



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas 28.01.2022
C(2022)583 final

SENSITIVE*: *COMP Operations*

Asunto: **Ayuda estatal SA.100802 (2021/N) – España**
Reintroducción de un régimen de ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas que operan desde las Islas Canarias

Excelentísimo señor Ministro,

1. PROCEDIMIENTO

- (1) El 25 de noviembre de 2021, las autoridades españolas notificaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)¹, su intención de reintroducir un régimen de ayudas existente conocido como “TRTEL - Programa de Desarrollo de Vuelos en el Ámbito Territorial de la Región Ultraperiférica de Canarias para 2013-2017” (el “Régimen”). El Régimen fue registrado inicialmente con el número de expediente SA.37121, autorizado por la Comisión en abril de 2014. Una ampliación del Régimen fue autorizada por la Comisión en septiembre de 2017 con el número de expediente SA.48872. El Régimen está destinado a prestar apoyo a la apertura de nuevas rutas desde aeropuertos situados en las Islas Canarias. La actual notificación se ha registrado con el número de expediente SA.100802.

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions: <https://europa.eu/db43PX>

¹ DO L 138 de 30.4.2004.

Excmo. Sr. José Manuel Albares Bueno
Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación
Plaza de la Provincia, 1
28012 MADRID
ESPAÑA

- (2) Las autoridades españolas proporcionaron información adicional el 30 de diciembre de 2021, en respuesta a una petición de información de la Comisión de fecha 6 de diciembre de 2021.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

2.1. El Régimen inicial y su ampliación

- (3) La Comisión se remite a la descripción detallada del Régimen inicial SA.37121 contenida en la sección 2 de la Decisión de 9 de abril de 2014, relativa a ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas que operan desde las Islas Canarias (“la Decisión Inicial”)², por la que dio su autorización. El Régimen inicial fue notificado y autorizado para el período comprendido entre el 20 de julio de 2013 y el 31 de diciembre de 2017, período durante el que las autoridades españolas podrían celebrar contratos con las compañías aéreas por un máximo de tres años y en virtud de los que se concederían las ayudas de puesta en marcha. En vista de la duración máxima autorizada de los contratos, se previó que las ayudas acordadas contractualmente en el marco del Régimen pudieran desembolsarse hasta el 31 de diciembre de 2020
- (4) La Comisión también se remite a la ampliación del Régimen inicial SA.48872, en la sección 2 de la Decisión de 22 de septiembre de 2017, relativa a la ampliación de un régimen de ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas que operan desde las Islas Canarias (la “Decisión de Ampliación”)³, por la que dio su autorización. Por la Decisión de Ampliación, el período durante el que las autoridades españolas pueden celebrar contratos con las aerolíneas para la concesión de ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas se prolongó desde el 31 de diciembre de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2021. Dado que tales contratos podrían proporcionar la ayuda durante un máximo de tres años, las ayudas acordadas contractualmente en el marco del Régimen pueden desembolsarse hasta el 31 de diciembre de 2024.

2.2. Aeropuertos canarios

- (5) Las Islas Canarias forman parte de las regiones ultraperiféricas abarcadas por el artículo 349 del TFUE, que la Comisión considera que sufren desventajas permanentes en razón de su lejanía y sus limitaciones específicas de cara a integrarse en el mercado interior.
- (6) Hay ocho aeropuertos en las Islas Canarias (Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Norte, Tenerife Sur, La Palma, La Gomera y El Hierro). Cada una de las Islas Canarias tiene un único aeropuerto, salvo Tenerife que cuenta con dos.
- (7) A continuación, se indica el número total de pasajeros que tuvieron como punto de salida o destino los aeropuertos canarios durante el período 2016-2021:

² DO C 348 de 3.10.2014.

³ DO C 3 de 5.1.2018.

Tabla 1: Número total de pasajeros en los aeropuertos canarios

	LANZAROTE	FUERTEVENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE NORTE	TENERIFE SUR	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO
2016	6.605.236	5.613.612	11.949.994	4.193.882	10.413.902	37.844	1.102.212	155.268
2017	7.322.376	5.958.208	12.944.240	4.700.834	11.150.132	48.382	1.277.102	198.382
2018	7.282.728	6.049.424	13.447.992	5.471.606	10.984.024	61.782	1.402.382	245.830
2019	7.253.780	5.572.044	13.158.602	5.824.352	11.097.370	77.544	1.459.844	267.732
2020	2.460.126	2.076.580	4.968.474	2.773.524	3.222.718	53.980	708.638	176.974
2021*	2.962.702	2.699.362	5.875.980	3.423.698	3.862.296	75.314	684.478	212.900

(* De enero a noviembre)

Fuente: Autoridades españolas y AENA

2.3. Objetivo de la ayuda

- (8) La medida notificada dispone una reintroducción del Régimen de ayudas de puesta en marcha mencionado en el considerando (1), dirigido a apoyar a las compañías aéreas en el establecimiento de nuevas rutas desde los aeropuertos de las Islas Canarias. El Régimen está diseñado con el objetivo principal de 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 se dirige a nuevos mercados turísticos con la intención de obtener una mayor diversificación geográfica del sector turístico. El Régimen también pretende mejorar la conectividad de la región, dada su ubicación remota.
- (9) El número planeado de nuevas rutas (50 rutas), tal y como se definió inicialmente a la creación del Régimen en julio de 2013, no se ha alcanzado todavía. Según las autoridades españolas, después de la ampliación del Régimen, se abrieron 33 nuevas rutas, pero la aparición de la pandemia del COVID-19 ha causado la pérdida de la conectividad lograda durante los años anteriores. Esta pérdida de conectividad no se está pudiendo recuperar debido a las restricciones sanitarias, a la baja demanda actual y a la debilitada situación de las aerolíneas después de la pandemia.
- (10) Así mismo, las autoridades españolas indican que no se han concedido ayudas bajo el Régimen durante los últimos dos años⁴, debido al hecho de que no tenía sentido la apertura de rutas nuevas durante la pandemia.
- (11) Como resultado de lo anterior, de acuerdo con las autoridades españolas, los aeropuertos de las Islas Canarias siguen sin estar conectados con determinadas regiones y todavía existen nuevos mercados turísticos que carecen de una conexión aérea periódica con las Islas Canarias.
- (12) Es por ello que las autoridades españolas han notificado la reintroducción del Régimen por un período de cinco años manteniendo el presupuesto fijado en el Régimen inicial y sin modificar ninguna de las otras normas que constituyen el Régimen.

⁴ Años 2020 y 2021.

2.4. Forma de la ayuda

- (13) Más allá de la duración de la medida, ninguna otra modificación al Régimen ha sido propuesta en comparación con el Régimen de ayudas existente. Las compañías aéreas son seleccionadas mediante una convocatoria de propuestas⁵ 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.
- (14) Las ayudas se facilitan en concepto de subvención directa a las aerolíneas de transporte de pasajeros cuyas propuestas hayan sido seleccionadas, y están destinadas a financiar hasta el 50 % de los costes de las tasas aeroportuarias en que se haya incurrido para explotar la nueva ruta durante un máximo de tres años para cada una de las rutas.

2.5. Base jurídica nacional

- (15) El Régimen se basa en la “Resolución relativa a la creación de un Programa de Desarrollo de Vuelos en el Ámbito Territorial de la Región Ultraperiférica de Canarias” del 4 de junio de 2013, que fue modificado el 13 de noviembre de 2017 por la “Resolución relativa a la modificación del Programa de Desarrollo de Vuelos en el Ámbito Territorial de la Región Ultraperiférica de Canarias para 2013-2024”. Poco después de la adopción de la presente decisión, el Régimen será modificado para cubrir el período de 2022 a 2026 por una nueva Resolución, en línea con los términos y condiciones incluidos en la “Propuesta de solicitud de modificación del Programa de Desarrollo de Vuelos en el Ámbito Territorial de Canarias”, una copia del cual se envió adjunto al expediente de notificación.

2.6. Presupuesto

- (16) El presupuesto inicial máximo de 10 millones EUR del Régimen permanece inalterado por la presente reintroducción notificada. Debe distribuirse anualmente en relación con la disponibilidad presupuestaria.

⁵ Descrito en la sección 2.8. de la Decisión Inicial.

- (17) Hasta la fecha se han desembolsado los siguientes importes:

Tabla 2: Importes ya satisfechos

	INCENTIVOS CONCEDIDOS (PRESUPUESTO) (€)		PAGOS EFECTIVOS (€) *
	Por año de concesión	Por año de pago	Por año de pago
2014	366,775.00		
2015	839,020.00	77,116.65	60,150.99
2016	1,173,140.00	640,773.65	598,053.87
2017	636,522.00	1,016,643.50	975,176.86
2018	65,043.00	826,269.20	599,248.79
2019	0.00	350,782.50	266,053.00
2020	135,156.00	168,914.50	46,441.34
2021	0.00	67,578.00	41,628.05
2022	0.00	67,578.00	--
TOTAL	3,215,656.00	3,215,656.00	2,586,752.90

(* Sujeto al grado de desempeño de las obligaciones de la compañía aérea beneficiaria)

Fuente: Autoridades españolas. Actualizado el 14 de diciembre de 2021

2.7. Duración

- (18) La aplicación del Régimen reintroducido no comenzará hasta que la Comisión Europea haya dado su autorización.
- (19) El período durante el que las autoridades españolas pueden celebrar contratos con las compañías aéreas destinados a la concesión de ayudas de puesta en marcha para la apertura de nuevas rutas se ampliará del 1 de enero de 2022 al 31 de diciembre de 2026. Dado que dichos contratos permiten prestar apoyo por un período de hasta tres años, las ayudas acordadas contractualmente en virtud del Régimen podrán desembolsarse hasta el 31 de diciembre de 2029.

2.8. Beneficiarios y procedimiento de selección

- (20) Al igual que en el Régimen inicial, los beneficiarios de las ayudas serán las compañías aéreas que cumplan los criterios técnicos que se describen en las secciones 2.8 y 2.9 de la Decisión Inicial. El procedimiento de selección, también descrito en las secciones mencionadas, permanecerá inalterado en esta reintroducción notificada.
- (21) El número estimado de beneficiarios del Régimen reintroducido es de entre once y cincuenta.

2.8.1. Rutas subvencionables

- (22) El Régimen define las rutas nuevas 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 doce meses anteriores a la fecha prevista para el inicio de la explotación de los nuevos servicios.
- Las rutas en relación a 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 doce meses siguiente a la publicación.
- Las rutas a destinos en los que no es probable que ocurra una transferencia de pasajeros desde una ruta ya 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.

2.8.2. *Planes de negocio*

- (23) 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 a operar. Se requiere que los planes de negocio deban incluir al menos la siguiente información:
- 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, marketing y fijación de precios previstos en los nuevos servicios.
 - Una estimación del número previsto de pasajeros en cada sentido de la ruta y el perfil previsto de los pasajeros.
- (24) Los planes de negocio deben mostrar claramente que las rutas serán rentables por sí mismas tras el fin del pago de las ayudas, no más de tres años después de la fecha de inicio de explotación de la ruta.
- (25) Asimismo, se pedirá a las compañías aéreas solicitantes que incluyan en sus planes de negocio una justificación de por qué no habrían explotado la ruta en cuestión en caso de no existir las ayudas.

2.9. Intensidad de la ayuda y acumulación

- (26) La sección 2.10 de la Decisión Inicial contiene una descripción detallada de las normas sobre la intensidad de la ayuda y la acumulación. Estas normas se mantendrán sin cambios tras esta reintroducción notificada.

2.10. Compromisos adicionales

- (27) En línea a lo descrito en la sección 2.11 de la Decisión Inicial, las autoridades españolas han renovado su compromiso para asegurar que no se vinculen los criterios para la selección de una determinada compañía aérea de acuerdo al Régimen, con la explotación permanente de otras rutas ya existentes que la compañía aérea en cuestión pueda operar desde o hacia las Islas Canarias.
- (28) De igual forma, de acuerdo a la sección 2.11 de la Decisión de Ampliación, las autoridades españolas se comprometen de nuevo a cumplir las normas sobre transparencia dispuestas en los apartados 162 y 163 de las Directrices de la Unión Europea sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (“Directrices de Aviación”)⁶ y modificadas por la Comunicación sobre transparencia⁷.

3. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

3.1. Legalidad de la medida

- (29) Mediante la notificación del Régimen reintroducido antes de su puesta en marcha, las autoridades españolas han respetado la obligación estipulada en el artículo 108, apartado 3, del TFEU.

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

- (30) La Comisión señala que, por la presente notificación, las autoridades españolas sólo desean reintroducir el Régimen de ayudas que expiró a finales del año 2021. Todos los elementos, excepto la duración temporal, se mantienen sin cambios con respecto al Régimen evaluado por la Comisión en la Decisión Inicial y en la Decisión de Ampliación.
- (31) En la presente notificación, no hay nada que altere la evaluación de la Comisión en la que se concluye que el Régimen existente es constitutivo de ayuda estatal a compañías aéreas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

3.3. Compatibilidad de la ayuda

- (32) En la Decisión Inicial, tras evaluar la necesidad, idoneidad y proporcionalidad del Régimen, así como su contribución al objetivo de interés común y los efectos sobre la competencia de acuerdo con lo dispuesto en las Directrices de Aviación, la Comisión consideró el Régimen compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

⁶ Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p.3).

⁷ Comunicación de la Comisión por la que se modifican las Comunicaciones de la Comisión sobre las Directrices de la Unión Europea para la aplicación de las normas sobre ayudas estatales al despliegue rápido de redes de banda ancha, las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para 2014-2020, la ayuda estatal a las obras cinematográficas y otras producciones del sector audiovisual, las Directrices sobre las ayudas estatales para promover las inversiones de financiación de riesgo, y las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 198 de 27.6.2014, p.30).

- (33) Las Directrices de Aviación siguen vigentes y no se han modificado desde que la Comisión adoptó la Decisión Inicial, salvo por la Comunicación sobre transparencia, que modificó las normas relativas a la transparencia y que ya fue considerada por la Comisión en la Decisión de Ampliación. Tal y como se indica en el considerando (28), el Régimen reintroducido que se notifica satisface los requisitos en materia de transparencia derivados de su modificación.
- (34) En cuanto al resto de los requisitos de las Directrices de Aviación en lo referente a las ayudas de puesta en marcha, por los motivos expuestos en los considerandos (44) a (62) de la Decisión Inicial y reafirmado en el considerando (34) de la Decisión de Ampliación, la Comisión considera que, al no suponer ninguna modificación del Régimen excepto en lo tocante a la duración temporal, la reintroducción del Régimen de ayudas que se notifica cumple tales requisitos. Por consiguiente, el Régimen reintroducido que se notifica cumple con todos los requisitos relevantes de las Directrices de Aviación, y es por lo tanto compatible con el mercado interior en base al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

4. CONCLUSIÓN

En consecuencia, la Comisión ha decidido no formular objeciones a la ayuda por considerar que la ayuda es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

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 de Internet:

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

Dicha solicitud deberá ser enviada electrónicamente a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruselas
Bélgica
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Atentamente,

Por la Comisión

Margrethe VESTAGER
Vicepresidenta Ejecutiva

