



Sr. Karl Soukup  
Director general de Competencia  
de la Comisión Europea  
Place Madou, Madouplein 1  
1210 Saint-Josse-ten-Noode  
Bélgica

### **Consulta sobre la prolongación de las regulaciones de ayudas de Estado reformadas bajo el paquete de Modernización de Ayudas de Estado, que expiran a finales de 2020**

*El 7 de enero de 2019 la Comisión lanzó la evaluación de las normativas indicadas a través de un control de aplicabilidad (fitness check). Sobre esta base, la Comisión puede decidir en el futuro si quiere prolongar la aplicación de los reglamentos indicados o procederá a su actualización. Considerando el amplio alcance de este control y el hecho de que los resultados de esta evaluación no estarán disponibles hasta principios de 2020, la decisión en el diseño normativo de reglamentos más allá de 2020 no se podría tomar a tiempo como para garantizar la seguridad jurídica y la estabilidad para todos los participantes. Por lo tanto, se requiere de una prórroga corta en cuanto a la aplicabilidad de estas normas para conseguir, por una parte, una adecuada valoración de las normas, y por otra, para asegurar la predecibilidad y estabilidad de los distintos Estados miembros y participantes hasta que la Comisión pueda tomar una decisión informada sobre el diseño de las ayudas de Estado con posterioridad a 2020.*

En este contexto, el Govern de las Illes Balears, en la legítima defensa de sus intereses propios y de los intereses de los ciudadanos y empresas de su región, quiere hacer constar lo siguiente:

- La insularidad tiene características de externalidad económica negativa, ya que supone unos mayores costes de aprovisionamiento de materias primas (transporte de inputs), un coste incrementado de entrega de las



mercaderías (transporte de outputs), además de un mercado interior fragmentado, no continuo, por lo que no se dan las condiciones necesarias para conseguir economías de escala en la producción. Además, la necesidad de este transporte marítimo o aéreo de materias primas y producto terminado aumenta los tiempos de producción y entrega, así como la disponibilidad.

- Lo anterior hace a las industrias productivas que operan en territorios insulares menos competitivas que sus competidores situados en el continente, por lo que son mucho más vulnerables, dado que estimamos que el coste del transporte es entre un 74 y un 100% más caro y menos fiable.
- Lo que produce este efecto es la discontinuidad territorial, que impide el acceso a transportes terrestres, mucho más inmediatos, como el ferroviario o el rodado, y no tanto la distancia. De hecho, en el caso del transporte marítimo los costes se concentran en la salida y la llegada, siendo el componente variable, relativo a la distancia, una fracción muy pequeña del precio total.
- España tiene una línea de ayudas de Estado para empresas industriales ubicadas en las Baleares, que realizan actividades de transformación de productos y que añaden valor añadido, siempre que operen en industrias seleccionadas:
  - Alimentación y bebidas
  - Madera, carpintería y muebles
  - Metal, bisutería y joyería
  - Piel, zapatería y marroquinería
  - Confección y moda
  - Papelería, cartón y envases
  - Vidrio y cerámica

El objeto de estas ayudas es, precisamente, paliar la pérdida de competitividad de las empresas situadas en las Baleares debido a sus mayores costes de transporte.

- Estas ayudas, que subvencionan hasta en un 60% los costes medios de transporte para la importación de materias primas y en un 65% los costes medios de transporte para la exportación de mercancías, quedan sujetas al régimen de mínimis que regula el Reglamento 1407/2013, sobre el que se plantea ahora su prórroga.
- El hecho de que estas ayudas queden sujetas al límite de 200.000 € por empresa cada 3 ejercicios fiscales hace que pierdan en parte su vigencia



por un doble motivo: por una parte, el importe no es suficiente para reducir el impacto del transporte en empresas que tienen unos gastos de transporte muy superiores; por otra, como el techo de minimis se aplica para otros tipos de ayudas, las empresas no pueden acceder a otras ayudas si han consumido todo este importe en ayudas al transporte, lo que no sucede para empresas situadas en el continente. Por lo tanto, esta discrepancia hace que en la práctica, la aplicación de la regla de mínimis a estas ayudas al transporte tenga un impacto negativo en la competencia entre empresas.

- La regla de minimis, por ejemplo, no es de aplicación a las ayudas al transporte que reciben otros territorios insulares ultraperiféricos, como es el caso en España de las Islas Canarias. Pero como se indicaba anteriormente, no es la distancia sino la discontinuidad territorial que supone la insularidad lo que encarece el transporte y lastra la competitividad de las empresas industriales en las islas.
- Las ayudas actuales al transporte de mercancías para las Baleares suponen un importe aproximado de 4,5 millones de euros, que tienen un impacto indirecto adicional de 2,2 millones. Estos importes económicos, 6,7 millones en total, en un archipiélago con más de 1,1 millones de habitantes, no tienen un impacto real en la competencia entre empresas ni la falsean, pero sí que suponen una ayuda para la supervivencia de las empresas industriales, que diversifican las economías insulares y le proporcionan resiliencia en los contextos de crisis.

Por todo lo anterior, el Govern de les Illes Balears solicita que se tenga en cuenta lo siguiente de cara a la modificación del reglamento 1407/2013:

- Que las ayudas al transporte para todas las islas de la Unión Europea, de acuerdo con la especial atención a la que se refiere el art. 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, independientemente de que tengan consideración de región ultraperiférica o alejada, no queden sujetas al futuro régimen de mínimis, dado que la insularidad es una desventaja evidente y constante en el tiempo, por lo que debería ser objeto de ayudas operativas para paliar estos costes incrementados.
- De forma transitoria, hasta que se logre lo que se solicita en el punto anterior, que se incremente significativamente el límite de las ayudas de mínimis para los territorios insulares, de forma que las ayudas al transporte puedan ser efectivas.



- De no ser posible lo anterior, que se establezca un segundo límite de minimis específico para las ayudas al transporte de los territorios insulares, de forma que las restantes ayudas sujetas a mínimos no interfieran con las ayudas específicas de transporte, de forma que las empresas insulares puedan beneficiarse de ambos tipos de ayuda de una forma efectiva.

Estas mismas peticiones, que corresponden a una problemática común a todos los territorios insulares que no tienen consideración de región ultraperiférica, se han trasladado a la Comisión de las Islas, que forma parte de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa, que ha recogido esta petición y la ha remitido a las principales instituciones europeas.

Francisco Javier Ramis Otazua

Director general

Palma, 15 de mayo de 2019