

Dictamen del Comité de las Regiones — Orientaciones de la UE sobre las ayudas estatales a los aeropuertos y las compañías aéreas

(2014/C 114/03)

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

Observaciones generales

1. subraya que, en el ámbito del amplio proceso de modernización de las ayudas estatales iniciado por la Comisión Europea en 2012 ⁽¹⁾, el transporte aéreo ha sido uno de los primeros sectores en los que se ha considerado necesario actualizar el marco normativo de la financiación pública respecto de las infraestructuras y de las ayudas al funcionamiento de los aeropuertos, así como de las ayudas de puesta en marcha a las compañías aéreas ⁽²⁾;
2. recuerda que en 1994 ⁽³⁾ la Comisión Europea introdujo la primera regulación de las ayudas estatales en el sector de la aviación civil, tras la culminación progresiva del programa de liberalización del sector del transporte aéreo, que ha incentivado sustancialmente la competencia, haciendo necesaria una intervención regulatoria que permita a la competencia operar con las mismas normas del juego que todos los operadores del sector;
3. subraya que la consolidación de la liberalización del transporte aéreo en 2005 ⁽⁴⁾, junto con la rápida evolución del sector que en los últimos años ha asistido a la entrada en el mercado del nuevo modelo comercial de las compañías «Low Cost» basado en los aeropuertos de pequeñas dimensiones, hace necesario actualizar el marco normativo vigente a través de nuevas orientaciones de la Comisión Europea sobre la financiación pública de los aeropuertos y de las compañías aéreas que operan en aeropuertos regionales;
4. señala que, en solo ocho años, la evolución del mercado europeo ha determinado un cambio radical en los volúmenes de tráfico aéreo, debido, en particular, al crecimiento exponencial del poder adquirido en el mercado por las compañías «low cost», cuyo modelo comercial se inscribe esencialmente en los pequeños aeropuertos regionales descentralizados respecto de los tradicionales aeropuertos nacionales y los grandes centros de distribución de tráfico (*hubs*) aeroportuarios;
5. coincide con la Comisión Europea en que es necesario y urgente intervenir en el marco normativo que regula la intervención pública en apoyo al sector aeroportuario, en coherencia con el propósito del programa de modernización dirigido a facilitar a los Estados miembros un paquete normativo para la protección de la competencia y del mercado único, que sea actualizado, ágil y eficiente para el período 2014-2020, haciendo referencia a tal fin a las recomendaciones ya formuladas en el Dictamen sobre la modernización de las ayudas estatales ⁽⁵⁾;
6. manifiesta su satisfacción por la consulta pública lanzada por la Comisión Europea el 6 de junio de 2011 para la primera fase y el 3 de julio de 2013 para la segunda fase en curso, a fin de recoger la contribución de todas las partes interesadas sobre la revisión del marco normativo vigente y sobre la propuesta de nuevas orientaciones; apoya, no obstante, el enfoque de la Comisión Europea consistente en instaurar una competencia equitativa entre los distintos agentes del sector aéreo europeo, cualquiera que sea su modelo de explotación, para posibilitar el éxito y la competitividad del sector aéreo europeo;
7. Sin embargo, lamenta que el Derecho europeo en el sector de la competencia, que es materia exclusiva de la Comisión Europea, junto con el exceso de *soft law*, impidan a los entes locales y regionales intervenir con contribuciones sustanciales en algunos sectores clave del desarrollo regional y local, como el de los aeropuertos regionales y de las políticas de apoyo al desarrollo regional;

⁽¹⁾ COM(2012) 209 final.

⁽²⁾ Consulta pública lanzada el 7 de abril de 2011 y concluida el 7 de junio de 2011.

⁽³⁾ 94/C 350/07.

⁽⁴⁾ 2005/C 312/01.

⁽⁵⁾ CDR 1528/2012.

8. advierte a la Comisión de la heterogeneidad de las situaciones aeroportuarias existentes en el espacio europeo, como la situación de las regiones ultraperiféricas, cuyo aislamiento y alejamiento no permiten a los aeropuertos ubicados en las mismas, independientemente del tráfico de pasajeros registrado, tener viabilidad económica o presentar una competencia para otros aeropuertos de la UE, ni aún menos constituir una amenaza para otros modos de transporte alternativos, ya sean terrestres o ferroviarios;

9. recuerda que, en esos sectores, los entes regionales y locales son protagonistas de políticas de desarrollo y crecimiento de los territorios a través de las ayudas estatales y tienen un profundo conocimiento de las economías locales gracias a la proximidad de los medios económicos y sociales, de los que la normativa europea no puede prescindir si de verdad quiere ponerse al servicio de los territorios y de su cohesión en el mercado único, así como alcanzar la cohesión territorial dentro de la UE;

10. recuerda lo ya manifestado en su Dictamen acerca de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2014-2020 ⁽⁶⁾, solicitando, por consiguiente, que en el proceso de propuesta de las normas en materia de ayudas estatales, la Comisión Europea consulte preventiva y sistemáticamente al Comité de las Regiones (CDR) ⁽⁷⁾ a fin de disponer de los elementos necesarios para una evaluación de impacto, en el respeto del principio de la gobernanza multinivel ⁽⁸⁾;

El papel público institucional de financiación de las infraestructuras

11. se adhiere al Comité Económico y Social Europeo ⁽⁹⁾ al recordar a la Comisión el carácter fundamental que revisten los aeropuertos regionales en el conjunto de la aviación europea: de hecho, en 2010 cerca del 60 % de los aeropuertos de la UE han tenido menos de un millón de pasajeros. Por ello, desea que tal carácter fundamental se refleje también en las nuevas orientaciones;

12. subraya la importancia que revisten los aeropuertos regionales para promover el desarrollo local y mejorar la accesibilidad, contribuyendo así a conseguir los objetivos de cohesión territorial y crecimiento económico de los territorios y del empleo. Para que las regiones con menos densidad de población de la UE, y las regiones ultraperiféricas (por su dependencia exclusiva del transporte aéreo) también puedan participar activamente en el mercado único, la accesibilidad (por ejemplo, mediante conexiones aéreas apropiadas) es primordial;

13. considera que tal papel es particularmente importante y estratégico en el actual momento histórico en el que la Unión a duras penas está saliendo de la crisis económica. En efecto, la actual crisis, desde su primera manifestación en 2008, ha impuesto la necesidad de una importante y decisiva intervención de las autoridades públicas europeas y nacionales en la economía de manera anticíclica, reconocida y justificada por la propia Comisión Europea a través del amplio recurso a la excepción recogida en el artículo 107.3 b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ⁽¹⁰⁾. Por este motivo, en un momento de dificultades económicas es particularmente importante fomentar una mayor accesibilidad a todas las partes del mercado;

14. también subraya, teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión sobre la política aeroportuaria europea ⁽¹¹⁾, la importancia de los aeropuertos regionales que hacen posible reducir sensiblemente los crecientes niveles de congestión de los grandes *hubs*, que ocasionan una importante carga para la población local y el medio ambiente, favoreciendo al mismo tiempo el turismo en la UE y apoyando a las pymes en su acceso a los mercados, con la consiguiente mejora de su competitividad ⁽¹²⁾;

15. por consiguiente, considera que la sostenibilidad y eficiencia del transporte aéreo de la Unión depende considerablemente de la presencia de una adecuada red de infraestructuras de pequeños aeropuertos;

16. comparte la preocupación manifestada por la Comisión Europea ⁽¹³⁾ por la creciente necesidad de infraestructuras que supondrá la Estrategia Europa 2020, ya que requerirá infraestructuras de redes modernas, adecuadas y flexibles en el sector de la energía, de las TIC y del transporte que puedan sostener la transformación de Europa en una economía del conocimiento, con bajas emisiones y sumamente competitiva;

⁽⁶⁾ CDR 2232/2012.

⁽⁷⁾ CDR 76/2005, p. 1.

⁽⁸⁾ Véase CDR 2232/2012, puntos 18-20.

⁽⁹⁾ 2012/C 299/10.

⁽¹⁰⁾ Véanse las medidas adoptadas por la Comisión Europea en respuesta a la crisis económica y financiera a partir de 2008: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/temporary.html

⁽¹¹⁾ COM(2011) 283 final.

⁽¹²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽¹³⁾ SEC(2011) 391 final.

17. asimismo, está de acuerdo con la Comisión en que el mercado no siempre puede facilitar las infraestructuras que Europa necesitaría, y en que, sin la intervención pública, muchas inversiones necesarias para conseguir los objetivos de la estrategia europea no se obtendrían o se diferirían hasta después de 2020;

18. acoge favorablemente el llamamiento de la Comisión a aumentar las inversiones en infraestructuras de la Unión, pues estima que necesita más de 1,5 trillones de euros para el período 2010-2020 a fin de satisfacer la actual demanda de transporte, lo que pone de relieve la gran correlación entre accesibilidad geográfica y crecimiento económico de los territorios;

19. toma nota de los principios establecidos por la jurisprudencia del Tribunal en el caso Leipzig/Halle ⁽¹⁴⁾, pero subraya el verdadero contexto específico de su origen, por lo que invita a la Comisión a que tenga en cuenta en sus orientaciones la gran variedad de las intervenciones públicas en apoyo a las infraestructuras. Cierta participación del sector público, además del capital privado, suele ser esencial para asegurar el éxito de mayores proyectos de infraestructuras como los aeropuertos, independientemente de que se destinen a uso comercial o no;

20. señala que el número absoluto de pasajeros puede ser un criterio adecuado para juzgar la posible rentabilidad económica de un aeropuerto desde el punto de vista de las infraestructuras y proceder así a su clasificación solo en casos generales. Por ello, aboga por una mayor flexibilidad de las normas en materia de compatibilidad, a fin de tener en cuenta las características particulares de cada caso;

21. asimismo, aboga por tener en cuenta que, en la coyuntura actual de salida de la crisis, sería muy oportuno evaluar con carácter prioritario los efectos positivos de las financiaciones públicas de las infraestructuras sobre la cohesión, el crecimiento y el empleo, teniéndolos debidamente en cuenta, junto con las normas sobre competencia, en el proceso de evaluación;

22. toma nota del principio del operador privado en una economía de mercado establecido por la Comisión, pero manifiesta su preocupación por las consecuencias de la aplicación de este principio para las infraestructuras, sector en el que el papel del Estado es histórica e institucionalmente insustituible: a la luz del volumen de las inversiones necesarias y de la imposibilidad de repercutir la refinanciación de los costes de inversión totalmente en los ciudadanos que utilizan las infraestructuras, gran parte de las inversiones en infraestructuras es en principio insostenible para un inversor privado. La premisa de que el Estado pueda ser asimilado a un operador privado y que se abstenga de cualquier consideración de carácter social, político-regional y sectorial, resulta irreal y perjudicial para el bienestar común si se aplica a las intervenciones en infraestructuras en los territorios que son parte esencial de la misión pública;

23. insta a la Comisión a considerar que las intervenciones públicas en apoyo a la construcción y ampliación de infraestructuras ⁽¹⁵⁾ y las destinadas a corregir el déficit de accesibilidad de sus residentes suelen representar auténticas medidas generales de política económica que no constituyen, por tanto, ayudas estatales, sino medidas de interés general. Por ello invita a la Comisión a proseguir la modernización de las normas en materia de ayudas estatales, teniendo en cuenta los principios fundamentales que se encuentran en la base de la política pública y del papel institucional del Estado, e insta a reflexionar sobre el hecho de que los aeropuertos, al igual que las carreteras y los raíles, son infraestructuras de servicio público;

Pequeños aeropuertos y microaeropuertos que no entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales

24. insta a la Comisión a proseguir la modernización caracterizada por la verdadera simplificación, concentrando los esfuerzos en los contextos y casos que más distorsionen la competencia y que representen una auténtica amenaza para la integridad del mercado interior;

25. reconoce la necesidad de contar con normas que garanticen en el Espacio Económico Europeo un plano de igualdad a todas las empresas que operen en el sector del transporte aéreo, reduciendo al mínimo las intervenciones públicas que distorsionen los mercados relevantes y eviten la competencia entre los Estados miembros por la busca de subsidios;

⁽¹⁴⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo de 19 de diciembre de 2012 — *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH*/ Comisión Europea, República Federal de Alemania, *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ev.*

⁽¹⁵⁾ 94/C 350/07, p. 1.

26. sin embargo, considera que los esfuerzos de la Comisión deben concentrarse en los grandes aeropuertos y que las intervenciones en apoyo a los pequeños aeropuertos que registren un tráfico medio anual inferior a los 300 000 pasajeros deben considerarse fuera del ámbito de aplicación de las ayudas estatales, porque son incapaces de afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros y como aeropuertos son estructuralmente incapaces de cubrir los costes operativos y de capital. Subraya que la Comisión ya ha reconocido que el umbral de 300 000 pasajeros es apropiado en el ámbito de la Decisión de 20 de diciembre de 2011 sobre la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por las obligaciones de servicio público concedidas a determinadas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general, aunque la limita a las conexiones aéreas con las islas o los puertos y establece un umbral más bajo para los SIEG relativos a los aeropuertos. Por ello pide que la Comisión gestione de forma más coherente y simplificada los umbrales en los diferentes fundamentos jurídicos y modifique en consecuencia la propuesta de nuevas orientaciones, en particular los puntos 80.1 y 80.2 sobre la clasificación de los aeropuertos y el punto 92 sobre la intensidad de la ayuda, en el que se debería prever el establecimiento de una categoría dedicada a los aeropuertos con menos de 300 000 pasajeros, así como el artículo 2, apartado 1, letra e), de la Decisión;

27. manifiesta su satisfacción por la atención que la Comisión ha querido prestar a la categoría de aeropuertos con una capacidad muy reducida en términos de tráfico de pasajeros anuales, al reconocer la incapacidad estructural de estos aeropuertos en general y de los que tienen hasta cinco millones de pasajeros al año, para cubrir sus costes de capital y sus costes de funcionamiento sin un apoyo público. Al mismo tiempo, lamenta no encontrar consideraciones equivalentes y consecuentes respecto a los criterios de compatibilidad de las ayudas a tales aeropuertos ⁽¹⁶⁾;

28. señala, en particular, que tales aeropuertos se caracterizan por:

- el volumen limitado de pasajeros,
- la escasa accesibilidad de las regiones en las que están ubicados por su alejamiento, por razones orográficas o por carencias infraestructurales de las conexiones alternativas con el territorio circundante,
- la reducida base de usuarios y las limitadas perspectivas de desarrollo consiguientes;

tales características hacen que sean estrechamente locales o sin ningún atractivo transfronterizo;

29. subraya que, en gran parte de los casos, se trata de pequeños aeropuertos con escasas o nulas posibilidades de ser sustituidos en términos de capacidad de transporte por aeropuertos alternativos u otros medios de transporte público: la eventual distribución de los pasajeros de los primeros no tendría influencia alguna en el volumen de tráfico de los segundos;

30. por consiguiente, considera que la financiación de tales aeropuertos no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, porque no puede falsear la competencia ni afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros y, por lo tanto, no debería formar parte del ámbito de aplicación de las nuevas orientaciones;

31. propone ⁽¹⁷⁾ que el período transitorio máximo de diez años durante el cual la Comisión Europea considere compatibles las ayudas estatales se aplique solo al funcionamiento de los aeropuertos que registren más de un millón de pasajeros de tráfico anual. La prohibición propuesta no debería traducirse en el cierre generalizado de los aeropuertos más pequeños. Asimismo, propone que, en el cuadro que resume la intensidad de ayuda máxima a la inversión, la categoría de aeropuertos con un volumen de pasajeros inferior al millón sea definida como aeropuertos cuyo tráfico anual está comprendido entre 300 000 y un millón de pasajeros;

32. al igual que la Comisión Europea, reconoce la conveniencia de evitar la duplicación de aeropuertos no rentables y evitar la creación de excesos de capacidad, pero considera que, cuando no subsisten los supuestos jurídicos para que las financiaciones constituyan ayudas estatales, como en el caso de los pequeños aeropuertos de importancia local, tales recomendaciones no deben ser objeto de normas sobre las ayudas estatales, cuya finalidad estriba en proteger los equilibrios competitivos entre los Estados miembros para la integridad del mercado único, y no en la evaluación de la calidad de las decisiones de gasto público de los gobiernos;

⁽¹⁶⁾ Véanse los puntos 80(1) y 92 del proyecto de Comunicación de la Comisión acerca de las directrices de la UE sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2013).

⁽¹⁷⁾ Ídem. p. 102.

Servicios de interés económico general

33. observa que la Comisión considera la creación y el mantenimiento de los aeropuertos como un caso particular al que pueden concederse compensaciones por asumir obligaciones de servicio público, pero sostiene que el ámbito de aplicación es claramente demasiado restringido;
34. cree que debería considerarse la preservación de un aeropuerto también fuera de aquellas áreas que, si carecieran del aeropuerto, estarían separadas del resto de la UE en tal medida que afectaría a su desarrollo social y económico;
35. señala que, en principio, compete a los Estados miembros y sus entes regionales y locales determinar que una actividad responde al interés económico general y que la Comisión solo puede supervisar esta decisión en caso de errores evidentes;
36. considera que el establecimiento y mantenimiento de un aeropuerto se corresponde en particular con el interés común cuando es precisamente el aeropuerto el que permite mejorar las perspectivas de desarrollo económico regional de una región con pocas infraestructuras;
37. considera necesario poner en práctica una política de cooperación entre regiones transfronterizas europeas desde la perspectiva de coordinación y/o creación de aeropuertos con vocación regional que englobe a regiones de más de un estado;

Ayudas al funcionamiento de los aeropuertos con dimensiones comprendidas entre 300 000 y un millón de pasajeros

38. observa que la Comisión Europea reconoce que la existencia de ayudas al funcionamiento de los pequeños aeropuertos regionales depende en gran medida de su incapacidad para cubrir los propios costes de funcionamiento. Asimismo, la Comisión considera que en el plazo máximo de diez años será posible conseguir que tales aeropuertos pasen a una modalidad de gestión más orientada al mercado que permita recuperar recursos suficientes para cubrir los costes de funcionamiento;
39. duda de que tal transición pueda producirse antes de conseguir un volumen de tráfico anual superior al millón de pasajeros, y no solo en el período de diez años previsto por la Comisión, en virtud de las características de mercado de los pequeños aeropuertos regionales;
40. comparte en principio el planteamiento de la Comisión Europea orientado al mercado, a la asignación de los recursos públicos a modelos de aeropuertos eficientes, evitando la duplicación de aeropuertos ineficientes, y a la protección de la competencia entre aeropuertos y compañías aéreas;
41. sin embargo, no considera adecuado el método con el que la Comisión pretende conseguir esos objetivos, al ignorar que las dinámicas de mercado varían mucho en función de las dimensiones y características de los aeropuertos y que, por consiguiente, las sociedades gestoras de los aeropuertos solo operan aparentemente en el mismo mercado;
42. señala lo subrayado por el Consejo Internacional de Aeropuertos (CIA) en un reciente análisis⁽¹⁸⁾, en el sentido de que el 80 % de los costes de un aeropuerto son costes fijos, independientemente del tráfico de pasajeros, imputables tanto a las infraestructuras como a los costes de funcionamiento derivados en gran parte de las obligaciones de seguridad: todo ello hace que el coste por pasajero de un pequeño aeropuerto sea muy superior al de un gran aeropuerto que, por su parte, puede repartir los costes fijos entre un gran volumen de pasajeros, por lo que aumentan considerablemente las dificultades para conseguir el equilibrio financiero;
43. por otra parte, subraya que los pequeños aeropuertos se caracterizan por desventajas competitivas estructurales que les impiden la compensación de los costes fijos, tanto con los ingresos comerciales, que están estrechamente ligados al volumen de pasajeros en tránsito, como con el aumento de las tasas aeroportuarias impuestas a las compañías aéreas, lo que tendría el efecto de hacer aún menos atractiva la escala, ya penalizada por una reducida base de usuarios e insuficientes conexiones, y llevaría a las compañías aéreas a operar en los aeropuertos más grandes;
44. asimismo, señala que gran parte de los pequeños aeropuertos con dimensiones comprendidas entre 300 000 y un millón de pasajeros al año, tienden a mantener sus pequeñas dimensiones por las características poco favorables de los territorios en los que se encuentran (insularidad, zonas de montaña, zonas remotas, carencias en infraestructuras, escasa conexión intermodal, etc.). Sin embargo, representan el 20 %⁽¹⁹⁾ de la red RTE-T principal y general, asumiendo un papel esencial en el futuro de las redes transeuropeas y de los objetivos de conectividad de la Estrategia Europa 2020;

⁽¹⁸⁾ Aeropuertos y ayudas estatales: Cómo proteger el crecimiento y la competencia, CIA, 2013.

⁽¹⁹⁾ Ídem.

45. subraya, de hecho, que análisis recientes ⁽²⁰⁾ han demostrado que, frente a un volumen total de pérdidas incurridas por los aeropuertos con menos de un millón de pasajeros al año, lo que equivale a 445 millones de euros al año, la contribución que los propios aeropuertos aportan en términos de aumento del PIB de la UE se eleva a 16 150 millones de euros al año y supone 265 000 puestos de trabajo;
46. por consiguiente, considera que las nuevas orientaciones no deben prohibir las ayudas al funcionamiento de los aeropuertos con tráfico inferior a un millón de pasajeros al año, ni de los aeropuertos de las regiones ultraperiféricas, incluso si, tras un período máximo de diez años, tales ayudas representan el único instrumento para atenuar las distorsiones provocadas por los déficit estructurales recordados supra, y se ven plenamente justificadas por las externalidades positivas que generan;
47. invita a la Comisión a reconocer las prioridades de los beneficios que la ayuda pública a los pequeños aeropuertos regionales reporta a los ciudadanos de la Unión frente a las consideraciones de carácter estrechamente financiero y económico;
48. recuerda a la Comisión las externalidades positivas de una oferta amplia y diferenciada de pequeños aeropuertos regionales: el incremento de la movilidad no solo nacional sino, sobre todo, transeuropea, gracias a la mayor presión de la competencia sobre las tarifas del transporte aéreo y la reducción de los costes, así como a la consolidación de la cohesión social, cultural y territorial de la Unión;
49. reconoce la necesidad de velar por que la ayuda pública a los pequeños aeropuertos no se traduzca en transferencias cruzadas hacia beneficiarios diferentes de las infraestructuras aeroportuarias;
50. propone que el fin del período transitorio sea entendido como una «revisión a medio plazo» que no excluya la posibilidad de mantener las ayudas al funcionamiento incluso después del período transitorio, si todavía se cumplen las condiciones para ello. Asimismo, propone que, análogamente a lo previsto para las ayudas a la inversión, las ayudas al funcionamiento puedan graduarse en proporción a las dimensiones del aeropuerto y a su eventual eficiencia gestora, que no puede ni debe condicionarse de manera rígida al 10 % anual para todos los aeropuertos por igual;
51. considera que el período máximo de 24 meses permitido para incentivar nuevas rutas debe entenderse como 24 meses no consecutivos, ya que el modelo comercial de los vuelos de temporada, frecuentemente ligados al turismo, está particularmente extendido en los pequeños aeropuertos regionales;

Ayudas a la inversión para los aeropuertos

52. expresa su preocupación por que las rígidas cuotas de financiación que propone la Comisión en función del tamaño para los costes de las inversiones no se ajusten a las especificidades de los diferentes casos, por lo que insta a la Comisión a que autorice con flexibilidad las ayudas financieras sobre la base de la práctica seguida hasta ahora, si un determinado aeropuerto satisface un objetivo general (en particular, funciones de conexiones y políticas de desarrollo regional), promete ser rentable a largo plazo en consideración de las previsiones de tráfico y en base a un plan industrial, y garantiza un acceso no discriminatorio a los pasajeros y las compañías; asimismo, considera inadecuada la propuesta de condicionar las ayudas estatales a la inversión en tales aeropuertos, admitidas hasta un porcentaje máximo del 25 % para el reembolso de la ayuda en caso de éxito de la inversión; propone que el porcentaje máximo del 25 % no se vincule en su totalidad a la forma de anticipo reembolsable;
53. señala los resultados de los análisis del sector ⁽²¹⁾, de los que se deduce que los aeropuertos pueden obtener economías de escala competitivas solo si llegan al umbral de los cinco millones de pasajeros al año: como reconoce la propia Comisión Europea, los aeropuertos con dimensiones comprendidas entre los tres y los cinco millones de pasajeros al año no siempre consiguen cubrir la totalidad de sus costes;

La financiación de la intermodalidad de los aeropuertos

54. apoya la promoción de planes para la conversión de las infraestructuras aeroportuarias existentes en los centros regionales, que deberá coordinarse con el desarrollo de la intermodalidad regional de los transportes; reconoce la necesidad y la urgencia, ya manifestada en el Libro Blanco de 2011 sobre la política del transporte ⁽²²⁾, de que la Unión intervenga rápidamente a favor de la integración multimodal de los transportes y, en particular, de la comodidad aérea y ferroviaria, e invita a la Comisión a proseguir la modernización de las ayudas estatales a fin de que las nuevas normas agilicen las intervenciones públicas para corregir esas peligrosas carencias infraestructurales y la fragmentación modal del sistema de transporte aéreo, considerándolas parte integrante de una política pública en apoyo a la movilidad de los ciudadanos europeos;

⁽²⁰⁾ Ídem.

⁽²¹⁾ Ídem.

⁽²²⁾ COM(2011) 144 final

Retos de la competencia global

55. recuerda el papel fundamental desempeñado por la aviación en la economía europea tanto para los ciudadanos como para las empresas de la Unión, pues ha creado más de cinco millones de puestos de trabajo y contribuye con 365 000 millones de euros equivalentes al 2,4 % del PIB europeo, aportando así una contribución esencial al crecimiento económico, al empleo, al turismo y a los contactos interpersonales, más allá de la cohesión regional y social de la Unión, por lo que sigue siendo un sector esencial para las conexiones entre Europa y el resto del mundo;

56. está de acuerdo en la necesidad de que la competencia no se vea falseada por prácticas incorrectas tanto dentro como fuera de la UE. Invita a la Comisión a procurar que los esfuerzos para realizar el mercado interior no representen una limitación a la capacidad de la Unión para hacer frente a los retos de la competencia global de ciertos países que ya se encuentran entre nuestros principales competidores respecto a los cuales la propia Comisión ha señalado una preocupante y creciente pérdida de competitividad de la aviación europea ⁽²³⁾;

57. considera que la competencia por nuevas rutas no se limita a Europa, sino que es global. Si las regiones periféricas tienen que ser o seguir siendo económicamente competitivas, es necesario compartir el riesgo inherente en el establecimiento de nuevas rutas. Tales enlaces fuera de la UE son cada vez más importantes para el mantenimiento y desarrollo de conexiones con los mercados existentes y emergentes, así como por los beneficios económicos que pueden reportar y, en ciertas condiciones, también podrían ser apoyados;

58. recuerda que el estricto sistema de control de las ayudas estatales de la Unión es único en el mundo y que la competitividad de la aviación europea a nivel global no puede prescindir de las masivas financiaciones públicas que en Estados Unidos, Asia y el Medio Oriente se siguen asignando a las infraestructuras aeroportuarias y a las compañías aéreas, poniendo a la Unión en una situación de peligrosa desventaja competitiva: la modernización no puede hacer caso omiso de este escenario y la Unión no puede permitirse hoy perseverar en un planteamiento restrictivo, en particular respecto de las ayudas públicas a las infraestructuras, que amenaza con comprometer aún más la competitividad del sector de la aviación europea y de toda la economía de la UE.

Bruselas, 28 de noviembre de 2013.

*El Presidente
del Comité de las Regiones*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

⁽²³⁾ COM(2012) 556 final.