



CLE 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

En España, el Real Decreto 1034/1999 establece un sistema de compensaciones al transporte de mercancías que persigue la finalidad de coadyuvar a corregir las desventajas que para las actividades económicas se derivan del hecho insular, que recordemos son el mayor coste del transporte aéreo y marítimo frente al terrestre, las operaciones adicionales de estiba y desestiba, el coste añadido de disponer de almacenaje adicional en la península y el incremento del stock de cobertura.

Este Real Decreto que define dicha compensación establece en sus principios que las medidas que se introducen no implican privilegio alguno, precisamente porque el objetivo es dotar de un sistema de compensaciones que intenta corregir las desventajas que la insularidad causa a las actividades económicas. De hecho, cuando se aplicaran íntegramente sólo reducirían parcialmente el coste real del transporte marítimo de mercancías, manteniéndose éste todavía por encima del terrestre para una distancia equivalente.

Sin embargo, 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 en su disposición adicional primera al régimen de mínimos que regula el Reglamento 1407/2013, sobre el que se plantea ahora su prórroga.

Esta limitación, para algunas Compañías, en la práctica anula el impacto positivo que se pretende con el esquema de ayudas.

Además hay que destacar que las empresas así afectadas son aquellas que tienen un mayor impacto en la economía de las Islas Baleares no sólo a través de su actividad directa sino que, por su tamaño, también indirectamente en el resto del tejido industrial de las islas.

El Reglamento 1407/2013, en el tercero de sus considerandos, indica que el límite máximo que se establece es necesario para garantizar que ninguna de las medidas a las que se aplica dicho Reglamento pueda considerarse que tiene efectos de falseamiento efectivo o potencial de la competencia. Por tanto, paradójicamente, se aplica esta limitación, cuyo objetivo es evitar que un exceso de ayudas desequilibre la competencia de las empresas, a una compensación, como es la del transporte, que por definición lo que hace es intentar corregir la desventaja competitiva que tienen las empresas insulares y que como ya se ha dicho no llega ni a equilibrar competitivamente el coste del transporte de las mismas frente a las establecidas en el continente a una distancia equivalente.

Adicionalmente hay que tener en cuenta que como el techo de mínimos se aplica para otros tipos de ayudas, las empresas que ocupan dicho importe con las ayudas al transporte no pueden acceder a otras ayudas, lo que no sucede para empresas situadas en el continente.

Por tanto, pensando en la defensa del tejido industrial insular, por todas las razones previamente expuestas, en nuestra opinión es imperativo que las ayudas al transporte para las islas no queden sujetas al futuro régimen de mínimos, dado que la insularidad es una desventaja **evidente, permanente e inevitable**, por lo que debería ser objeto de ayudas operativas para paliar estos extracostes, teniendo como objetivo final que las industrias insulares estén en una situación equivalente a una conexión terrestre con la península, lo que es de justicia.



Por lo tanto consideramos inadmisibile que ahora se prorrogue esta situación, en las mismas condiciones, durante dos años más en los que diariamente las industrias van a tener que soportar estos costes adicionales. Para evitarlo, solicitamos que, mientras no se elimine la sujeción a minimis, al menos se establezcan transitoriamente unas cuantías especiales para las ayudas al transporte de los territorios insulares que cubran de manera realista y efectiva para las empresas en ellas localizadas, el objetivo inicial de coadyuvar a corregir las desventajas que para las actividades económicas se derivan del hecho insular tal como establece el Real Decreto 1034/1999.

Atentamente,

CERCLE D'ECONOMIA DE MENORCA

Mahón, 16 de mayo de 2019