayuda

- (8) La ayuda propuesta es un régimen de ayudas de puesta en marcha («Programa de desarrollo de vuelos en el territorio de la región ultraperiférica de las Islas Canarias para 2013-2017»), destinado principalmente a apoyar el desarrollo del sector turístico en las Islas Canarias, favoreciendo así la creación de empleo, y respaldando de manera indirecta el desarrollo de otros sectores de la economía del archipiélago. En este sentido, el régimen propuesto se dirige a nuevos mercados turísticos de fuera de la UE con la intención de obtener una mayor diversificación geográfica del sector turístico.
- (9) Dada la lejanía de esta comunidad autónoma, el régimen también tiene por objeto mejorar su conectividad.

2.3. Forma de la ayuda

- (10) El régimen propuesto seleccionará las compañías aéreas mediante una convocatoria de

⁴ Véase el apartado 174 y el capítulo 5.2 de las Directrices.

propuestas para la apertura de nuevas rutas entre aeropuertos de las Islas Canarias y otros aeropuertos situados tanto dentro de la UE como en terceros países.

- (11) Las ayudas de puesta en marcha se facilitarán en concepto de subvención directa a las compañías aéreas de transporte de pasajeros cuyas propuestas hayan sido seleccionadas.
- (12) Las ayudas propuestas destinadas a apoyar la apertura de nuevas rutas aspiran a financiar hasta el 50 %⁵ de los costes de las tasas aeroportuarias en que se haya incurrido para explotar la nueva ruta.
- (13) Las ayudas concedidas en el marco del régimen propuesto se abonarán con cargo a un «Fondo de Desarrollo de Vuelos».

2.4. Base jurídica nacional

- (14) El régimen propuesto se basa en el «Acuerdo de Resolución relativa a la creación de un programa de Desarrollo de Vuelos en el Ámbito Territorial de la Región Ultraperiférica de Canarias para 2013-2017».

2.5. Presupuesto

- (15) El régimen propuesto tendrá un presupuesto total máximo de 10 millones EUR, que se distribuirá anualmente en relación con la disponibilidad presupuestaria de cada año.

2.6. Duración del régimen y la ayuda

- (16) La aplicación del régimen propuesto no empezará hasta que la Comisión Europea no haya dado su autorización.
- (17) El régimen ayudará a las compañías aéreas que establezcan una nueva ruta por un periodo de hasta tres años.
- (18) El período en que se podrán celebrar contratos relativos a las ayudas de puesta en marcha para la apertura de nuevos destinos finaliza el 31 de diciembre de 2017. Según lo acordado contractualmente, las ayudas podrán desembolsarse hasta el 31 de diciembre de 2020.

2.7. Beneficiarios

- (19) Los beneficiarios de las ayudas serán las compañías aéreas que cumplan determinados criterios técnicos que se describen a continuación y que sean seleccionadas tras el procedimiento de licitación.
- (20) Serán subvencionables empresas de todos los tamaños. El número estimado de beneficiarios del régimen es de entre 11 y 50.

⁵ Véase el considerando (36).

2.8. Convocatoria de propuestas

- (21) Las autoridades españolas proponen utilizar Promotur Turismo Canarias S.A. (en lo sucesivo, «Promotur»), empresa propiedad del Gobierno canario, para poner en marcha convocatorias de propuestas públicas periódicas para las compañías aéreas que puedan tener interés en inaugurar nuevos servicios con destino y origen en esta comunidad autónoma.
- (22) Las autoridades españolas consideran que las rutas que se pueden abrir con las ayudas propuestas presentan un mayor factor de riesgo para las compañías aéreas que las ya existentes, por lo que no serían explotadas sin las ayudas.
- (23) Las autoridades españolas afirman que optaron por el método de ayudas propuesto tras haber recibido comentarios en ese sentido en numerosas reuniones celebradas con las compañías aéreas, y en conferencias y talleres con el sector de la aviación, en los que se debatió cómo incentivar la creación de nuevas rutas. Después de haber evaluado las dificultades que pudieran derivarse de las diversas opciones para estimular la creación de nuevas rutas, las autoridades españolas consideraron que la concesión de incentivos para la puesta en marcha era la opción más apropiada.
- (24) Las convocatorias de propuestas definirán diversos parámetros, entre los que se incluyen:
- las rutas que la región tiene interés en apoyar;
 - los requisitos operativos para el nuevo servicio, tales como la frecuencia, la capacidad mínima de pasajeros de la aeronave utilizada, y la fecha deseada de inicio de la ruta;
 - las condiciones de subvencionabilidad, los documentos y la información necesarios para presentarse, los criterios de selección que deben ser utilizados y las sanciones por incumplimiento de las obligaciones.
- (25) Las autoridades españolas afirman que Promotur no concederá ayudas para la apertura de nuevas rutas hasta que no se haya recibido la solicitud oficial de ayuda con arreglo a las normas del procedimiento de selección.

2.8.1. Publicidad

- (26) Promotur hará público su proyecto con antelación y publicidad suficientes para que todas las compañías aéreas interesadas puedan ofrecer sus servicios. La convocatoria de propuestas se publicará en los diarios oficiales de los Estados miembros, en las publicaciones relativas a licitaciones y en la propia página web de Promotur.

2.8.2. Compañías aéreas subvencionables

- (27) Puede solicitar la convocatoria de propuestas cualquier compañía aérea de transporte de pasajeros que cumpla los siguientes requisitos:
- El solicitante deberá estar en posesión de una licencia de explotación de servicios aéreos en vigor, expedida por un Estado miembro de la UE, de conformidad con el

Reglamento (CE) nº 1008/2008⁶, o de una licencia de explotación de servicios aéreos o cualquier otro documento equivalente expedido por una autoridad competente de su país de origen.

- El solicitante no deberá figurar en la lista europea de compañías aéreas prohibidas en la UE, por incumplir las normas de seguridad, tal como se publica en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm.

2.8.3. Rutas subvencionables

(28) El régimen propuesto define las nuevas rutas que pueden acogerse a las ayudas mediante diversos criterios acumulativos, a saber:

- Las rutas que no hayan sido operadas por una compañía aérea que ofrezca servicios de transporte de pasajeros de pago en los 12 meses anteriores a la fecha prevista para el inicio de la explotación de los nuevos servicios.
- Las rutas en relación con las cuales, con anterioridad a la publicación de la convocatoria de propuestas, no haya habido ningún anuncio por parte de alguna compañía aérea de que se hubiera previsto su explotación durante el período de 12 meses siguiente a la publicación.
- Las rutas a destinos que no es probable que den lugar a una transferencia de pasajeros de una ruta existente en otro aeropuerto canario.
- Las rutas que conecten exclusivamente otro aeropuerto situado fuera de la comunidad autónoma con los siguientes aeropuertos canarios: Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Norte, Tenerife Sur, la Palma, La Gomera o El Hierro.

(29) No se concederá ayuda alguna a las rutas que no sean realmente nuevas rutas, sino que simplemente supongan más frecuencias en una ruta ya explotada.

2.8.4. Plan de negocio

(30) Las compañías aéreas que soliciten financiación de puesta en marcha en el marco del régimen propuesto tienen que presentar un plan de negocio para cada una de las rutas. El plan de negocio deberá incluir al menos la información siguiente:

- el período para el que la compañía aérea necesita las ayudas de puesta en marcha;
- un estudio de viabilidad de la ruta, en el que se justifique la viabilidad futura tras el período de ayuda;
- los datos pormenorizados de la promoción, mercadotecnia y fijación de precios previstas de la nueva ruta;
- la estimación del número previsto de pasajeros en cada sentido de la ruta y el perfil previsto de los pasajeros.

⁶ DO L 293 de 31.10.2008.

- (31) El plan de negocio debe mostrar claramente que la ruta será rentable por sí misma tras la expiración de las ayudas, no más de tres años después de la fecha de inicio de la explotación de la ruta.
- (32) Asimismo se pedirá a las compañías aéreas solicitantes que incluyan en su plan de negocio una justificación de por qué no habrían explotado la ruta en cuestión en caso de no existir las ayudas.

2.9. Procedimiento de selección

- (33) La selección de las propuestas se basará en un procedimiento que deberá precisarse con detalle en las convocatorias de propuestas, incluidas las correspondientes ponderaciones de cada criterio. Los criterios pueden incluir:
- la fecha prevista de inicio de las operaciones, con fechas más próximas a la actual preferencia dada;
 - la calidad del plan de negocio y de la estrategia de mercadotecnia para la nueva ruta;
 - los aspectos económicos de la ruta propuesta, como el coste de las ayudas, y los probables beneficios económicos para la región.

2.10. Intensidad de la ayuda y acumulación

- (34) Las ayudas propuestas cubrirán hasta el 50 % de los costes de las tasas aeroportuarias en que se haya incurrido para la explotación de la nueva ruta.
- (35) Las autoridades españolas tienen previsto establecer, tanto en las convocatorias de propuestas como en los posibles contratos con las compañías aéreas beneficiarias de la ayuda, que las ayudas propuestas no puedan acumularse con otros tipos de ayuda de funcionamiento para una misma ruta, incluidas las ayudas abonadas en otro Estado. Las autoridades españolas exigirán declaraciones de las compañías aéreas al respecto antes de conceder las ayudas.
- (36) Las autoridades españolas afirman que el establecimiento de nuevas rutas a la España peninsular no son el principal objetivo del régimen. En general, la mayoría de las principales ciudades españolas ya cuentan con un enlace aéreo directo con las islas. Sin embargo, a este respecto, las autoridades españolas reconocen que los residentes en las Islas Canarias pueden beneficiarse en la actualidad de tarifas aéreas con descuentos para los vuelos con destino en la España peninsular en virtud de un régimen de ayudas aprobado por la Comisión mediante la Decisión N387/1998, de 29 de julio de 1998⁷. A este respecto, las autoridades españolas se han comprometido a reducir el nivel de las ayudas propuestas por debajo del 50 % de las tasas aeroportuarias originadas por la explotación de nuevas rutas aéreas entre las Islas Canarias y la España continental. La intensidad exacta se calculará con arreglo a una estimación de la acumulación de ayudas con el régimen de descuentos a los residentes.

⁷ DO C 267 de 29.7.1998

2.11. Compromisos

- (37) Las autoridades españolas se han comprometido a no vincular los criterios para la selección de una determinada compañía aérea con arreglo al régimen propuesto a la explotación permanente de otras rutas ya existentes que la compañía aérea en cuestión pueda operar en las Islas Canarias.

3. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

3.1. Existencia de ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE

- (38) De conformidad con el artículo 107, apartado 1, del TFUE, «serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.».
- (39) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, son acumulativos. Por lo tanto, a fin de determinar si la ayuda notificada constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, tienen que cumplirse todas las condiciones anteriores. En concreto, las ayudas financieras deben:
- a) ser concedidas por el Estado o mediante fondos estatales,
 - b) favorecer a determinadas empresas o a la producción de ciertos bienes,
 - c) falsear o amenazar falsear la competencia,
 - d) afectar al comercio entre los Estados miembros.
- (40) Fondos estatales: Dado que las ayudas notificadas suponen una financiación concedida por las autoridades españolas, implican el uso de recursos estatales y son imputables al Estado.
- (41) Ventaja económica selectiva: El régimen propuesto consistirá en subvenciones a partir de recursos públicos concedidas a las compañías aéreas seleccionadas por las autoridades locales españolas. Las subvenciones en cuestión ofrecerán a los beneficiarios una ventaja competitiva sobre otros operadores en el mismo mercado liberalizado, reduciendo los costes que suelen correr a cargo de los beneficiarios para la expansión de sus actividades. La financiación es selectiva pues se destina a determinadas compañías aéreas subvencionables, con exclusión de los competidores.
- (42) Falseamiento de la competencia y efectos sobre el comercio: Cuando una ayuda económica otorgada por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa respecto de otras competidoras en el comercio intracomunitario, este debe considerarse afectado por la ayuda⁸. Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia⁹. La ayuda concedida por las autoridades españolas a los nuevos servicios aéreos falsea o amenaza falsear la competencia entre compañías aéreas y afecta al comercio entre los Estados miembros,

⁸ Véase, en particular, el asunto 730/79 Philip Morris/Comisión Rec. 1980, p. 2671, apartado 11; asunto C-53/00, Ferring, Rec. 2001, p. I- 9067, apartado 21; asunto C-372/97, Italia/Comisión, Rec. 2004, p. I- 3679, apartado 44.

⁹ Asunto T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisión, Rec. 1998, p. II- 717.

ya que los servicios de transporte aéreo son una actividad completamente liberalizada en el mercado interior, en la que muchas empresas de distintos Estados miembros compiten entre sí.

- (43) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que el régimen de ayudas notificado es constitutivo de ayuda a tenor de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE. Por haber notificado la ayuda prevista a la Comisión y no haberla ejecutado antes de su aprobación por esta última, las autoridades españolas han cumplido la obligación de suspensión en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE.

3.2. Compatibilidad de la ayuda

- (44) En sus apartados 138 a 155 las Directrices establecen condiciones acumulativas que se han de cumplir para que las ayudas de puesta en marcha concedidas a las compañías aéreas que inicien nuevas rutas puedan ser consideradas compatibles con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c):

a) Contribución a un objetivo bien definido de interés común.

Las ayudas de puesta en marcha otorgadas a compañías aéreas se considerará que contribuyen a la consecución de un objetivo de interés común, si:

a) incrementan la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones mediante la apertura de nuevas rutas; o

b) facilitan el desarrollo regional de regiones remotas.

Cuando una conexión que será explotada por la nueva ruta aérea ya esté siendo explotada por un servicio ferroviario de alta velocidad comparable o por otro aeropuerto situado en la misma zona de influencia en condiciones comparables, especialmente en lo tocante a la duración del trayecto, no podrá considerarse que contribuye a un objetivo bien definido de interés común.

- (45) Las ayudas se concederán para alentar a las compañías aéreas a abrir nuevas rutas desde aeropuertos canarios a otros destinos. Según lo establecido en el considerando (8), los objetivos del régimen son mejorar la conectividad de la región y facilitar su desarrollo económico, apoyando el sector turístico, que es un sector clave para la economía de las Islas Canarias. Por otra parte, debido a su posición y configuración geográficas, es evidente que no existen enlaces ferroviarios de alta velocidad en las Islas.
- (46) Las Islas Canarias son una «región remota» a tenor de las Directrices. Como se ha afirmado anteriormente en la sección 2.8.3, solo son subvencionables aquellas nuevas rutas que no sea probable que den lugar a una transferencia de pasajeros de una ruta ya existente en otro aeropuerto canario¹⁰.
- (47) Por estas razones, puede considerarse que las ayudas propuestas contribuyen al logro de un objetivo bien definido de interés común.

¹⁰ Véase el punto 25 (27): «Región remota»: regiones ultraperiféricas, Malta, Chipre, Ceuta, Melilla, islas que forman parte del territorio de un Estado miembro, y regiones poco pobladas.

b) Necesidad de intervención estatal.

Las condiciones a las que se enfrentan los aeropuertos más pequeños a la hora de desarrollar sus servicios son frecuentemente menos favorables que las de los principales aeropuertos de la Unión. Además, las compañías aéreas no están siempre dispuestas a correr el riesgo de abrir nuevas rutas desde aeropuertos desconocidos y que no han sido probados, y puede que carezcan de incentivos adecuados para hacerlo.

Sobre esta base, la ayuda de puesta en funcionamiento solo se considerará compatible para rutas que conecten un aeropuerto con menos de 3 millones de pasajeros anuales¹¹ con otro aeropuerto situado en la Zona Europea Común de Aviación¹².

Las ayudas de puesta en marcha para rutas que conecten un aeropuerto situado en una región remota con otro aeropuerto (situado o no en la Zona Europea Común de Aviación) serán compatibles independientemente del volumen de tráfico de los aeropuertos de que se trate.

- (48) Según lo establecido en el considerando (46), puede considerarse que las Islas Canarias son una «región remota» a tenor de lo dispuesto en las Directrices. Por consiguiente, no son de aplicación las restricciones relativas al tamaño del aeropuerto ni a los destinos de las nuevas rutas explotadas mediante ayudas de puesta en marcha. Sin embargo, la Comisión considera que la lejanía de la región es una situación desfavorable en relación con la posibilidad de atraer las actividades de nuevas compañías aéreas. Por tanto, se cumple esta condición.

c) Idoneidad de las ayudas estatales como instrumento político.

Los Estados miembros deberán demostrar que la ayuda es adecuada para lograr el objetivo previsto o para solucionar los problemas planteados. Una medida de ayuda no se considerará compatible con el mercado interior si existen otros instrumentos políticos o de ayuda menos falseadores que permitan alcanzar el mismo objetivo.

Un plan de negocio previo redactado por la compañía aérea debe establecer que la ruta que reciba la ayuda tiene perspectivas de ser rentable para la compañía aérea sin financiación pública transcurridos 3 años. En caso de que no exista un plan de negocio para una ruta, la compañía aérea deberá comprometerse irrevocablemente con el aeropuerto a operar la ruta durante

¹¹ Tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique o se otorgue la ayuda en el caso de las ayudas no notificadas. En el caso de un aeropuerto de nueva construcción, deberá utilizarse el tráfico medio anual de pasajeros previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al comienzo de la explotación del tráfico de pasajeros. Estas cifras se refieren a trayectos, es decir, que un pasajero que vuela desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces; se aplica a rutas individuales.

¹² Decisión 2006/682/CE del Consejo de los representantes de los Estados miembros de la Unión Europea reunidos en el seno del Consejo sobre la firma y aplicación provisional del Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la República de Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, la República de Bulgaria, la República de Croacia, la República de Islandia, la República de Montenegro, el Reino de Noruega, Rumanía, la República de Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo, sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA) (DO L 285 de 16.10.2006, p. 1).

un período como mínimo equivalente al período para el cual recibió la ayuda de puesta en marcha.

- (49) Según lo establecido en el considerando (23), las autoridades españolas optaron por esta modalidad de apoyo tras recibir observaciones del sector de la aviación y analizar diversos medios alternativos para alcanzar el mismo objetivo. La Comisión considera, por lo tanto, que las autoridades españolas han demostrado suficientemente la idoneidad del instrumento de ayuda elegido.
- (50) La convocatoria de propuestas establece el requisito de que los solicitantes presenten un plan de negocio para cada ruta, que debe demostrar la rentabilidad de la ruta en cuestión una vez expirada la ayuda que, en cualquier caso, debe lograrse en el plazo de tres años. Los demás elementos que deban incluirse en los planes de negocio se especifican en la convocatoria de propuestas, y se han descrito en la sección 2.8.4. Por consiguiente, se cumple esta condición.

d) Existencia de efecto incentivador.

Las ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas tienen un efecto incentivador si es probable que, a falta de la ayuda, el nivel de actividad económica de la compañía en el aeropuerto afectado se redujese significativamente, por ejemplo, no poniéndose en marcha la nueva ruta.

La nueva ruta solo podrá establecerse después de la presentación de la solicitud de ayuda por parte de la autoridad que otorga la ayuda. Si la nueva ruta se pone en marcha antes de presentar dicha solicitud, toda ayuda otorgada relativa a dicha ayuda no se considerará compatible con el mercado interior.

- (51) Según lo establecido en el considerando (22), las autoridades españolas consideran que las rutas que han de ser subvencionadas no podrían explotarse sin las ayudas propuestas. Además, según lo establecido anteriormente en la sección 2.8.3, las ayudas solo podrán concederse para rutas que no hayan sido explotadas recientemente, o rutas que ninguna compañía aérea tenga la intención de explotar.
- (52) El hecho de que estas rutas no se operen actualmente, no hayan sido explotadas recientemente, y no esté previsto que ninguna compañía las explote, demuestra que es probable que el nivel de actividad económica de la compañía en el aeropuerto de que se trate no se ampliaría en igual medida en ausencia de la ayuda.
- (53) Además, como se indica en el considerando (32), las compañías aéreas solicitantes deberán justificar las razones por las que no habrían explotado la ruta en cuestión en caso de no recibir las ayudas.
- (54) Por último, como se indica en el considerando (25), las ayudas no se concederán cuando la explotación de la nueva ruta haya comenzado antes de que se presente la solicitud de ayuda.
- (55) Por estas razones, puede considerarse que la propuesta de ayuda ofrece un incentivo.

(e) Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario).

La ayuda de puesta en marcha podrá cubrir hasta el 50 % de las tasas aeroportuarias aplicables a una ruta durante un período máximo de 3 años. Los costes subvencionables serán los de las tasas aeroportuarias de la ruta.

- (56) Como se indica en el considerando (12), la intensidad de ayuda del régimen propuesto se limitará al 50 % de las tasas aeroportuarias abonadas en la explotación de la nueva ruta en cuestión. Como se indica en el considerando (17), la ayuda propuesta se concederá para un período máximo de tres años. Por lo tanto, se cumple esta condición.

f) Evitación de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio.

Con el fin de evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio, cuando una conexión (por ejemplo, entre dos ciudades) que será explotada por la nueva ruta aérea ya esté siendo explotada por un servicio ferroviario de alta velocidad comparable o por otro aeropuerto situado en la misma zona de influencia en condiciones comparables, especialmente en lo tocante a la duración del trayecto, no podrá considerarse que dicha ruta contribuye a un objetivo bien definido de interés común.

Todo poder público que prevea otorgar ayudas a la puesta en marcha de una compañía aérea para una nueva ruta, incluso a través de un aeropuerto, deberá hacer público su proyecto con antelación y publicidad suficientes para permitir a todas las compañías aéreas interesadas proponer sus servicios.

Las ayudas a la puesta en marcha no podrán sumarse a otros tipos de ayuda estatal a la explotación de una ruta.

- (57) En las Islas Canarias no existen servicios ferroviarios de alta velocidad.
- (58) Tal como se indica en la sección 2.8.3, solo son subvencionables las nuevas rutas que no es probable que den lugar a una transferencia de pasajeros de una ruta ya existente en otro aeropuerto canario.
- (59) Según lo establecido en el considerando (26), se cumple el requisito de publicidad adecuada.
- (60) Según lo establecido anteriormente en la sección 2.10, y analizado en la sección 3.2.1, las autoridades españolas deberán asegurarse de que la ayuda propuesta no pueda sumarse a otros tipos de ayuda estatal para la explotación de la misma ruta. Por tanto, se cumple esta condición.
- (61) Según lo establecido en el considerando (5), las Islas Canarias ya disponen de una serie de grandes aeropuertos, y la región en su conjunto recibe un número de pasajeros total que supera los 30 millones al año. A este respecto, la Comisión observa que las autoridades españolas se han comprometido a no vincular los criterios de selección de una determinada propuesta de una compañía aérea en el marco del régimen propuesto a la explotación permanente de cualesquiera otras rutas que la compañía aérea de que se trate pueda estar operando ya con destino en la región¹³.

¹³ Véase el considerando (37).

- (62) Por estas razones, puede considerarse que la propuesta de ayuda evita efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio.

3.2.1. Acumulación

- (63) En los apartados 158 a 159 las Directrices establecen criterios en relación con la acumulación de ayudas estatales:

Las intensidades de ayuda máximas aplicables con arreglo a las presentes Directrices se aplicarán con independencia de que la ayuda se financie íntegramente con recursos del Estado o sea financiado en parte por la Unión.

Las ayudas autorizadas con arreglo a las presentes Directrices no podrán acumularse con otras ayudas estatales, ayudas de minimis u otras formas de financiación de la Unión, si esa combinación da como resultado una intensidad de ayuda superior a la contemplada en las presentes Directrices.

- (64) Según lo establecido anteriormente en la sección 2.10, y en el considerando (60), las autoridades españolas se proponen garantizar que la ayuda propuesta no pueda combinarse con otros tipos de ayudas estatales para la explotación de la misma ruta, lo que debe, por tanto, garantizar que no se supere la intensidad máxima de ayuda del 50 % aplicable a los regímenes de ayudas de puesta en marcha.
- (65) Por lo que se refiere a cualesquiera ayudas de puesta en marcha en relación con los vuelos con destino a la España peninsular, la Comisión acepta la propuesta de las autoridades españolas de calcular una ayuda de menor intensidad para los contratos adjudicados para estas rutas, sobre la base de una estimación del valor probable de la ayuda que vaya a abonarse en beneficio de los residentes de las Islas Canarias en la nueva ruta propuesta¹⁴. En consecuencia, la acumulación de tales ayudas con las ayudas de puesta en marcha concedidas en virtud del régimen notificado debe cumplir los requisitos de los apartados 158 y 159 de las Directrices.

3.3. Conclusión

- (66) En vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que se cumplen los criterios de compatibilidad establecidos en las Directrices para las ayudas de puesta en marcha, y el régimen de ayudas notificado es compatible con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (67) Se recuerda a las autoridades españolas las obligaciones de transparencia por lo que respecta a la publicación de los datos de las ayudas concedidas, como se indica en la sección 8.2 de las Directrices.

4. DECISIÓN

En consecuencia, la Comisión ha decidido considerar la ayuda compatible con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

¹⁴ Véase el considerando (36).

En el supuesto de que la presente carta contenga información confidencial que no deba divulgarse a terceros, le ruego informe de ello a la Comisión en un plazo de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la presente. Si la Comisión no recibe una solicitud motivada al efecto en el plazo indicado, se considerará que se acepta la comunicación a terceros y la publicación del texto íntegro de la carta, en la versión lingüística auténtica, en la dirección Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Dicha solicitud deberá ser enviada por correo certificado o por fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruselas
Bélgica

Fax: + 32 2 296.12.42

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Reciba el testimonio de mi más alta consideración,

Por la Comisión

Joaquín Almunia
Vicepresidente