

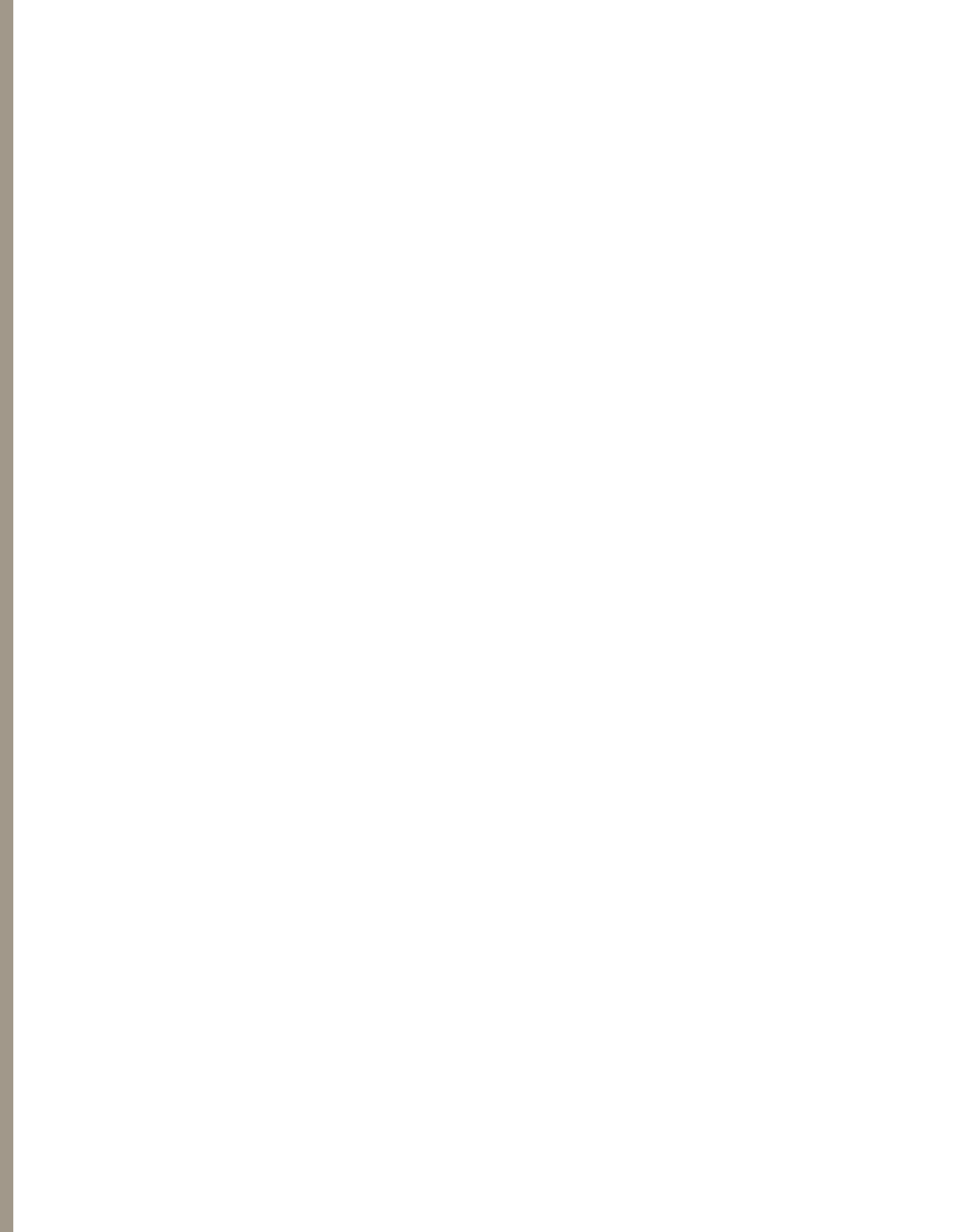
PROYECTOS
RUPplus

SIEGRUP

**Los Servicios de Interés Económico
General en las Regiones
Ultraperiféricas de la Unión Europea**

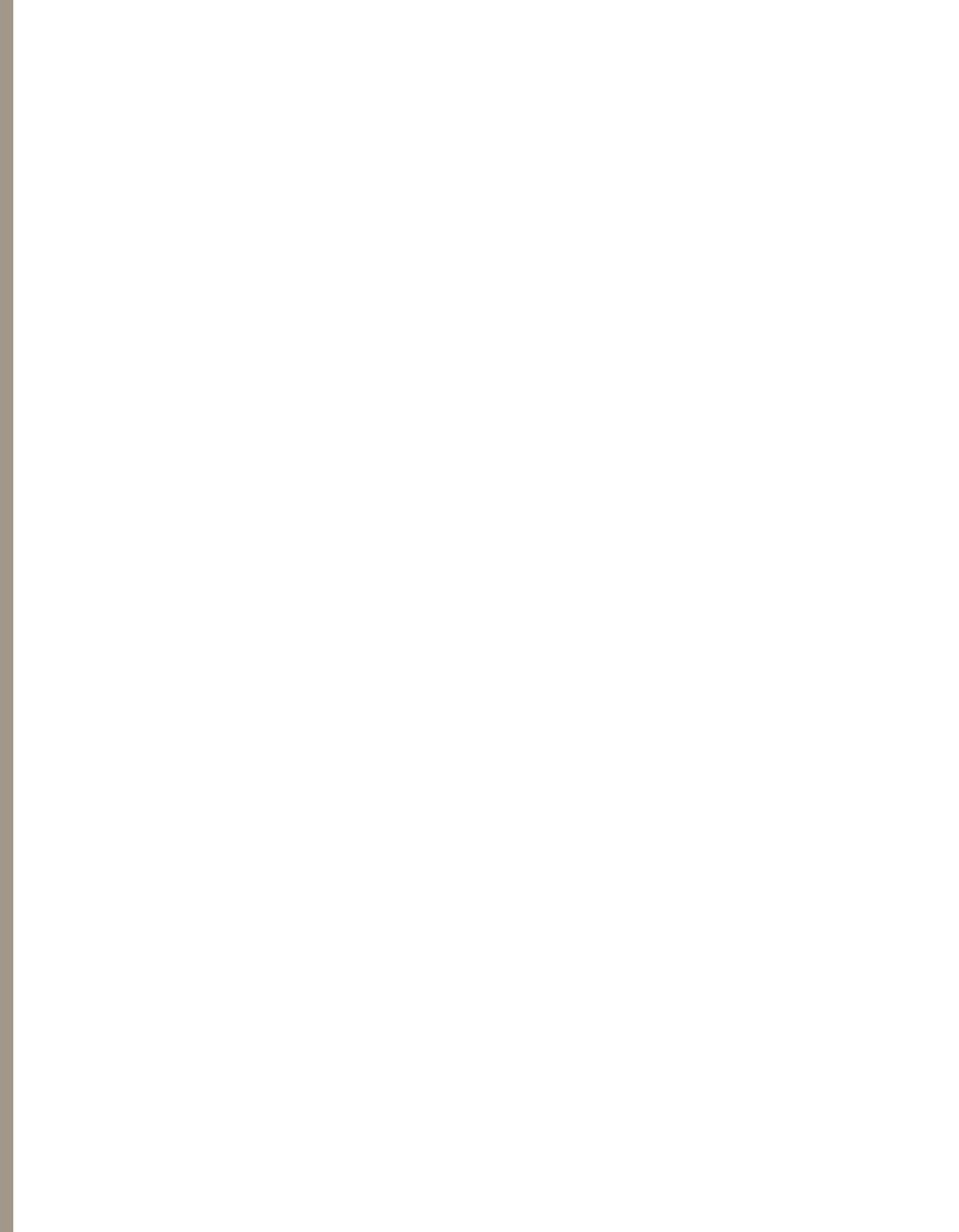
NOVIEMBRE 2005-2006





ÍNDICE

| | |
|-----|---|
| 85 | 1. Génesis del Proyecto. |
| 87 | 2. Los Servicios de Interés General en el Marco de la Legislación Comunitaria. |
| 87 | 2.1. Definiciones y alcance del término. |
| 87 | 2.2. El Tratado de la Unión. |
| 88 | 2.3. Los Libros Verde y Blanco sobre los Servicios de Interés Económico General (SIEG). |
| 89 | 2.4. Servicios de Interés Económico General y Derecho Comunitario de competencia. |
| 91 | 2.5. Jurisprudencia del Tribunal de Luxemburgo: Los casos Altmark Trans y otros. |
| 92 | 2.6. Los Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Energía. |
| 93 | 2.7. Los Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Recogida de Residuos y su Recuperación. |
| 96 | 2.8. Los Servicios de Interés Económico General en el Sector de los Transportes. |
| 100 | 3. Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Energía en las RUP. |
| 100 | 3.1. Portugal: Azores y Madeira. |
| 100 | 3.2. Francia: Departamentos de Ultramar (DOM). |
| 102 | 3.3. España: Islas Canarias. |
| 104 | 4. Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General del Sector de la Recogida y Recuperación de los Residuos en las RUP. |
| 106 | 4.1. Portugal: Azores y Madeira. |
| 106 | 4.2. Francia: Departamentos de Ultramar (DOM). |
| 108 | 4.3. España: Islas Canarias. |
| 110 | 5. Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General en el Sector del Transporte Aéreo y Marítimo en las RUP. |
| 110 | 5.1. Portugal: Azores y Madeira. |
| 118 | 5.2. Francia: Departamentos de Ultramar (DOM). |
| 119 | 5.3. España: Islas Canarias. |
| 125 | 6. Descripción General de las RUP y Estructura básica de los Sectores sujetos a los Servicios de Interés Económico General. |
| 125 | 6.1. Portugal: Azores y Madeira. |
| 133 | 6.2. Francia: Departamentos de Ultramar (DOM). |
| 136 | 6.3. España: Islas Canarias. |
| 148 | 7. Conclusiones de los Seminarios. |
| 148 | 7.1. Sector de la Energía. |
| 149 | 7.2. Sector de la Recogida y Recuperación de los Residuos. |
| 150 | 7.3. Sector del Transporte Aéreo y Marítimo. |
| 153 | 8. Síntesis de la Normativa Comunitaria Aplicable. |
| 153 | 8.1. Tratado de Lisboa. |
| 153 | 8.2. Carta de Derechos Fundamentales. |
| 154 | 8.3. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. |
| 154 | 8.4. Sector de la Energía. |
| 155 | 8.5. Sector de la Recogida y la Recuperación de Residuos. |
| 156 | 8.6. Sector del Transporte. |
| 157 | 9. Lista de Ponentes en los Seminarios. |
| 157 | 9.1. Seminario sobre Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Energía. |
| 157 | 9.2. Seminario sobre Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Recogida y Recuperación de los Residuos. |
| 158 | 9.3. Seminario sobre Servicios de Interés Económico General en el Sector del Transporte Aéreo y Marítimo. |



1 Génesis del Proyecto

Este proyecto “Los Servicios de Interés Económico General en el Marco de las Regiones Ultraperiféricas (SIEGRUP)” se encuadra dentro la Operación Marco Regional RUP Plus que, a su vez, forma parte de la iniciativa INTE-RREG IIIC financiada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Los Servicios Económicos de Interés General se identificaron como área prioritaria ya que, aparte de existir todavía algunas imprecisiones legales sobre su alcance y financiación, concurrían en las Regiones Ultraperiféricas una serie de características singulares que hacían más urgente y relevante acotar el marco de referencia y establecer una serie de recomendaciones que pudieran facilitar la interpretación de diversas situaciones puntuales por parte de la Comisión Europea.

Los rasgos que caracterizan a las Regiones Ultraperiféricas, en particular la lejanía, el aislamiento y el reducido tamaño de sus mercados, impiden o dificultan que se desarrolle en las mismas una verdadera competencia entre actores económicos. El mantenimiento de Servicios de Interés Económico General en estas regiones puede resultar poco rentable para los operadores, incluso en aquellos casos en que existe un único operador, lo que exige que se adopten medidas específicas para garantizar su disponibilidad en condiciones adecuadas de calidad, fiabilidad y seguridad.

Para desarrollar este proyecto, las siete regiones ultraperiféricas —Azores, Madeira, Canarias, Guadalupe, Guayana, Martinica y Reunión—, acordaron la realización de tres Seminarios específicos, orientados a tres sectores de particular relevancia para estas regiones: el suministro de energía eléctrica, la recogida y valorización de residuos y el transporte aéreo y marítimo.

La Dirección General de Asuntos Económicos con la Unión Europea del Gobierno de Canarias, Jefe de fila del proyecto, se encargó de su puesta en marcha y ejecución.

Dos de estos Seminarios se celebraron en Bruselas, el primero sobre los Servicios de Interés General y el Sector Eléctrico, el 23 de noviembre de 2005; y el segundo sobre los Sistemas de Recogida y Valorización de Residuos, el 21 de

junio de 2006, contando con la colaboración del Comité de las Regiones y; el tercero sobre los Servicios de Transporte Aéreo y Marítimo, en Las Palmas de Gran Canaria, los días 2 y 3 de noviembre de 2006.

Para los tres Seminarios se preparó y distribuyó previamente a los participantes, un documento introductorio que resumía los temas legislativos y reglamentarios a nivel comunitario, nacional y de las propias RUP, y donde se definían los parámetros fundamentales de la estructura económica de estos sectores y se terminaba con una sugerencia de posibles temas para su discusión.

Los Servicios de Interés Económico General (SIEG) son una realidad jurídica dentro del complejo entramado legal comunitario que encuentra, quizás, su exponente máximo en su aplicación a las Regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea.

Su filosofía radica en la conjunción de tres elementos: su carácter esencial y colectivo, la diferenciación y la solidaridad, conceptos que se encuentran plenamente reflejados en el artículo 299. apartado segundo del Tratado de la Unión Europea, que recoge las especiales características que concurren en estas Regiones y, el establecimiento de criterios para tener en cuenta esa realidad en la aplicación diferenciada y compensatoria de las políticas comunitarias.

Un SIEG no trata de responder a un derecho individual sino que pretende satisfacer una demanda de carácter esencial de un colectivo de ciudadanos de la Unión Europea. Son servicios que sin un acceso regular y accesible económicamente hablando, podrían comprometer la calidad de vida de esos ciudadanos y su papel como miembros de pleno derecho de la Unión Europea.

Por ello, su diferenciación en los SIEG es el segundo elemento central de los mismos ya que, precisamente, la existencia de condiciones menos favorables de aprovisionamiento y acceso a una serie de servicios justifica la adopción de medidas tendentes a garantizar su prestación con carácter general para el conjunto de ciudadanos y regiones de la Unión.

Sobre la base de ese carácter esencial y de la diferenciación, se apoya el tercer concepto de solidaridad, entendida como algo más que una simple compensación fiscal y que apunta a elementos como perecuación de costes juntamente con otros como la universalidad en el reparto de bienes o en la prestación de servicios limitados.

Conjugar estos dos aspectos complementarios, ultraperifericidad y Servicios de Interés Económico General, ha sido el objetivo de estos Seminarios dedicados a los sectores de la energía, la recogida y valorización de residuos y los transportes aéreos y marítimos, para lo que se ha contado con la aportación generosa en cuanto a recursos y personal de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea y el apoyo, también desinteresado, del Comité de las Regiones.

A lo largo de los tres Seminarios han desfilado varias decenas de ponentes y se ha contado con una asistencia numerosa, lo que ha permitido debatir sobre experiencias concretas y en profundidad, las diversas situaciones regionales en relación con cada uno de estos SIEG, culminando cada Seminario con unas Conclusiones que han sido elevadas, para su consideración, a la Comisión Europea.

Esta publicación que ahora presentamos pretende ser una compilación de los temas debatidos en dichos Seminarios a la vez que un manual de referencia para futuros estudios y actuaciones en materia de Servicios de Interés Económico General.



2 Los Servicios de Interés General en el Marco de la Legislación Comunitaria

2.1. DEFINICIONES Y ALCANCE DEL TÉRMINO.

El primer tema que es preciso dilucidar es el alcance y la significación que los Tratados y el acervo comunitario han querido dar a la expresión **servicios de interés general**. Por ello, nos ha parecido oportuno referirnos a la propia definición expresada en el Libro Blanco de la Comisión, del año 2004, sobre los Servicios de Interés General, para tener una referencia precisa e incontestable: Así, el Libro Blanco¹ cita:

“El término **servicios de interés general** no figura en el Tratado. En la práctica comunitaria, deriva de la expresión «servicios de interés económico general», que sí recoge el Tratado. Más amplio que este último, abarca los servicios, sometidos o no a la disciplina de mercado, que las autoridades públicas consideran de interés general y están sometidos a obligaciones específicas de servicio público.”

(...) “La expresión **servicios de interés general**, utilizada en el artículo 16 y en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado, no aparece definida ni en el Tratado ni en el Derecho derivado. Sin embargo, en la práctica comunitaria, se suele designar con este término a aquellos servicios de naturaleza económica a los que los Estados miembros o la Comunidad imponen obligaciones específicas de servicio público en virtud de un criterio de interés general. Por consiguiente, entran dentro de este concepto ciertos servicios prestados por las grandes industrias de redes, como el transporte, los servicios postales, la energía y las comunicaciones. Sin embargo, esta expresión abarca igualmente otras actividades económicas sometidas también a obligaciones de servicio público”.

(...) “Los términos «servicios de interés general» y «servicios de interés económico general» no deben confundirse con la expresión «servicio público», un término más ambiguo que puede tener diversos significados y, por tanto, inducir a confusión. Con esta expresión se alude a veces al hecho de que un determinado servicio se ofrece al público en general,

mientras que otras veces lo que se quiere resaltar es que se ha asignado a un servicio una misión específica de interés público o se hace referencia al régimen de propiedad o al estatuto de la entidad que presta el servicio. Por esta razón, dicha expresión no se utiliza en el presente documento.”

(...) “Otra expresión que se utiliza en el Libro Blanco es la de «obligaciones de servicio público». Alude a las obligaciones específicas impuestas por los poderes públicos al proveedor del servicio con el fin de garantizar la consecución de ciertos objetivos de interés público, por ejemplo en materia de transporte aéreo, ferroviario y por carretera, en el sector de la recogida y valorización de residuos o en el sector de la energía. Estas obligaciones pueden aplicarse a escala regional, nacional o comunitaria.”

Un posible punto de discusión es la inclusión dentro de este concepto de los servicios de recogida, selección, recuperación y valorización y, por último, disposición controlada de residuos. El tema parece no tener todavía una orientación netamente consolidada dentro de la propia Comisión Europea aunque, como veremos existen una serie de referencias concretas que parecen confirmar la extensión a los mismos de este concepto.

2.2. EL TRATADO DE LA UNIÓN.

Dos son los elementos centrales de estos Servicios de Interés Económico General en el Tratado de la Unión. En primer lugar, su reconocimiento formal como uno de los valores comunes de la Unión, coadyuvante a cohesión social y territorial, y el reconocimiento de que su protección la desarrollarán, de forma compartida, las Instituciones de la Unión y los Estados miembros, en el marco de sus competencias.

En segundo lugar, las empresas encargadas de prestar los Servicios de Interés Económico General están sujetas a la normativa vigente, por lo que habría que buscar un equilibrio entre los principios de competencia sin perjudicar los principios de la libre circulación.

1. Libro Blanco sobre los servicios de interés general, COM (2004) 374, mayo de 2004, p. 24.

Paralelamente, el artículo dedicado a las Redes Transeuropeas señala, expresamente, la necesidad de unir las zonas ultraperiféricas de la Comunidad.

Por último, el artículo que se refiere a las Regiones Ultraperiféricas (RUP), señala específicamente la posibilidad de adoptar medidas específicas que, se entiende, deberán ser más favorables y flexibles, adaptadas a la realidad de estas regiones sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico comunitario, incluido el mercado interior y las políticas comunes. En este caso se incluyen “las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales”. Todos ellos son elementos relevantes para los diferentes servicios de suministro de energía, de recogida y valorización de residuos o de transporte, en tanto que servicio de primera necesidad para las RUP, eventualmente sujeto a un régimen de ayudas estatales a través de posibles compensaciones por sus sobrecostes y, en el marco del FEDER y del Fondo de Cohesión para coadyuvar en la financiación de sus inversiones más fuertes.

2.3. LOS LIBROS VERDE Y BLANCO SOBRE LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL (SIEG).

Tal y como se define en el Libro Verde² “los Servicios de Interés Económico General desempeñan un papel cada vez más decisivo, como parte de los valores compartidos por todas las sociedades europeas y elemento esencial del modelo europeo de sociedad”.

Por ello, dicho Libro Verde abrió un espacio de debate sobre el papel que deben jugar los SIEG con objeto de precisar mejor su alcance, por lo que, más adelante, establece que “La Comunidad ha promovido siempre una liberalización «controlada», es decir, una apertura progresiva de los mercados, acompañada de medidas encaminadas a proteger el

interés general, haciendo hincapié en el principio de servicio universal, que garantiza el acceso a un servicio de calidad especificada, a un precio asequible”. Así, determina un primer criterio de compatibilidad entre la liberalización que subyace en el mercado interior y el criterio de universalidad y accesibilidad económica implícita en los SIEG.

Sin embargo, esencialmente corresponde a las autoridades nacionales, regionales y locales definir, organizar, financiar y controlar los Servicios de Interés Económico General, sobre todo, para ayudar a las empresas privadas o en régimen de Colaboración Pública Privada (CPP) en lo referente a un marco estable y suficientemente remunerador para desarrollar las misiones que se le encomiendan a tal efecto.

La Comunidad adoptó la normativa referente a los SIEG sobre una base sectorial, por lo que la legislación comunitaria sobre las industrias de red tuvo en cuenta el importante papel de las administraciones públicas de los Estados miembros en el desarrollo de la normativa referente a ellos, imponiendo la creación de autoridades reglamentarias independientes.

La legislación comunitaria aplicable a los SIEG tiene un carácter sectorial. No obstante, contiene algunos elementos comunes a los diferentes sectores que pueden servir de base para la definición de una noción comunitaria de servicio de interés económico general. Estos elementos incluyen, sobre todo: el servicio universal, la continuidad, la calidad del servicio, el carácter abordable del servicio y la protección de los usuarios y de los consumidores. Estos elementos comunes caracterizan los valores y los objetivos comunitarios.

Sobre esta base, las conclusiones del Libro Blanco sobre los Servicios de Interés Económico General son las siguientes:

- El reparto de las tareas y de los poderes conlleva un reparto de la responsabilidad entre la Unión y los poderes públicos de los Estados miembros, pero éstos siguen siendo responsables de la definición detallada de los servicios que deben prestarse y de su puesta en marcha.
- La Unión Europea sigue contribuyendo, de forma positiva, al desarrollo de los SIEG en el marco del modelo europeo, respetando las diferentes tradiciones, estructuras y situaciones propias de los Estados miembros.

2. Libro Verde sobre los Servicios de Interés General COM (2003) 270, mayo de 2003, p. 3-4.

- Su prestación puede organizarse cooperando con el sector privado o confiándose, a empresas privadas o públicas, pero la definición de las obligaciones y misiones de servicio público siguen siendo competencia de los poderes públicos al nivel correspondiente que se encargan, también, de regular los mercados y vigilar que los operadores cumplan las misiones de servicio público que les son confiadas.
- El principio de la responsabilidad compartida señala que corresponde esencialmente a las autoridades competentes en el plano nacional, regional y local definir, organizar, financiar y controlar estos servicios.
- El servicio universal es una noción clave que la Comunidad ha desarrollado para garantizar la accesibilidad efectiva de los servicios de primera necesidad. Insta el derecho de cada uno a tener acceso a los considerados de primera necesidad e impone a sus prestatarios la obligación de proponer servicios determinados con condiciones determinadas, entre las que se encuentran una completa cobertura territorial y un precio asequible.
- En el marco de sus políticas estructurales, la Comunidad contribuye a prevenir la exclusión de los grupos sociales o de las regiones vulnerables del acceso a los servicios de primera necesidad. Los fondos estructurales pueden utilizarse para cofinanciar inversiones en infraestructuras de red.
- La seguridad de la prestación de los servicios, especialmente la seguridad del suministro, constituye una exigencia esencial que debe tenerse en cuenta a la hora de definir las misiones de servicio público. Del mismo modo, es necesario que las condiciones del suministro de los servicios ofrezcan a los operadores incentivos suficientes para mantener los adecuados niveles de inversión a largo plazo.
- Con arreglo a la política de la Unión en materia de desarrollo sostenible, también hay que tener muy en cuenta el papel de los SIEG en la protección del medio ambiente, así como particularidades que tienen una relación directa con el medio ambiente.
- La puesta en marcha de estos principios requiere generalmente la existencia de reguladores independientes con poderes y deberes claramente definidos. Éstos incluyen po-

deres de sanción (medios para controlar la transposición y la aplicación de las normas en materia de servicio universal).

- Los Estados miembros se benefician de un gran margen de estimación en el momento de decidir la oportunidad y los medios de financiar la prestación de Servicios de Interés Económico General. En ausencia de armonización comunitaria, el límite principal de este margen de estimación es la norma según la cual este mecanismo no puede falsear la competencia dentro del mercado común.

2.4. SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL Y DERECHO COMUNITARIO DE COMPETENCIA.

A lo largo de los puntos anteriores, se han ido observando aspectos puntuales de la interacción de los Servicios de Interés Económico General con el Derecho de Competencia Comunitario. Se trata de un aspecto todavía no plenamente resuelto como atestiguan los recientes documentos de la Comisión en la materia³.

Por ello, aún a sabiendas de las limitaciones de una interpretación resumida en los momentos actuales, a fin de facilitar el debate en los Seminarios, se van a resumir las opciones que aparecen como más posibles, entre las que caben dos casos:

- En primer lugar las compensaciones a los SIEG que no son consideradas como ayudas de Estado en ningún caso y por tanto exentas de la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado. Para ello, estas compensaciones deben cumplir los cinco requisitos siguientes:
 - La empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y éstas deben estar claramente definidas.

3. Proyecto de decisión de la Comisión (...) relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de Servicios de Interés Económico General, Proyecto de Directiva / CE de la Comisión de (...) que modifica la Directiva 80/723/CEE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas y, de la Comisión Europea, DGCOMP/11/D(2005)179 Marco Comunitario de ayudas estatales en forma de compensación por servicio público. Todos estos documentos son de julio de 2005 y están pendientes de publicación en el DO.

- Los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente, para evitar que ésta confiera una ventaja económica que pueda favorecer a la empresa beneficiaria respecto a las empresas competidoras.
 - Las compensaciones de servicio público otorgadas a las empresas beneficiarias de un Servicio de Interés General (SIG) en las que la cifra de negocio media, excluido impuestos, sea superior a 100 millones de euros, en el transcurso de los dos ejercicios precedentes al del otorgamiento del SIG y donde el montante de la compensación sea superior a 30 millones de euros (esto resulta de la posible exención de notificación *mutatis mutandi* de ayudas por un montante inferior que, en ese caso, son consideradas como compatibles con el mercado interior).
 - La compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable.
 - Cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios, originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.
- Otro segundo caso, algo más complejo, son aquellas compensaciones a empresas gestoras de SIEG que no cumplen esos cuatro requisitos y que, no obstante lo anterior, aunque formalmente sean Ayudas de Estado, sean compatibles con el mercado común por aplicación de las excepciones previstas en el artículo 86, apartado 2 del Tratado. Para ello deben darse, alternativamente las siguientes condiciones:
 - Que los sectores en cuestión no sean ya objeto de una reglamentación comunitaria (como sería el caso del sector de la energía).
 - La misión de servicio público debe encomendarse por medio de un acto oficial, que, según el derecho de los Estados miembros, puede consistir formalmente en un acto legislativo, un acto reglamentario o un contrato. Puede también definirse en varios actos, que deben indicar concretamente:
 - › La naturaleza precisa de las obligaciones de servicio público.
 - › Las empresas afectadas y el territorio considerado.
 - › La naturaleza de los derechos exclusivos o especiales que se hayan podido conceder a las empresas.
 - › Los parámetros de cálculo de una eventual compensación y su revisión, y las modalidades de reembolso de las posibles compensaciones excesivas.
 - En tercer lugar la compensación de un servicio público acordada para el funcionamiento de un SIEG, y no obstante utilizada para operar en otros mercados constituye una Ayuda de Estado incompatible. Este es el medio verificar el uso correcto de los fondos asignados.
 - En cuarto lugar, los costes a considerar comprenden todos los vinculados con el funcionamiento del SIEG. Si la actividad de la empresa se limita al SIEG todos sus costes podrán ser objeto de consideración. De esta forma, los costes vinculados con las inversiones, especialmente en el caso de infraestructuras, podrán ser tomados en consideración si se demuestran necesarios para el funcionamiento del SIEG.
 - Finalmente, los ingresos a considerar deberán incluir al menos todos los relacionados en el SIEG. Si la empresa en cuestión tiene derechos especiales o exclusivos vinculados a los que generan beneficios que van más allá de lo que puede considerarse razonable, o se beneficia de otras ventajas otorgadas por el Estado, éstas también deben ser objeto de consideración.
- En los dos casos, el Estado deberá exigir, o hacer exigir, un control de ausencia de sobrecompensación, porque constituiría

una ayuda de Estado incompatible que deberá ser reintegrada al Estado. Si el montante de la sobrecompensación no supera el límite del 10% de la compensación anual, ésta puede ser trasladada al año siguiente y, en determinados casos, vinculada a la financiación de infraestructuras. Una sobrecompensación excepcional superior al 10% durante algunos años puede demostrarse imprescindible para el funcionamiento del SIEG.

2.5. JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL DE LUXEMBURGO: LOS CASOS ALTMARK TRANS Y OTROS.

En su sentencia dictada sobre el asunto Altmark, el Tribunal fijó las condiciones en las que las compensaciones por servicio público no constituyen ayudas estatales.

El Tribunal consideró, entre otras cosas, que no se está en presencia de una “ventaja” cuando una intervención financiera del Estado se considera como una compensación por la contrapartida de las prestaciones efectuadas por las empresas beneficiarias para ejecutar obligaciones de servicio público.

“No obstante, para que a tal compensación no se le aplique, en un caso concreto, la calificación de ayuda de Estado, debe cumplir una serie de requisitos.

En primer lugar, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y éstas deben estar claramente definidas.

En segundo lugar, los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente (...).

En tercer lugar, la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable, relativo a la ejecución de estas obligaciones (...).

En cuarto lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar

al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable “por la ejecución de estas obligaciones.”⁴

En efecto, para considerar que una empresa no es beneficiaria realmente de una “ventaja” financiera que tendría el efecto de poner estas empresas en una situación de competencia más favorable, es necesario que estas cuatro condiciones se cumplan. En tal caso, esta ventaja no sería, entonces, una ayuda de Estado con arreglo al Tratado CE.

Sin embargo, hay otras sentencias que definen, por exclusión, las condiciones positivas que se requieren para definir un SIEG:

En lo que respecta a la primera, Sentencia Reisebüro⁵, se destaca que: “Para que, con arreglo a dicho artículo (apartado 2 del artículo 90 del Tratado) pueda restringirse la aplicabilidad de las normas sobre la competencia, de acuerdo con necesidades derivadas del cumplimiento de una misión de interés general, será preciso que tanto las autoridades nacionales competentes para aprobar las tarifas, como los órganos jurisdiccionales que conozcan de los litigios relativos a las mismas, puedan determinar cuál es la naturaleza exacta de las necesidades en cuestión y cuál es su repercusión sobre la estructura de las tarifas aplicadas por las compañías aéreas de que se trate.”

Asimismo, la sentencia Enirisorse⁶ prevé que “el cálculo de la compensación, supuestamente necesaria para el cumplimiento de dicha misión, no haya sido efectuado sobre la base de parámetros previamente definidos de forma objetiva y

4. Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003. Asunto C-280/00. Recopilación de Jurisprudencia 2003 página I-07747.

5. Sentencia del Tribunal, de 11 de abril de 1989. – Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebüro GMBH contra Zentrale zur Bekämpfung Unlauteren Wettbewerbs E. V. Asunto 66/86.

6. Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 27 de noviembre de 2003. Enirisorse SpA contra Ministero delle Finanze. Asuntos acumulados C-34/01 a C-38/01.

transparente, para evitar que esta compensación confiera una ventaja económica que pueda favorecer a la empresa pública de que se trate, respecto a otras empresas competidoras”. Por lo tanto, esta sentencia amplía a todos los sectores la necesidad de hacer uso de parámetros objetivos y transparentes para fijar las compensaciones que se derivan de las obligaciones de servicio público impuestas por la autoridad.

2.6. LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DE LA ENERGÍA.

La Directiva de Mercado Interior de Electricidad especifica en su artículo 2 que los Estados miembros han de imponer a las empresas del sector de la electricidad obligaciones de servicio público que pueden estar relacionados con la seguridad, incluida la seguridad de abastecimiento, la regularidad, la calidad y el precio del suministro, así como la protección del medio ambiente, incluida la eficacia energética y la protección del clima.

Asimismo, la Directiva prevé la aplicación de las derogaciones especiales “los pequeños sistemas”, si el Estado miembro en cuestión puede justificar ante la Comisión las graves distorsiones que su aplicación puede crear en la gestión o el desarrollo futuro de la red de generación y distribución. En ese caso teórico, pueden incluirse todas las RUP.

Por su parte, en los objetivos de las RTE, la Comunidad favorece la interconexión, la interoperabilidad y el desarrollo de las redes transeuropeas de energía, así como el acceso a estas redes, con arreglo al derecho comunitario vigente, y uno de los objetivos es facilitar el desarrollo y la integración de las regiones menos favorecidas e insulares de la Comunidad y contribuir al fortalecimiento de la cohesión económica y social.

Del mismo modo, las prioridades de la acción comunitaria en materia de redes transeuropeas de energía son compatibles con el desarrollo sostenible por lo que dicen que hay que establecer redes de energía en las regiones insulares, aisladas, periféricas y ultraperiféricas, favoreciendo la diversificación de las fuentes de energía y el recurso a energías renovables y, en su caso la conexión de estas redes.

No obstante, con el fin de contribuir al establecimiento de un contexto más favorable al desarrollo de las redes transeuropeas de la energía y a su interoperabilidad, la Comunidad da más importancia a las medidas siguientes: conceder una ayuda a los proyectos de interés común con los Fondos, instrumentos y programas financieros comunitarios aplicables a estas redes.

Finalmente, en los proyectos prioritarios para las redes de electricidad, y en la rúbrica EL.3. Francia – España – Portugal se cita un aumento de las capacidades de interconexión eléctrica entre estos países así como para la Península Ibérica, y un desarrollo de la red en las regiones insulares. Es evidente, por tanto, que las redes eléctricas en las RUP deben considerarse prioritarias en el contexto de las RTE.

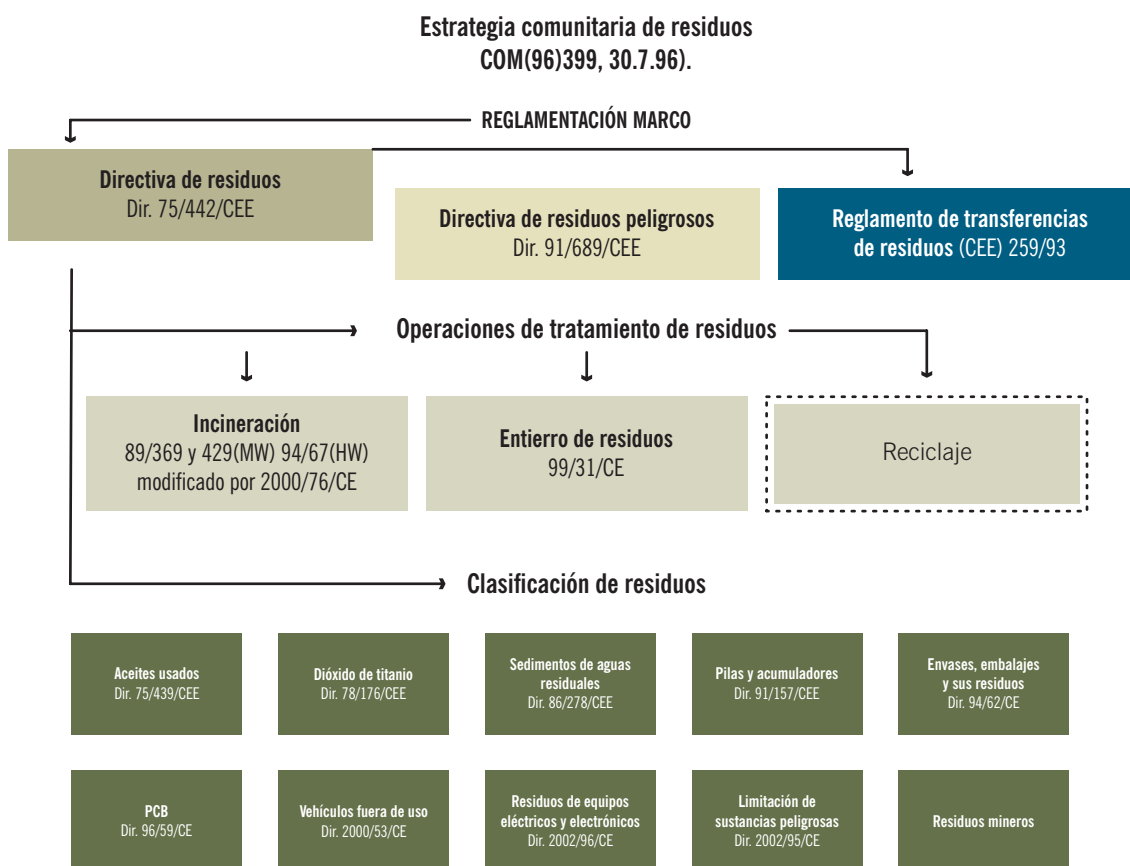
Pero, simultáneamente, la prestación de un SIEG necesita la realización de una infraestructura que puede resultar económicamente no rentable para un operador privado. En ese caso, la financiación puede ir a cargo, totalmente o en parte, de las autoridades públicas, aunque en algunas circunstancias puede no constituir una ayuda de Estado, siempre que no se conceda ventaja alguna a una empresa en situación de competencia con otras. Ése es el caso, generalmente, de infraestructuras que presentan algunas de estas características:

- Infraestructuras necesarias para prestar un servicio considerado competencia del Estado para con el público y que se limitan a la necesidad de ese servicio.
- El mercado no los realizaría jamás en las mismas condiciones.
- No sirven para favorecer selectivamente a una empresa.

Para evitar favorecer a determinadas empresas, la infraestructura no podrá reservarse normalmente a un solo usuario, sino que deberá abrirse a diferentes operadores, y, en lo posible, a diferentes actividades. Si los poderes públicos conservan el control de la infraestructura, ésta deberá estar disponible para los usuarios de forma no discriminatoria. Si se alquila a empresas, deberán pagarse derechos conforme a un montante apropiado. En caso de utilización limitada a una sola empresa, el Estado miembro deberá respetar las condiciones de transparencia y de no discriminación.

2.7. LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DE LA RECOGIDA DE RESIDUOS Y SU RECUPERACIÓN.

La legislación comunitaria en esta materia es extensísima y se desarrolla a través de una serie de directivas y reglamentos cuyo primer eslabón data de 1974 y la más reciente de 21 de diciembre de 2005, con la nueva propuesta de Directiva relativa a los residuos tal y como recoge el gráfico siguiente:



Dada la limitada extensión de este Informe no nos detendremos a analizar en detalle la legislación anterior a esta propuesta de Directiva, salvo para señalar aquellos aspectos que son fundamentales para explicitar la dimensión diferencial de los Servicios de Interés General de las RUP en este tema, en relación con las regiones continentales. Puede resultar algo paradójico tomar como referencia de análisis una propuesta legal que todavía no ha sido aprobada pero, la misma supone

un perfeccionamiento muy considerable de la filosofía y organización del tema de los residuos, enlazando con la Estrategia en materia de Residuos ya aprobada⁷, y por tanto supone el marco en el que deberán encuadrarse sin duda estas actividades, posiblemente a partir del año 2008.

7. COM(2005) 666 final. Comunicación de la Comisión :Un paso adelante en el consumo sostenible de recursos: estrategia temática sobre prevención y reciclado de residuos. 21 de diciembre de 2006.

La noción del tratamiento de los residuos ha evolucionado desde una primera óptica de recuperación y disposición controlada, a una etapa actual en que el acento se pone en la clasificación de residuos (“triage”), hasta lograr su máxima recuperación con el objeto de evitar la necesidad de utilizar nuevas materias primas “vírgenes”.

Naturalmente, esta nueva óptica tiene repercusiones fundamentales sobre las RUP ya que incrementa exponencialmente (en razón de la fragmentación del territorio) los costes de separación y obliga (en razón de la escasa dimensión de estos sistemas económicos) al transporte de los residuos hasta el territorio continental de la Unión Europea

La citada Estrategia Temática de Residuos establece que “la actual política de residuos de la UE se basa en un concepto denominado «jerarquía de residuos». Con él quiere decirse que, idealmente, los residuos deben evitarse, y si no se pueden evitar deben reutilizarse, reciclarse o recuperarse en la medida de lo posible, y debe recurrirse a los vertederos lo menos posible. El vertedero es la peor de las opciones, porque significa pérdida de recursos y puede convertirse, en el futuro, en una rémora para el medio ambiente. La jerarquía de residuos no debe considerarse una norma inmutable ya que, por ejemplo, diferentes métodos de gestión pueden dar lugar a impactos medioambientales diferentes. Ahora bien, el objetivo de avance hacia una sociedad del reciclado y la recuperación exige una progresión en la citada jerarquía, alejándose de los vertederos y tendiendo hacia el reciclado de la recuperación”.

Es especialmente importante para las RUP el concepto de “Desarrollo de una normativa de referencia común para el reciclado. Con el fin de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior del reciclado, la propuesta establece una normativa mínima en toda la Comunidad para las actividades y los materiales de reciclado, de forma que se garantice un alto nivel de protección medioambiental y evite el “dumping ecológico”.

Esta estrategia se basa en cuatro ejes principales:

- Simplificación y modernización de la legislación existente: no sólo pretende modificar la definición de residuo sino también aclarar la noción de fin de su vida. Asimismo, se referiría a una nueva definición de las actividades de valoración, de eliminación y de reciclaje.
- Introducir la noción de ciclo de vida en la política de residuos: para reducir el impacto medioambiental negativo relacionado con la producción de residuos y con su gestión, y contribuir a una reducción global del impacto medioambiental de la utilización de los recursos.
- Mejorar la base de conocimientos: relativos al impacto de la utilización de los recursos en la producción y gestión de residuos, así como recurrir de forma más sistemática a las proyecciones y modelizaciones. También es esencial definir las directrices generales con objeto de facilitar la utilización de los instrumentos para determinar el “ciclo de vida” en el marco de la política de tratamiento de residuos.
- Prevenir la producción de residuos: su objetivo es influir en las decisiones prácticas tomadas en las diferentes fases del ciclo de vida: concepción, fabricación, colocación en el mercado y, por último, su utilización; y, puesto que la producción de residuos está influenciada por el comportamiento del consumidor, esta estrategia propone también el establecimiento de un marco para políticas nacionales específicas.

Además, la comunicación relativa a la Estrategia Temática prevé que las líneas directrices relativas a las ayudas de Estado para la protección del medio ambiente se revisen. Esta revisión aclarará, entre otras cosas, aquellos casos en que las ayudas de Estado puedan concederse para financiar actividades de reciclaje.

Hay que destacar que antes de la adopción de dicha propuesta de Directiva, la Estrategia Temática fue objeto de una consulta pública con 122 contribuciones en total, de las cuales, sólo una hacía referencia a la problemática particular de las regiones insulares a este respecto⁸.

Por ello, no existe referencia, ni en el cuerpo normativo de la Directiva ni en los considerandos, a la situación particular de algunas regiones de la Unión Europea, como las RUP; por tanto, hay que compensarlas en el marco de la normativa comunitaria, en general, y más concretamente en los Planes nacionales de gestión y prevención de residuos establecidos en la Directiva.

8. Red de Islas Escocesas: Implicaciones de la normativa europea de residuos. Contribución para la Estrategia temática de residuos.

No se prevé un análisis detallado de la Directiva en el presente documento informativo que, dada su naturaleza, debe ser conciso aunque, cabe destacar los aspectos relevantes con el fin de considerar los Servicios de Interés General de estas actividades relacionadas con los residuos. Estos aspectos son los siguientes:

- **Artículo 6. Eliminación:** Los Estados miembros procurarán que cuando el aprovechamiento no sea posible, todos los residuos sean objeto de operaciones de eliminación. Deberán prohibir su abandono, vertido o eliminación incontrolada.
- **Artículo 9. Costes:** Los Estados miembros procurarán que los costes ocasionados por el aprovechamiento o eliminación de los residuos se repartan en el momento oportuno entre el tenedor, los anteriores tenedores y el productor.
- **Artículo 10. Red de instalaciones de eliminación:** Cada Estado miembro tomará las medidas que se impongan, en cooperación con otros Estados miembros para establecer una red integrada y adecuada de instalaciones de eliminación. Esta red se concebirá de manera que permita que toda la Comunidad lleve a cabo la eliminación de sus residuos y que los Estados miembros se dirijan individualmente hacia este objetivo, teniendo en cuenta las condiciones geográficas o la necesidad de instalaciones especializadas para este tipo de residuos. La red permitirá su eliminación en una de las instalaciones apropiadas más próximas.
- **Artículo 26. Planes de gestión de residuos:** Los Estados miembros vigilarán que sus autoridades competentes establezcan uno o varios planes de gestión de residuos, que se revisarán, al menos, cada cinco años. Estos planes cubrirán, solos o en combinación con otros, todo el territorio geográfico del Estado miembro en cuestión.

Las cuatro ideas importantes que aparecen aquí son, por tanto, las relacionadas con sacar provecho de la eliminación; la cobertura integrada de todo el territorio de cada Estado miembro; la red de instalaciones de eliminación y la distribución equilibrada de los costes entre los sucesivos tenedores de un bien que finalmente se ha convertido en un residuo.

En cuanto a la inclusión de las actividades vinculadas con los residuos dentro de los Servicios de Interés Económico General es preciso mencionar que el propio Libro Blanco dice que, conforme a la política de la Unión en materia de desarrollo sostenible, hay que tener en cuenta el papel de los Servicios de Interés General en la protección del medio ambiente, y las particularidades que tengan una relación directa con el medio ambiente, como los sectores del agua y de los residuos, aspecto que, asimismo, se consideró relevante en diversas respuestas durante la Consulta Pública realizada al respecto tras la elaboración del Libro Verde inicial.

Asimismo, el Parlamento Europeo, en su Resolución sobre el Libro Blanco recuerda a la Comisión, en su considerando 46, que, en su resolución de 13 de noviembre de 2001, propone presentar informes y propuestas para garantizar, en el ámbito de la gestión de residuos, una eliminación segura y un reciclaje sin peligro para el medio ambiente, incluso en ausencia de obligaciones en materia de notificaciones y presentación, estableciendo un marco que se base en los mecanismos del mercado, dando, por tanto, una orden precisa a la Comisión sobre este tema.

No obstante, es conveniente mencionar el estudio, que no ha sido tan favorable, realizado en 2004 por el Eurobarómetro, referente a la percepción de los ciudadanos europeos respecto de los Servicios de Interés General⁹. Así, la ciudadanía europea no cita en absoluto los asuntos referentes a la recogida y al aprovechamiento de los residuos como SIEG. Sin embargo, esta laguna se debe al hecho de que esta posibilidad no estaba incluida en el cuestionario sobre la base del cual se preparó dicho estudio. Éste incluía, sin embargo, otros servicios alternativos como la energía, los transportes, las telecomunicaciones y los servicios relacionados con el agua.

Todo ello ha hecho que la reciente propuesta de Directiva modificada, relativa a los Servicios en el Mercado Interior, de 4 de febrero de 2006¹⁰, establezca en su artículo 17 dero-

9. OPTEM para la Comisión Europea, Dirección General de Salud y Protección de los consumidores y el EUROBARÓMETRO: consumidores europeos y servicios de interés general. Estudios cualitativo en los 15 Estados miembros y los 10 Estados miembros futuros que acceden a la Unión Europea en 2004.

10. COM (2006) 160 final. Propuesta de directiva modificada del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios en el mercado interior. 4 de abril de 2006.

gaciones suplementarias a la libre prestación de servicios: que no se aplique a los Servicios de Interés Económico General que se prestan en otro Estado miembro, especialmente el tratamiento de residuos. Ello, como es natural, no implica “automáticamente y con carácter general” considerar este sector como un servicio de interés general, pero abre una puerta a su consolidación como tal en futuras actuaciones legislativas comunitarias o, eventualmente, en la jurisprudencia del Tribunal de Luxemburgo.

2.8. LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES.

Aspectos generales.

El artículo 73 del Tratado constituye una *lex specialis* respecto del artículo 86, apartado 2. Establece las normas aplicables a las compensaciones por servicio público del sector de los transportes terrestres. Este artículo se desarrolla con el Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable¹¹, que dispone las condiciones generales para las obligaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre e impone métodos de cálculo para las compensaciones.

El Reglamento (CEE) nº 1191/69 exime todas las compensaciones concedidas en el sector del transporte terrestre que cumplan los requisitos de la notificación con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado. Asimismo, permite que los Estados miembros deroguen disposiciones en el caso de empresas que presten exclusivamente el servicio de transporte urbano, suburbano o regional. Cuando esta derogación se aplica, cualquier compensación por obligación de servicio público, siempre que constituya una ayuda de Estado, está

regida por las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Según la jurisprudencia Altmark, las compensaciones que no respeten las disposiciones del artículo 73 no podrán declararse compatibles con el Tratado sobre la base del artículo 86, apartado 2, o de cualquier otra disposición del Tratado.

Contrariamente al transporte terrestre, los sectores del transporte aéreo y marítimo están sujetos al artículo 86, apartado 2, del Tratado. Algunas normas aplicables a las compensaciones por servicio público en los sectores del transporte aéreo y marítimo figuran en el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, y en el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

Simultáneamente al Reglamento (CEE) nº 1191/69 aplicable al transporte terrestre, los reglamentos relativos a los sectores del transporte aéreo y marítimo no contemplan la compatibilidad de los elementos que puedan constituir ayudas estatales y no prevén una exención de la obligación de notificación contemplada en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.

De ello se deduce que las ayudas estatales en el sector de los transportes aéreo y marítimo deben respetar los Reglamentos (CEE) nº 2408/92 o 3577/92 y, en su caso, la decisión de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005.

Transporte aéreo.

La última etapa de la liberalización de los transportes aéreos generalizó la libre prestación de servicios dentro de la Unión Europea y produjo, en abril de 1997, la liberalización del cabotaje, es decir, el derecho de una compañía de un Estado miembro a explotar una ruta en otro Estado miembro.

La libertad de acceso al mercado se estableció mediante el Reglamento (CEE) 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L240)

11. La Comisión presentó una propuesta modificada de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la acción de los Estados miembros en materia de exigencias de servicio público y a la asignación de contratos de servicio público en el sector de los transportes de pasajeros por ferrocarril, por carretera y por vía navegable que figura en el documento COM (2002) 107.

La medida de salvaguardia más importante del reglamento atañe a las obligaciones de servicio público, que permiten que los gobiernos mantengan servicios considerados esenciales para el desarrollo armonioso de su territorio.

Este proceso se efectúa en dos tiempos. En primer lugar, para una determinada ruta, el Estado miembro publica las obligaciones de servicio público que se impondrán al transportista en términos de capacidad, frecuencia de vuelos y de tarifas. Luego, si ninguna compañía está dispuesta a prestar el servicio, el Estado miembro puede restringir el acceso a esta línea a una sola compañía y concederle compensaciones financieras a cambio de que respete estas obligaciones.

La libertad de tarifas es un complemento indispensable del libre acceso al mercado comunitario. El Reglamento (CEE) 2409/92 estipula que las compañías aéreas ya no están obligadas a someter sus tarifas a la aprobación de las autoridades nacionales. Como mucho, deberán informar veinticuatro horas antes de aplicar la nueva tarifa al mercado.

El artículo 4, apartado 1, a) y d), del Reglamento (CEE) 2408/92 estipula que:

“a) Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios, que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. La Comisión publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas la existencia de dicha obligación de servicio público.

d) Si ninguna compañía aérea hubiere iniciado o estuviere por iniciar servicios aéreos regulares en una ruta

de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a dicha ruta a una sola compañía aérea durante un período de hasta tres años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse. El derecho a explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública de forma individual o para un grupo de tales rutas a cualquier compañía comunitaria que tenga derecho a realizarlo. La licitación será publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas y el plazo de presentación de las solicitudes no podrá ser inferior a un mes a partir del día de su publicación. Las solicitudes presentadas por las compañías aéreas serán comunicadas inmediatamente a los demás Estados miembros interesados y a la Comisión.”

Transporte marítimo.

El Reglamento (CEE) 3577/92 que liberalizó el transporte marítimo entre puertos de un mismo Estado miembro, permite que cualquier operador comunitario realice este servicio en otro Estado miembro en el que no esté establecido.

El transporte marítimo de pasajeros y mercancías es vital para los habitantes de las islas europeas. Es la razón por la que se estableció un conjunto de normas específicas para conservar algunas de estas rutas marítimas que los operadores privados realizaban de forma deficiente.

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 ofrece a los Estados miembros un marco para intervenir en el mercado mediante restricciones de acceso al mercado o ayudas financieras relacionadas con las obligaciones de servicio público impuestas a los proveedores de servicios marítimos.

El artículo 4 de este reglamento reza así:

“1. Los Estados miembros podrán celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público, como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas.

Cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público,

lo hará de forma no discriminatoria respecto a cualquier armador comunitario.

2. Cuando impongan obligaciones de servicio público, los Estados miembros se limitarán a los requisitos relativos a los puertos a los que se debe prestar el servicio, a la regularidad, la continuidad, la frecuencia, la capacidad de prestación del servicio, las tarifas practicadas y a la tripulación del buque.

Cuando sea de aplicación, cualquier compensación por obligaciones de servicio público será accesible a cualquier armador comunitario.”

Corresponde a los Estados miembros (incluso a las autoridades regionales y locales, en su caso) decidir en qué rutas deben imponerse Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Cuando se imponen OSP, los Estados miembros deben de limitar su intervención a las exigencias esenciales contempladas en el artículo 4, apartado 2, y satisfacer la condición de no-discriminación.

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 establece una distinción entre las “Obligaciones de Servicio Público” y los “contratos de servicio público”.

Cuando se impongan Obligaciones de Servicio Público, todos los armadores que presten sus servicios en la misma ruta, podrán satisfacer colectiva, y no individualmente, las condiciones relativas a la regularidad y la frecuencia del servicio.

Cuando lleve a cabo un contrato de servicio público, la autoridad competente de un Estado miembro deberá respetar también las normas aplicables a los mercados públicos.

Acordar la exclusividad a un armador en una ruta, cuya explotación está sujeta a obligaciones de servicio público, permite normalmente que los Estados miembros reduzcan, como máximo, la tributación a los contribuyentes pero restringe la libertad de comercio. Es posible imponer obligaciones de servicio público ligeras a todas las explotaciones de una misma línea paralelamente a la ejecución de un contrato de servicio público con un operador.

La duración máxima para los contratos de servicio público no se contempla en el reglamento. Según la Comisión, un contrato de una duración superior a seis años normalmente no permite satisfacer el requisito de proporcionalidad.

El sector del transporte y el marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensaciones por servicio público (2005/C 297/04).

Las compensaciones por servicio público no constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, siempre que cumplan determinadas condiciones, tal y como se recoge en la jurisprudencia Altmark. Si las compensaciones por servicio público no cumplen estas condiciones y si se cumplen los criterios generales de aplicabilidad del artículo 87, apartado 1, estas compensaciones se consideran ayudas de Estado.

El marco comunitario que se adoptó al mismo tiempo que la decisión de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86.2 del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público, concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de Servicios de Interés Económico General, establece el marco general de evaluación de las compensaciones por servicio público. Éste es aplicable a las compensaciones por servicio público concedidas a las empresas para actividades sujetas a las normas del Tratado, a excepción del sector de los transportes y del sector de la radiodifusión que están cubiertos por medidas comunitarias sectoriales.

El sector del transporte y la Directiva 80/723/CEE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas así como a la transparencia entre determinadas empresas.

Tal y como hemos visto, los Estados miembros tienen la posibilidad de conceder a las empresas encargadas de los Servicios de Interés Económico General compensaciones para cubrir los costes específicos de estos servicios. No obstante, estas compensaciones no deben superar lo imprescindible para su funcionamiento y no deben utilizarse para financiar actividades que no se consideren un Servicio de Interés Económico General.

La Directiva 80/723/CEE de la Comisión impone a los Estados miembros que aseguren la transparencia de las rela-

ciones financieras entre los poderes públicos y las empresas públicas, al igual que dentro de algunas empresas, sometién-dolas a la obligación de llevar cuentas separadas.

En aplicación de la Directiva 80/723/CEE, llevar cuen-tas separadas sólo era un requisito cuando las empresas encargadas de SIEG recibían ayudas de Estado. Ahora bien, en su sentencia del caso *Altmark Trans GMBH*, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas precisó que, en determinadas condiciones, las compensaciones por servicio público no constituían ayudas de Estado con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado.

No obstante, sea cual sea la calificación jurídica de las compensaciones por servicio público, la obligación de llevar cuentas separadas con respecto al artículo 87, apartado 1, del Tratado se impone a todas las empresas beneficiarias de estas compensaciones que realicen también activida-des que no constituyan un servicio de interés económico general.

La Directiva 2005/81/CE de la Comisión, de 28 de noviem-bre de 2005, modificó la Directiva 80/723/CE, imponiendo la obligación de llevar cuentas separadas a toda empresa titular de unos derechos especiales o exclusivos concedidos por un Estado miembro, con arreglo al artículo 86.1 del Tratado, o que se encargue de la gestión de un servicio de interés eco-

nómico general, con arreglo al artículo 86.2 del Tratado, y reciba una compensación por servicio público, cualquiera que sea su forma, con relación a este servicio y que ejerza otras actividades, ya que sólo el hecho de llevar una contabilidad por separado permite identificar los costes imputables al Servicio de Interés Económico General y calcular la cantidad correcta de la compensación.

La transposición de esta Directiva al derecho interno de los Estados miembros debe hacerse, a más tardar, el 19 de diciembre de 2006.

Sin embargo, existen exclusiones, tanto sectoriales como cuantitativas, que afectan al sector del transporte y a las empresas cuyo volumen de negocios, libre de impuestos, no hayan alcanzado un total de 40 millones de euros.

En ambos casos, el Estado procederá, o velará por que se proceda, a un control de ausencia de compensación excesi-va, ya que constituye una ayuda de Estado incompatible que se deberá rembolsar. Cuando el importe de la compensación excesiva no supere el 10 % del importe de la compensación anual, podrá trasladarse al año siguiente y, en algunos ca-sos relacionados con la financiación de infraestructuras, una compensación excesiva excepcional superior al 10%, en determinados años puede resultar necesaria para el funcio-namiento del SIEG.



3 Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Energía en las RUP

3.1. PORTUGAL: AZORES Y MADEIRA.

Es curioso señalar que el marco actual de regulación del sector eléctrico en Portugal, establecido por los Decretos-Ley 183/95, 184/95 y 185/95 por los que se creaba el sistema eléctrico nacional (SEN), excluyen de su ámbito de aplicación a las Regiones de Azores y Madeira.

En efecto, en 1975 al nacionalizarse el sector eléctrico en este país, mientras que para Portugal continental se creó la Empresa Electricidade de Portugal, para las regiones insulares se crearon: la Empresa de Electricidade dos Azores (EDA), para Azores; y la Empresa de Electricidade da Madeira (EEM), para Madeira.

Por ello, aunque la legislación posterior estableció la aplicación de los principios generales del marco del sector eléctrico en estas Regiones, se consagraba igualmente: “as Regiões Autónomas poderiam definir uma organização própria dos seus sistemas eléctricos, tendo em conta as suas especificidades, na observância dos princípios gerais”.

Sin embargo, en el año 2002, la entidad supervisora Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) extendió a esas Regiones, los principios de cooperación y solidaridad del Estado y de convergencia de los sistemas eléctricos nacionales, la competencia de ERSE en cuanto a la gestión de las tarifas eléctricas, al funcionamiento de las reglas del sistema eléctrico tanto integrado como independiente y a la calidad del servicio prestado. Asimismo, en todo momento se fijó la necesidad de existencia de una comunicación entre el ERSE y las autoridades de estas Regiones.

Es importante citar el contenido de dicho Decreto-Lei n.º 69/2002, que extendió “às Regiões Autónomas dos Azores e da Madeira a regulação das actividades de produção, transporte e distribuição de energia eléctrica pela ERSE”, ya que establece que: “o fornecimento de energia eléctrica é um serviço público essencial devendo ser assegurado à generalidade dos consumidores nacionais em condições de igualdade”. Y en el preámbulo se precisan más estas condiciones de igualdad en dos aspectos clave: Uniformidad de tarifas procurando

que “sobrecusto da insularidade a ser suportado no quadro tarifário nacional” y la regulación de empresas en condiciones de igualdad con la empresa —EDP— que opera en el continente.

3.2. FRANCIA: DEPARTAMENTOS DE ULTRAMAR (DOM).

El primer elemento clave lo constituye la Ley n.º 2000-108 (*Modificada por la Ley n.º 2005-78*), relativa a la modernización y al desarrollo del servicio público de la electricidad. Aquí, los puntos más importantes son los siguientes:

- El artículo 1 indica que el servicio público de la electricidad tiene por objeto garantizar el suministro en todo el territorio nacional, respetando el interés general y que, además, participa en la cohesión social, asegurando el derecho a la electricidad para todos, en la lucha contra las exclusiones, en el desarrollo equilibrado del territorio y en el respeto del medio ambiente, en la investigación y en el progreso tecnológico, así como en la defensa y la seguridad pública.
- El artículo 2 cita que se garantiza el suministro de zonas del territorio no interconectadas a la red metropolitana y luego añade que los productores, y sobre todo Électricité de France, contribuyen a la realización de estos objetivos. Las cargas que se derivan de ello, sobre todo las de los artículos 8 y 10, son objeto de una compensación íntegra según las condiciones previstas en el apartado I del artículo 5.
- Asimismo, es importante mencionar el artículo 4 donde dice que las tarifas domésticas deben instaurar, dentro de un tramo del consumo, una tarifa especial “producto de primera necesidad” dado el carácter indispensable de la electricidad.
- El elemento compensatorio se cita en el artículo 5, donde se indica que las cargas imputables a las obligaciones

de servicio público asignadas a los operadores eléctricos se compensan íntegramente. Éstas comprenden, en materia de producción de electricidad: los sobrecostos de producción en las zonas no interconectadas a la red metropolitana continental que, debido a particularidades del parque de producción, inherentes a la naturaleza de estas zonas, no están cubiertas por la parte relativa a la producción en las tarifas de venta a los clientes no elegibles, o por los posibles toques de precio previstos en el punto I del artículo 4 de la presente ley.

- Asimismo, en lo que respecta a Mayote (isla de Reunión), el artículo 46.2 indica que el servicio público de la electricidad está organizado por el Estado y la corporación departamental de Mayote, cuya autoridad concede la distribución pública de electricidad conforme a la ley de 15 de junio de 1906 sobre los suministros de energía, negocia y concluye un contrato de concesión y ejerce el control del buen cumplimiento de las obligaciones de servicio público, establecidas en el pliego de condiciones.

Es todavía más relevante el Decreto n° 2004-90 relativo a la compensación de las cargas de servicio público de la electricidad que contiene las siguientes precisiones:

- El artículo 4 dice que “las cargas imputables a las obligaciones de servicio público de electricidad, que dan lugar a una compensación íntegra, están constituidas por los sobrecostos de producción y de suministros determinados en las condiciones establecidas en el presente artículo”.
- Y su apartado 2°, que, “cuando los soporta Electricité de France o la sociedad concesionaria del suministro público en Mayote, en las zonas no interconectadas a la red metropolitana continental, a la diferencia entre el precio de compra de la electricidad pagado en ejecución de los contratos en cuestión y el coste que resulte de la compra de la misma cantidad de electricidad a la tarifa de venta aplicada, en la parte relativa a la producción, a los clientes no elegibles”.

Este decreto sigue en algunos días al Decreto n° 2004-66, relativo al fondo de perecuación de la electricidad. Ese fondo de perecuación de la electricidad reparte entre los gestores de las redes públicas de distribución las cargas mencionadas

en el punto II del artículo 5 de la ley de 10 de febrero de 2000, según un método de perecuación preciso, que efectúa las operaciones de recaudación y de abono necesarias para esta perecuación.

El último elemento a considerar es la programación plurianual de las inversiones de producción que establece los objetivos en materia de reparto de la capacidad de producción por fuente de energía primaria y, en su caso, por técnica de producción y por zona geográfica, incluidos en el artículo 6 de la Ley n° 2000-108. Esta programación plurianual establece las líneas directrices para garantizar la seguridad del suministro de energía y tiene en cuenta las necesidades de las regiones aisladas de Francia.

En un plano superior, se puede citar también la Ley n° 2005-781, del programa que fija las orientaciones de la política energética. La diversificación energética debe tener en cuenta la situación específica de las zonas no interconectadas. Las zonas no interconectadas del territorio francés, principalmente Córcega, los cuatro departamentos de ultramar, la corporación departamental de Mayote y la corporación territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon se caracterizan por su fragilidad y su fuerte dependencia energética, por tener unos costes de producción de electricidad más elevados que en el territorio metropolitano continental y por una demanda eléctrica que aumenta más rápidamente debido a un crecimiento económico constante y a un retraso progresivo en los equipos domésticos y en materia de infraestructura. El Estado cuida, por tanto, en concertación con las corporaciones correspondientes, de poner en práctica una política energética basada en una normativa adaptada, que permita controlar los costes de producción, garantizar la diversidad de su oferta energética y su seguridad de suministro y de controlar los costes económicos correspondientes. Además, fomenta con el fortalecimiento de las ayudas en estas zonas, las acciones de control de la energía y de desarrollo de las energías renovables, sobre todo la energía solar.

Por último, y a título informativo, hay que citar el Informe de Jean Syrota, Presidente de la Comisión de Regulación de la Electricidad (CRE) sobre la Evaluación de las obligaciones de servicio público de la electricidad (febrero de 2000), que hizo un estudio en profundidad sobre las OSP en el caso de Francia.

De esta breve lectura de la legislación francesa más relevante pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- El servicio público de electricidad ocupa un papel relevante dentro del cuadro general legislativo en esta materia.
- Se reconocen los elementos específicos de los “territorios aislados”, que requerirán soluciones adaptadas a esa realidad.
- El marco de programación plurianual de las inversiones en el sector de la electricidad, tiene también una dimensión regional, y por tanto, la situación específica de cada región deberá ser tenida en cuenta.
- Se reconoce el derecho a un sistema de perecuación de tarifas y se crean los mecanismos para poder acreditar y recuperar los sobrecostes derivados de las obligaciones de interés general y, en el caso de los “territorios aislados” de sus especificidades en la prestación de un servicio de calidad equivalente.
- Electricité de France (EDF) y la Société concesionaria de la distribución pública de electricidad en Mayotte, son los encargados de velar por el cumplimiento de los preceptos anteriores.

3.3. ESPAÑA: ISLAS CANARIAS.

El punto de partida lo constituyen los artículos 12 y 16 de la Ley 54/97 del Sector Eléctrico. En el artículo 12, apartado 1 se define que “Las actividades para el suministro de energía eléctrica que se desarrollen en los territorios insulares y extrapeninsulares serán objeto de una reglamentación singular que atenderá a las especificidades derivadas de su ubicación territorial, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla”.

También el apartado 2 refleja que “el Gobierno podrá determinar un concepto retributivo adicional que tendrá en consideración todos los costes específicos de estos sistemas. Ello se complementa con el apartado 3 donde se dice que “Los costes derivados de las actividades de suministro de energía eléctrica cuando se desarrollen en territorios insulares y extrapeninsulares y no puedan ser sufragados con cargo a los ingresos obtenidos en dichos ámbitos territoriales, se integrarán en el conjunto del sistema a efectos de

lo previsto en el artículo 16”. Complementariamente, este artículo, hace referencia a que “Tendrán la consideración de costes permanentes de funcionamiento del sistema los siguientes conceptos: “...Los costes que por el desarrollo de actividades de suministro de energía eléctrica en territorios insulares y extrapeninsulares, puedan integrarse en el sistema”.

Ello tiene tres consecuencias fundamentales:

- Se reconoce la singularidad de los sistemas insulares, caso de Canarias, atendiendo a las especificidades derivadas de su ubicación territorial.
- Se faculta al Gobierno para establecer un concepto retributivo adicional para cubrir los sobrecostes de los sistemas de producción insulares.
- Se reconoce como costes globales del sistema, y por tanto incorporables a la tarifa general única en todo el territorio nacional (tal y como establece el artículo 17), ese concepto retributivo especial, correspondiente a las regiones insulares, en igualdad de condiciones con otros costes como la retribución del Operador del sistema.

A la citada Ley le siguió, con más de cinco años de retraso, el R.D. 1747/2003, por el que se regulan los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares y se precisan, con mayor detalle, los preceptos de la citada Ley. De este R.D. merecen destacarse los siguientes aspectos:

- “La planificación de los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares (SEIE)..., se realizará de acuerdo con las comunidades autónomas, de forma coordinada con la planificación general que corresponde al Estado”.
- “La definición de la potencia necesaria en cada SEIE, que será objeto de retribución... se hará en términos de un determinado valor mensual de probabilidad de pérdida de carga, fijado en menos de un día en 10 años”.
- “Las comunidades autónomas podrán promover concursos de nueva capacidad de producción cuando no se alcance el nivel mínimo de reserva de potencia o por razones de eficiencia económica que así lo aconsejen. Las bases del concurso establecerán las características de las instalaciones y la retribución máxima por garantía de potencia, y a ellas deberán ceñirse las ofertas de los concursantes. Las bases que afecten al régimen económico deberán ser

previamente acordadas entre la Administración que las promueva y el Ministerio de Economía”.

- “En cuanto al sistema de retribuciones, se desarrolla en un número prolijo de conceptos de cálculo, en los que resulta evidente que se retribuirá las instalaciones de generación, transporte y distribución en régimen ordinario, de acuerdo con un sistema de costes estándares basados en los promedios imperantes en el sistema general integrado en España”.

Es también importante hacer mención del informe preceptivo que la Comisión Nacional de la Energía de España realizó con ocasión de este Real Decreto. Dicho informe fue bastante crítico con la orientación que el citado R.D. establecía y sus reservas se centraban en los siguientes aspectos:

- “En la propuesta no se sientan las bases para el posible desarrollo futuro de la competencia y se limita la entrada de nueva potencia por encima de un determinado nivel”.
- “Se establecen unos objetivos ambiciosos para la calidad del servicio de la generación, lo que conlleva la programación de un exceso de potencia rodante. Habría sido más adecuado definir distintos objetivos de calidad derivada de la generación, en función de las características de los sistemas aislados y extrapeninsulares”.
- “La propuesta no contempla la existencia de tecnologías eficientes de pequeño tamaño (como grupos diésel o ciclos combinados con cogeneración) que pueden hacer posible la competencia en el futuro. Estas tecnologías y otras que pudieran desarrollarse podrían incorporarse en los sistemas aislados de la mano de terceros agentes, ya que sus requerimientos de ubicación son relativamente reducidos, siempre que la regulación estableciera mecanismos concurrentiales y transparentes para la formación de precios”.
- “En la propuesta no se sientan las bases para que se pueda desarrollar en el futuro una mínima competencia que sea compatible con una situación de garantía de suministro a un coste razonable”.

Por último, nos ha parecido conveniente entresacar algunos párrafos del llamado Libro Blanco sobre la Reforma del marco regulatorio de la generación eléctrica en España publicado a mediados del año 2005. Este Libro Blanco, encargado por el Ministerio de Industria de España a un grupo

de destacados académicos y especialistas en la materia, en su capítulo 11.1, hace referencia a los sistemas insulares. En tanto en cuanto que el citado Libro Blanco, puede orientar actuaciones futuras de la Administración española, parece conveniente señalar algunos aspectos claves del mismo:

- “No se deben crear mercados competitivos donde el tamaño del sistema eléctrico no lo permite”.
- “El tema que aparece como más crítico en la regulación de la generación eléctrica en los sistemas insulares y extrapeninsulares es el de las inversiones en nueva capacidad de generación. El primer aspecto clave es el de asegurar que exista un margen suficiente de capacidad instalada y disponible sobre la demanda punta prevista en el sistema (...) El segundo, y menos prioritario, es promover la entrada de nuevos agentes productores que puedan competir con la empresa incumbente en determinados aspectos por determinar”.
- Se propone asimismo, simplificar el marco retributivo diferenciando entre los generadores existentes, generadores acogidos a un sistema de concursos y generadores que opten libremente a participar en el sistema. Asimismo, “aceptando el principio de tarifa única en todo el territorio nacional, deben aplicarse los mecanismos mínimos imprescindibles para cumplir este objetivo en los sistemas insulares y extrapeninsulares”.

4 Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General en el Sector de la Recogida y Recuperación de los Residuos en las RUP

Una fuente de información muy importante y de carácter global para todas las RUP sobre la preparación del presente documento resumen es el estudio realizado en 2001 por AREAM —Agência Regional da Energia e Ambiente da Região Autónoma da Madeira¹²— sobre este mismo asunto. Este

estudio, aunque lógicamente no esté actualizado en algunos aspectos debido al tiempo que ha pasado, se ha utilizado en gran medida de la siguiente forma:

La primera referencia es la del marco institucional de estas regiones, haciendo especial hincapié en los residuos:

Marco institucional de las Regiones Ultraperiféricas.

| | PORTUGAL | | ESPAÑA | FRANCIA | | | |
|--|---|--|---|---|--|---|--|
| | Madeira | Azores | Canarias | Guadalupe | Martinica | Reunión | Guiana |
| Estatuto político administrativo | Región Autónoma | | | Región departamental | | | |
| Institución legislativa regional | Asamblea legislativa regional | | Parlamento regional | — | | | |
| Número de municipios | 11 | 19 | 87 | 34 | 34 | 24 | 22 |
| Asociaciones de municipios para la gestión de los residuos | Una asociación con todos los municipios (AMRAM) | Asociación de municipios de la isla de Pico (AMIP) y Asociación de municipios de la isla de San Miguel (AMISM) | Una asociación con todos los municipios (FECAM) | 2 mancomunidades entre municipios (SICTOM) para la gestión de los residuos con 9 y 4 municipios respectivamente | 2 asociaciones de municipios (CCNM, CCES); una asociación de municipios (CASEM) con todos los municipios y una mancomunidad entre municipios | 5 asociaciones de municipios con todos los municipios | 2 asociaciones de municipios con 14 (existen 22) (CCCL et CCOG), los 8 municipios restantes prevén la creación de una tercera asociación de municipios |

Competencias de gestión de los residuos sólidos urbanos.

| | PORTUGAL | | ESPAÑA | FRANCIA | | | |
|--|---|---|--|---|--|--|--|
| | Madeira | Azores | Canarias | Guadalupe | Martinica | Reunión | Guiana |
| Recogida y transporte de residuos | Concejos municipales | | | Concejos municipales y las 2 mancomunidades de municipios (SICTOM) | Asociaciones de municipios (CCNM, CCES, CESEM) | Asociaciones de municipios | Concejos municipales |
| Tratamientos y destino final de los residuos | Gobierno regional | Concejos municipales | Gobierno regional | Concejos municipales y los 2 SICTOM | CASEM y SMITOM tienen las competencias pero fuera de las asociaciones de municipios (CCNM, CCES) | Asociaciones de municipios | |
| Costes de tratamiento y destino final | En Madeira, los municipios pagan al gobierno regional por tonelada de residuos entregada para el tratamiento y su destino final | En Azores, los municipios pagan al gobierno regional por tonelada de residuos entregados para el tratamiento y su destino final | En Canarias, los municipios pagan al gobierno regional por tonelada de residuos entregada para el tratamiento y el destino final: en las plantas de transferencia 12,02 euros/Tm y en los terrenos que no respetan todas las normas 3,30 euros/Tm. | En Guadalupe, los municipios pagan entre 9,15 y 28,96 €/Tm de residuos entregada. En el futuro con incineración: 76,22 € por tonelada | En Martinica, los municipios pagan por tonelada de residuos entregada. | En Reunión, los municipios pagan entre 30,49 y 53,36 €/Tm de residuos entregada. | En Guayana, los municipios pagan 15,24 €/Tm de residuos entregada. |
| Fiscalidad | Concejos municipales Gobierno regional Autoridades policiales | Concejos municipales Gobierno regional Autoridades policiales | Concejos municipales Gobierno regional | Estado | Estado | Estado | Estado |

12. AREAM – Agencia regional de energía y medio ambiente de la Región Autónoma de Madeira. Gestión de residuos sólidos urbanos y gestión de embalajes y residuos de embalajes en las regiones ultraperiféricas: identificación de los problemas y de las dificultades específicas, 2001.

El segundo elemento que hay que mencionar aquí es la parte de las conclusiones de este estudio que se manifiestan en los sobrecostos específicos de estas regiones con respecto a los territorios continentales de un mismo Estado miembro, que son provocados por desventajas identificadas

como la lejanía, la fragmentación de los territorios insulares de una misma región y, en general, la dimensión económica insuficiente para el desarrollo de acciones propias de aprovechamiento de los residuos en la propia región.

Particularidades de las Regiones Ultraperiféricas que reflejan las desventajas que incrementan los costes de gestión de residuos con respecto a sus territorios continentales respectivos.

| Particularidades | Implicación en la gestión de los RSU, los embalajes y los residuos de embalajes | Región ultraperiférica |
|--|---|---|
| La mayor parte de las RUP está construyendo infraestructuras de tratamiento de residuos. | Implica un gran retraso en la recogida selectiva de residuos, en especial los residuos de embalajes. | Madeira, Azores, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica, Guayana |
| Actividad turística de temporada | Aumenta la presión en los sistemas de gestión de los RSU, los embalajes y los residuos de embalajes | Madeira, Guadalupe, Martinica |
| Importación por vía marítima de los bienes de consumo | Aumentan los precios, la cantidad de residuos de embalajes y complica el proceso de reutilización. En el caso de los archipiélagos, con islas alejadas, los precios son más elevados y el proceso de reutilización más difícil. | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Industria local poco desarrollada. Lejanía de los territorios continentales | Es necesario importar todo el equipamiento y las piezas para la gestión de los residuos. Ello genera sobrecostos y retrasos en la adquisición de recambios. En el caso de los archipiélagos, los sobrecostos y los retrasos son más importantes debido a la doble y triple insularidad | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Reducida superficie y aislado | Economías de escala reducidas, lo cual incrementa los precios de las soluciones para el tratamiento y el destino final. En el caso de los archipiélagos, la dimensión reducida y la dispersión de las islas reduce las economías de escala obligando a la multiplicación de soluciones de tratamiento y destino final o al transporte marítimo de los residuos hacia las islas más grandes, lo cual implica un sobrecoste para la gestión de residuos | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Condiciones marítimas adversas que perjudican o impiden la navegación marítima | Dificultades operativas del transporte marítimo y sobrecostos de gestión con el resultado de la necesidad de contratar seguros más caros, la necesidad de un mayor espacio para el almacenamiento. Esta situación es más complicada en las islas más aisladas y en las islas con turismo de temporada | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Humedad y salinidad del aire | Implica un mayor desgaste de los equipos y, por consiguiente, la necesidad de un mayor mantenimiento e importación de piezas de recambio | Madeira, Azores, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica, Guayana |
| Relieve accidentado. Elevada densidad de población. Población dispersa y de difícil acceso. Red vial difícil | Implica sobrecostos en la recogida y el transporte de residuos y en la implantación de la recogida selectiva (exige más equipamiento de recogida, vehículos, contenedores y un mayor desgaste de los vehículos) | Madeira, Azores, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica |
| Interior del territorio aislado con acceso fluvial o aéreo, con baja densidad de población (Guayana) Población aislada con acceso por helicóptero (Reunión) | Incrementa el precio y complica la recogida selectiva de RSU. Condiciona e, incluso, impide la recogida selectiva. En el caso de Guayana, la baja densidad de población en el interior del territorio y el acceso limitado impiden la rentabilización de las infraestructuras de tratamiento adecuadas, impiden optar a la construcción de numerosas soluciones de destino final, situación que complica el cumplimiento de todas las normas sanitarias de construcción y explotación de vertidos debido a los costes | Guayana, Reunión |
| Regiones poco atractivas para el establecimiento de técnicos | Dificultad de los municipios para la gestión de residuos, especialmente el plan de ordenación, la educación medioambiental, la recogida y el tratamiento de datos, la elaboración de proyectos y peticiones de programas de apoyo financiero. Sobrecostos para la contratación de técnicos permanentes y servicios administrativos de consultoría que a menudo son empresas establecidas en territorio continental. Esta situación es más difícil en los archipiélagos ultraperiféricos debido a la doble y a la triple insularidad | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Inviabilidad, en general, de una industria de reciclaje, debido al aislamiento, la reducida dimensión de sus mercados y a la recogida selectiva poco desarrollada | Implica el transporte marítimo de los materiales recibidos ya seleccionados para el territorio continental o países terceros, incrementando los sobrecostos de gestión. La exportación del material para el reciclaje es más cara en los archipiélagos ultraperiféricos, debido a la doble y a la triple insularidad que requiere transporte marítimo entre las islas. | Martinica, Guayana, Reunión, Madeira, Canarias, Azores, Guadalupe |
| Implantación de sistemas integrados de gestión de embalajes y de residuos de embalajes con valores Punto Verde y con contrapartidas iguales a las del territorio continental | Implica un déficit financiero en la gestión selectiva de residuos, la selección y el transporte marítimo de los materiales recibidos para el territorio continental o país tercero | Madeira, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica |
| Aislamiento y lejanía del territorio continental | Complica la cooperación a nivel técnico y político, especialmente en los archipiélagos con varias islas habitadas y alejas unas de otras | Madeira, Azores, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica, Guayana |
| Riesgo de catástrofes naturales | Implica el hecho de tener que destinar recursos para la prevención de catástrofes naturales, disminuyendo así la capacidad financiera para destinar recursos a la gestión de residuos | Madeira, Azores, Canarias, Reunión, Guadalupe, Martinica, Guayana |

En cuanto a los datos estadísticos de residuos y a su aprovechamiento, el nivel de información estadístico disponible para cada una de las RUP no ha sido uniforme en lo que respecta al grado de detalle y al año de referencia, e incluso para las RUP francesas no hay información disponible en la web de ADEME donde no se hace referencia a estas regiones. Por lo tanto, hemos decidido presentar caso por caso el nivel estadístico disponible sobre la base de la información estadística general existente en el estudio arriba mencionado que se detalla aunque un poco desfasada en el tiempo.

4.1. PORTUGAL: AZORES Y MADEIRA.

Hay que destacar que el marco actual de reglamentación del sector de recogida y recuperación de los residuos en Portugal está establecido en la Ley nº 1/87 sobre el medio ambiente, el Decreto-ley nº 239/97 que establece las normas generales de gestión de residuos, el Decreto-ley nº 294/94 que establece el régimen jurídico de la explotación y la gestión de los sistemas municipales de tratamiento de los residuos sólidos urbanos, el Decreto-ley nº 516/99 que establece el Plan estratégico de gestión de residuos industriales, y otros decretos-ley específicos relativos a las diferentes categorías de “residuos especiales”.

Para desarrollar en la práctica estas previsiones legislativas, se pusieron en marcha, en Portugal, cuatro Planes Estratégicos: El PERSU o Plan Estratégico de Residuos Sólidos Urbanos, el PESGRI o Plan Estratégico de Gestión de Residuos Industriales, el PNAPRI o Plan Nacional de Prevención de Residuos Industriales y el PERH o Plan Estratégico de Gestión de Residuos Hospitalarios y está, finalmente, otro en preparación: el Plan Estratégico de Gestión de Residuos Agrícolas. Como organismo técnico de carácter público y dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, encargado de la ejecución de la política en esta materia, se creó el Instituto de Residuos.

Los residuos especiales cuentan con sus propias sociedades nacionales de recogida, tratamiento y valorización, ya sean los Centros Integrados de Reutilización, Valorización y Eliminación de Residuos (CIRVER), o entidades como el Sis-

tema de Sociedades de Puntos Verdes para los Embalajes y Residuos de Embalajes, VALORMED para los medicamentos, ECOPIHAS para las baterías, VALORCAR para los automóviles y otros para el resto de residuos especiales.

Un aspecto importante es la definición del ámbito potencial en cuanto a la ejecución de estas actividades. Pues bien, de acuerdo con la legislación portuguesa corresponde a la administración central la planificación de estas actividades de recogida, recuperación, valorización y disposición de residuos, lo cual se plasma a través de estos Planes Estratégicos antes citados. Sin embargo, corresponde a las Regiones, y en este caso a Madeira y Azores, de acuerdo con la “Ley de Autarquías”, Decreto-Ley nº 100/84, que atribuye al ámbito local de competencia las de “salud pública y saneamientos básicos” y les otorga la potestad de fijar las tarifas para la prestación al público por parte de los servicios públicos municipales o municipalizados en el ámbito de recogida, vertido y tratamiento de residuos”.

En el caso de Madeira, hay que citar el Decreto Legislativo Regional nº 21/99/M de 5 de agosto que adapta a la Región el Decreto-Ley nº 239/97 y el Decreto Legislativo Regional nº 21/2005/M que establece la calificación de bienes, inmuebles e infraestructuras necesarias para la implantación de los sistemas de transferencia, selección, valorización y tratamiento de los residuos sólidos.

En Azores, la Resolución nº 190/99 del Consejo de Gobierno aprobó el Plan Estratégico de Residuos Sólidos Urbanos de Azores (PERSUA) y se está desarrollando el Plan Estratégico de Residuos Industriales y Especiales de Azores (PERIEA).

4.2. FRANCIA: DEPARTAMENTOS DE ULTRAMAR (DOM).

El elemento central del sistema legal de recogida de residuos en Francia está constituido por el Código general de Corporaciones territoriales, que establece:

- **En su artículo L2224-13:** “Los municipios o los establecimientos públicos de cooperación entre municipios

garantizan, eventualmente, junto con los departamentos y las regiones, la eliminación de los residuos domésticos. Los municipios pueden transferir a un establecimiento público de cooperación entre municipios o a un sindicato mixto toda la competencia de eliminación y aprovechamiento de los residuos domésticos, o la parte de esta competencia que comprenda el tratamiento, el vertido de los residuos últimos, así como las operaciones de transporte, de clasificación o de almacenaje que correspondan. A petición de los municipios y de los establecimientos públicos de cooperación entre los municipios que lo deseen, se le puede confiar al departamento, la responsabilidad del tratamiento, del vertido de los residuos últimos y de las operaciones de transporte, de clasificación o de almacenaje que correspondan. El departamento y el municipio o el establecimiento público de cooperación entre los municipios determinan, mediante un acuerdo las modalidades, sobre todo, financieras, de transferencia de los bienes necesarios para el ejercicio de la parte del servicio confiado”.

- **En su artículo L2333-76:** Los municipios, los establecimientos públicos de cooperación entre municipios y los sindicatos mixtos que se benefician de la competencia prevista en el artículo L 2224-13, pueden instituir un canon de retirada de la basura, calculado en función del servicio prestado, siempre que aseguren, al menos, la recogida de los residuos domésticos. Cuando los municipios aseguren, al menos, la recogida y hayan transferido el resto de la competencia de eliminación a un establecimiento público de cooperación entre municipios con fiscalidad propia, éstos podrán establecer una transferencia parcial del rendimiento del canon de retirada de la basura a beneficio de éste último. El canon lo establece la asamblea deliberante de la corporación local o del establecimiento público que fija la tarifa, que es recaudada por esta corporación, el establecimiento o por delegación de la asamblea deliberante, por el concesionario del servicio.
- Por otro lado, hay que tener en cuenta el Código del medio ambiente (Parte legislativa), Libro V, especialmente el Título IV, Capítulo I, Eliminación de residuos y recuperación de los materiales:
 - Define las prioridades de gestión de los residuos.

- Prevé la realización de planes departamentales y regionales para la eliminación de los residuos.
- Presenta la nomenclatura de las instalaciones clasificadas para la protección del medio ambiente y prevé la concesión de autorizaciones previas para la explotación de unidades de tratamiento o de almacenaje.

Estas previsiones legales están desarrolladas en los Planes de eliminación de residuos domésticos y similares procedentes del Decreto nº 96-1008, modificado por el Decreto nº 2005-1472, que establece las medidas que recomienda tomar para prevenir el aumento de la producción de residuos domésticos y similares, incluso para prevenir la producción de residuos de envases cuyos tenedores finales son los hogares, y para promover, en su caso, la reutilización de estos residuos fijando también porcentajes mínimos de recuperación energética y de reciclaje.

Los municipios y los establecimientos de cooperación entre municipios competentes para la retirada y el tratamiento de la basura pueden optar a dos modos de financiación: mediante fiscalidad local, general o específica, mediante canon, a cargo de los usuarios del servicio, como el impuesto de recogida de basura (TEOM) el canon de retirada de la basura (REOM), que no es una deducción fiscal, sino la contraprestación financiera del servicio prestado, que ha de equilibrar la cantidad total de los gastos del servicio de eliminación de los residuos.

También existe un sistema de ayudas en este ámbito, y las ayudas proceden de tres fuentes diferentes:

- Otras corporaciones locales.
- El Estado, a través del ADEME y con una consideración especial para algunas regiones como los DOM. El ADEME es un establecimiento público de carácter industrial y comercial, financiado con el presupuesto del Estado, el que ayuda a las corporaciones en el equipamiento de gestión de residuos (ayuda financiera, asesoramiento y asistencia técnica).
- Los organismos privados, autorizados por los poderes públicos, y a los que se les ha conferido una misión de interés general para favorecer la recogida selectiva de residuos aprovechables, recolectando financiaciones y redistribuyendo ayudas para favorecer la recogida y el aprovechamiento

de los envases. Se ha autorizado a tres organismos: ADEL-PHE, cuya competencia inicial se ha ampliado a cinco materiales (vidrio, acero, aluminio, papel-cartón y plástico); el CYCLAMED, cuya competencia corresponde, únicamente, a los medicamentos y los eco-envases que tiene en cuenta casi la totalidad de la recogida selectiva establecida en los municipios franceses.

Por último, otros textos legislativos a considerar, también son:

- Decreto nº 92-377 de 1 de abril de 1992 sobre la aplicación de los residuos producidos por el abandono de los envases, de la Ley nº 75-633 de 15 de julio de 1975 con sus modificaciones.
- Decreto nº 94-609 de 13 de julio de 1994 sobre la aplicación de la Ley nº 75-633 de 15 de julio de 1975, modificada y relativa, principalmente, a los residuos de envases cuyos tenedores no son los hogares.
- Decreto nº 2000-404 de 11 de mayo de 2000, relativo al informe anual sobre el precio y la calidad del servicio público de eliminación de residuos.
- Decreto nº 2005-635 de 30 de mayo de 2005, relativo al control de los circuitos de tratamiento de residuos.
- Decreto nº 2005-829 de 20 de julio de 2005, relativo a la composición de los equipos eléctricos y electrónicos y a la eliminación de los residuos producidos por estos equipos.
- Ley nº 2005-1319 de 26 de octubre de 2005, de adaptación al derecho comunitario en el ámbito del medio ambiente de la Directiva 1999/31/CE sobre el vertido de residuos.
- Circulares relativas a la gestión de residuos orgánicos y a la descentralización de planes de eliminación de residuos domésticos y similares (PEDMA).

4.3. ESPAÑA: ISLAS CANARIAS.

El elemento de partida en Canarias lo constituye la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos que además de inspirarse en la legislación comunitaria establece el siguiente reparto de competencias estatales, regionales y locales en materia de residuos:

- **A la Administración General del Estado:** elaborar los planes nacionales de residuos, autorizar los traslados de residuos desde o hacia terceros países no pertenecientes a la Unión Europea e inspeccionar el citado régimen de traslados.
- **A la Administración Autonómica:** elaborar los planes autonómicos y autorizar, vigilar y sancionar las actividades de producción y gestión de residuos.
- **A las Entidades locales:** gestionar los residuos urbanos; así como la recogida, el transporte y, al menos, su eliminación.

Otro elemento legislativo importante es la Ley 11/1997, de Envases y Residuos de Envases (adaptada parcialmente en 1998 por la Ley anterior), que puede servir de modelo (ya que es de aplicación *mutatis mutandi* con respeto a las salvedades propias, al resto de Regiones RUP), para comprender el entramado jurídico de financiación de ingresos y costes derivados de esta actividad y su reparto entre productores, consumidores y autoridades regionales y locales, de acuerdo con el siguiente modelo:

- Los sistemas integrados de gestión se financian mediante la aportación de los envasadores de una cantidad por cada producto envasado puesto por primera vez en el mercado nacional, acordada con los agentes económicos participantes, según los diferentes tipos de envases, por la entidad a la que se le asigne la gestión del sistema. Esta cantidad, idéntica en todo el ámbito territorial del sistema integrado de que se trate, no tendrá la consideración de precio ni estará sujeta a tributación alguna y su abono dará derecho a la utilización del símbolo acreditativo del sistema integrado en el envase.
- Los sistemas integrados de gestión de residuos de envases y envases usados financiarán la diferencia de coste entre el sistema ordinario de recogida, transporte y tratamiento de los residuos y desechos sólidos urbanos en vertedero controlado y el sistema de gestión regulado en la presente sección, incluyendo entre los costes originados por este último, el importe de la amortización y de la carga financiera de la inversión que sea necesario realizar en material móvil y en infraestructuras.
- Los sistemas integrados de gestión deberán compensar a las Entidades locales o Entes Regionales que partici-

pen en ellos por los costes adicionales que, en cada caso, tengan efectivamente que soportar de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior, en los términos establecidos en el correspondiente convenio de colaboración.

- La participación de las Entidades locales en los sistemas integrados de gestión de residuos de envases y envases usados se llevará a efecto mediante la firma de convenios de colaboración entre éstas y la entidad a la que se le asigne la gestión del sistema. De acuerdo con lo que se establezca en estos convenios, las Entidades locales se comprometerán a realizar la recogida selectiva de los residuos de envases y envases usados incluidos en el sistema integrado de gestión de que se trate, y a su transporte hasta los centros de separación y clasificación o, en su caso, directamente a los de reciclado o valorización.

Asimismo, deben citarse otras normas y actividades en relación con este tema como son el Plan Nacional de Residuos Urbanos (2000-2006), aprobado en febrero del año 2000, el Real Decreto 1481/2001, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la Orden Ministerial 2192/2005, por la que se regulan las bases para la concesión de subvenciones para financiar el transporte a la península, o entre islas, de los residuos generados en las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Es importante, igualmente, señalar en relación con esta Orden Ministerial, y por ser la única referencia legal precisa encontrada en cuanto a compensación de costes hacia territorios insulares, que en su apartado 3 se establece que: "Serán subvencionables los costes derivados de la existencia de territorios extrapeninsulares o disgregados que impidan o hagan excesivamente costosa la valorización de los residuos en dichos territorios, por razones territoriales, de economía de escala o de gestión ambientalmente correcta de los residuos. Estos costes estarán integrados por las prestaciones de servicio de transporte entre islas o a la península. También se incluyen los costes de transporte entre islas o a la península realizados por medios propios conforme el artículo 31 de la Ley General de Subvenciones. Sin embargo, en su apartado 8º se establece que : "Quedan excluidos los traslados a la península de los residuos de envases y envases usados puestos en el mercado a través de algún sistema integrado de gestión de

residuos de envases y envases usados, que se regularán de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional cuarta de la Ley 11/1997, de Envases y Residuos de Envases".

Esta disposición adicional cuarta de la Ley 11/1997 precisa a su vez que: "Para las Islas Baleares y Canarias, Ceuta y Melilla, los sistemas integrados de gestión de envases y residuos de envases deberán financiar su traslado desde las islas Baleares y Canarias y desde Ceuta y Melilla a la península, cuando no sea posible su tratamiento en esos lugares, de forma que dicho traslado se realice a coste cero. El traslado, a los mismos efectos y con los mismos fines, de los residuos de envases acogidos al sistema de depósito, devolución y retorno, se costeará mediante ayudas financiadas por la Administración General del Estado. Los sistemas integrados de gestión de residuos de envases y envases usados financiarán la diferencia de coste entre el sistema ordinario de recogida, transporte y tratamiento de los residuos y desechos sólidos urbanos en vertedero controlado, incluyendo entre los costes originados por este último, el importe de la amortización y de la carga financiera de la inversión que sea necesario realizar en material móvil y en infraestructuras".

En el ámbito de la Región de Canarias, las competencias están recogidas en la Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias, donde en su ámbito de actuación se excluyen la mayor parte de los mismos, entre ellos, los de envases y residuos de envases que se regularán por su legislación específica.

5 Normativa sobre los Servicios de Interés Económico General en el Sector del Transporte Marítimo y Aéreo en las RUP

La cuestión de los transportes que, no obstante, constituye un elemento determinante para el desarrollo de los espacios de las regiones ultraperiféricas, escapa, en gran medida, a la competencia de las autoridades regionales y locales.

El análisis comparativo de las RUP revela un predominio, casi general, del Estado en la gestión de los transportes marítimos y aéreos entre las RUP y el continente. En lo referente a las rutas interinsulares y la gestión de las infraestructuras portuarias o aeroportuarias, la situación es más diversa. Sin embargo, la gestión regional o local predomina en el sector de los transportes por carretera, ya sea la red de carreteras o los transportes públicos.

5.1. PORTUGAL: AZORES Y MADEIRA.

TRANSPORTE AÉREO.

El artículo 231 del código constitucional portugués establece que el Gobierno portugués debe comprometerse imperativamente a asegurar la protección social de los residentes de las regiones autónomas y eliminar las desigualdades derivadas de la situación geográfica de estas islas.

Compete al Estado administrar los transportes aéreos entre Portugal continental y las regiones autónomas de Azores y Madeira, y entre estas últimas y el exterior, así como legislar en la materia por medio de las instituciones nacionales siguientes: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y Dirección General de Aviación Civil.

Las conexiones aéreas regulares entre el continente y las regiones autónomas de Azores y Madeira eran efectuadas, en régimen de monopolio (Decreto Ley 409/88 de 9 de noviembre) por la TAP Portugal S.A., sociedad constituida mayoritariamente por capital público.

La TAP no era libre para fijar sus tarifas normales en estas líneas, que debían establecerse con arreglo al artículo 1º del decreto portugués nº 1057/91, de 18 de octubre de 1991. Así, las tarifas de los vuelos regulares en las líneas interiores que comunican el continente con las regiones autónomas de Azores y Madeira y a estas regiones entre sí se establecían sobre la base de los criterios siguientes: para cada una de las zonas a las que se hace referencia, una tarifa media ponderada determinada no puede superar el 80% del beneficio medio por pasajero/kilómetro transportado en la red europea de la compañía que explota esta línea, ya que estas medias están corregidas en función de



Seminario sobre Gestión de Residuos, Comité de Regiones, Bruselas.

la distancia, según los criterios reconocidos en el ámbito internacional.

En realidad, las tarifas normales practicadas por la TAP para las regiones autónomas eran prácticamente inferiores al 80% de las tarifas normales practicadas en la red europea para distancias similares.

El Gobierno portugués compensaba el déficit registrado por la TAP en estas líneas aplicando los criterios siguientes:

La TAP recibe una subvención anual para las conexiones aéreas regulares entre el continente y las regiones autónomas, para las conexiones de las regiones autónomas entre sí y entre Funchal y Porto Santo. Esta subvención la establecía la Inspección General de Finanzas y era abonada mediante mensualidades iguales al producto de la multiplicación del número de residentes, estudiantes y personas que acompañaban a los equipos deportivos de las regiones autónomas efectivamente transportados, por la diferencia entre la tarifa normal que la TAP aplica a los demás pasajeros y las tarifas fijadas por la ley portuguesa en estas líneas para los pasajeros antes mencionados.

En 1994, el Gobierno portugués notifica a la Comisión su proyecto de conceder a la compañía aérea TAP una ayuda, para la compensación por el déficit en los trayectos con destino a las regiones autónomas de Azores y Madeira. La Decisión de la Comisión nº 94/666/CE de 6/07/94 (DO L260 8/10/94) autoriza estas subvenciones del Estado para compensar las pérdidas producidas en las líneas con destino a las dos regiones, hasta el 1 de enero de 1996, y apunta que las autoridades portuguesas se comprometen a aplicar el artículo 4 del Reglamento (CEE) 2408/92, a partir del 1 de enero de 1996.

En 1995, el Gobierno de Portugal publica, en el DO (95/C200/03), la imposición de las obligaciones de servicio público para las conexiones aéreas regulares siguientes:

Madeira ⇔ Continente

Lisboa ⇔ Funchal ⇔ Lisboa

Lisboa ⇔ Porto Santo ⇔ Lisboa

Porto ⇔ Funchal ⇔ Porto

Porto ⇔ Porto Santo ⇔ Porto

Azores ⇔ Continente

Lisboa ⇔ Ponta Delgada ⇔ Lisboa

Lisboa ⇔ Terceira ⇔ Lisboa

Lisboa ⇔ Terceira ⇔ Horta ⇔ Lisboa

Madeira ⇔ Azores

Funchal ⇔ Ponta Delgada ⇔ Funchal

Las obligaciones de servicio público hacen referencia a:

- Las frecuencias semanales mínimas.
- La capacidad semanal mínima.
- La categoría de las aeronaves (capacidad mínima de 90 plazas).
- La estructura de las tarifas con tarifas reducidas:
 - › Para los residentes en las regiones de Azores y Madeira (estas tarifas tienen una reducción de un 50% de la tarifa normal).
 - › Para los estudiantes que residen en las regiones de Azores y Madeira (estas tarifas tienen una reducción de un 60% de la tarifa normal).
 - › Para los equipos deportivos (estas tarifas tienen una reducción de un 40% de la tarifa normal).
- La continuidad y la puntualidad.
- Los horarios y la comercialización de los vuelos.

Dado que ninguna compañía de transportes se presentaría para explotar estas líneas, el Gobierno portugués publica, en el DO (95/C223/07), un concurso con arreglo a las disposiciones del artículo 4 del Reglamento nº 2408/92, con compensaciones financieras y derechos exclusivos de explotación para un solo transportista de enero de 1996 a diciembre de 1998. La empresa TAP fue la beneficiaria del contrato.

Azores: Transporte aéreo

CONEXIONES AÉREAS EXTERIORES

La región de Azores posee pocas conexiones regulares directas con el extranjero. Las que existen se comunican exclusivamente con el continente americano. Son los vuelos que salen de Lisboa, con escala en Ponta Delgada (San Miguel) y Lajes (Terceira), hacia los Estados Unidos y Canadá. Aparte de Portugal, la región no es accesible de forma regular ni directamente desde otros países del continente europeo, lo que hace que la escala en Lisboa sea obligatoria. Las conexiones aéreas directas y regulares con Portugal continental, sobre todo con Lisboa, se efectúan con obligaciones de servicio público y contratos de servicio público con los transportistas aéreos.



Obligaciones de servicio público impuestas para la prestación de servicios aéreos.

| Publicación DO OSP | Publicación DO Concurso | Duración del contrato | | | |
|--|----------------------------------|--------------------------|----------|--|------------------------|
| 95/C200/03. Todas las conexiones continente portugués con Azores/Madeira | 95/C223/07. Todas las conexiones | 01.01.1996 31.12.1998 | TAP | Limitación a un solo transportista | Compensación económica |
| 98/C267/04. Todas las conexiones continente portugués con Azores | 98/C268. Separado por líneas | 01.01.1999 31.12.2001 | TAP SATA | Limitación a un solo transportista por línea | Compensación económica |
| 2001/C271/03. Todas las conexiones continente portugués con Azores | 2001/C273. Separado por líneas | 01.01.2002 31.12.2004 | TAP SATA | Limitación a un solo transportista por línea | Compensación económica |
| 2005/C304/06. Todas las conexiones continente portugués con Azores | | | | | Compensación económica |
| 2006/C95/04. Todas las conexiones continente portugués con Azores | | | | | Compensación económica |

SATA opera las líneas de Ponta Delgada/continente y Funchal y las líneas entre islas. La TAP opera las líneas Terceira/Lisboa y Horta/Lisboa.

Las condiciones de las obligaciones de servicio público impuestas para la prestación de determinados servicios aéreos regulares a Portugal son las siguientes:

- La capacidad y la continuidad de los servicios.

Capacidades globales mínimas, en número de plazas.

| | Temporada de verano | Temporada de invierno |
|-------------------------------|---------------------|-----------------------|
| Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa | 240.000 | 111.900 |
| Lisboa/Terceira/Lisboa | 140.000 | 64.600 |
| Lisboa/Horta/Lisboa | 60.000 | 28.000 |
| Funchal/Ponta Delgada/Funchal | 17.000 | 5.600 |
| Porto/Ponta Delgada/Porto | 55.000 | 22.500 |
| Lisboa/Santa Maria/Lisboa | 8.100 | 5.500 |
| Lisboa/Pico/Lisboa | 8.100 | 5.500 |

- La puntualidad: salvo en caso de fuerza mayor, los retrasos superiores a 15 minutos directamente imputables al transportista no deben afectar a más del 15% de los vuelos.
- La estructura de las tarifas con tarifas reducidas.

Las personas que residen desde, al menos, seis meses en la Región Autónoma de Azores, en las islas directamente conectadas con el continente o con Funchal, y los residentes de la región autónoma de Madeira se beneficiarán de una reducción del 33% sobre el valor de la tarifa pública en clase económica sin restricciones.

Los estudiantes menores de 26 años, cuyo domicilio o centro de enseñanza esté situado en el territorio de la región autónoma de Azores y que frecuente respectivamente un centro de enseñanza o tenga su domicilio en otra parte del territorio nacional, se beneficiarán de una reducción del 40% sobre la tarifa pública en clase económica sin restricciones.

| | Línea Azores-Continente | Línea Azores-Madeira |
|------------|-------------------------|----------------------|
| Residente | 189 euros | 165 euros |
| Estudiante | 147 euros | 104 euros |

Los transportistas podrán percibir un impuesto para evitar el sobrecoste relacionado con el aumento del precio del carburante.

El Estado subvencionará, según las condiciones que se definan legalmente, los viajes de los residentes y de los estudiantes, siempre y cuando se respeten los criterios y tarifas indicados. Para el año 2006, la subvención fue de 87 euros por billete de ida y vuelta.

- Las frecuencias mínimas

| | Vuelos ida y vuelta semanales |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa | 7 |
| Lisboa/Terceira/Lisboa | 4 |
| Lisboa/Horta/Lisboa | 3 |
| Funchal/Ponta Delgada/Funchal | 1 |
| Porto/Ponta Delgada/Porto | 2 |
| Lisboa/Santa Maria/Lisboa | 1 |
| Lisboa/Pico/Lisboa | 1 |

- Las condiciones de traslado



Aeropuerto de Lanzarote. Archivo Aena.

CONEXIONES AÉREAS INTERIORES.

Desde las islas de San Miguel, Terceira y Faial se hace la distribución del tráfico interior, mediante complejos circuitos que comunican las demás islas. Diariamente, se efectúan vuelos directos entre las tres primeras islas, mientras que la frecuencia de los vuelos entre las otras seis —Santa María, Graciosa, Pico, Flores y Corvo— varía y es menor; en algunos casos, las conexiones son indirectas.

El tráfico aéreo que comunica las islas de Azores se había excluido desde el principio del proceso de liberalización. Según la Directiva del Consejo 2408/92, esta exclusión debía durar, al principio, hasta el 30-6-93 y podría prorrogarse dos veces por un período de cinco años, es decir, hasta 1998 y 2003.

La SATA Air Azores realizó hasta el año 2003, en situación de monopolio, el servicio aéreo regular entre las diferentes islas. Es una empresa pública que depende del Gobierno de la Región Autónoma de Azores, que es el propietario del 50% del capital social. El resto del capital pertenece a TAP Air Portugal.

En mayo de 2002, el Gobierno de la Región Autónoma de Azores publica, en el DO C115 de 16.5.2002, la imposición de obligaciones de servicio público para la prestación de algunos servicios aéreos regulares dentro de la región.

Las obligaciones de servicio público se imponen en 15 líneas que comunican las tres islas principales del archipiélago, San Miguel, Terceira y Faial, entre sí y con el resto de las islas.

Las obligaciones de servicio público se refieren a:

- Las frecuencias semanales mínimas.
- La capacidad semanal mínima.
- La categoría de las aeronaves (capacidad mínima de 18 plazas).
- La estructura de las tarifas con tarifas reducidas:

Para los que residen en la región de Azores desde hace al menos seis meses (estas tarifas tienen una reducción de un 20% de la tarifa normal).

Para los estudiantes residentes en la región y aplicable a los viajes efectuados dentro de la región entre la isla de residencia y la isla donde está situado el centro de enseñanza frecuentado. Estas tarifas deben beneficiarse de una reducción del 40% con respecto a la tarifa normal.

Para los niños, que debe equivaler al 50% de la tarifa adulta.

Para los bebés, que debe equivaler al 10% de la tarifa adulta.

- La continuidad y la puntualidad.
- Los horarios y la comercialización de los vuelos.
- El servicio postal.

Dado que ninguna compañía de transportes se presentaría para explotar las líneas, el Gobierno de la Región Autónoma de Azores publica un concurso con arreglo a las disposiciones del artículo 4 del Reglamento nº 2408/92 con compensaciones financieras y derechos exclusivos de explotación para un solo transportista a partir del 1 de abril de 2003. El contrato, con una duración de tres años, se asignó a la empresa SATA Air Azores.

Azores: Transporte marítimo

Es competencia del Estado administrar el transporte marítimo entre Portugal continental y la Región Autónoma de Azores, y entre esta última y el exterior, así como legislar en la materia a través de las instituciones nacionales siguientes: el Ministerio del Mar y la Dirección General de Puertos, Navegación y Transportes Marítimos.

Al igual que para el transporte aéreo, el modelo de transporte marítimo se basa en el servicio de comunicación del archipiélago desde el continente para las mercancías y para el transporte de pasajeros entre las islas.

La casi totalidad de las mercancías importadas y exportadas por la Región Autónoma de Azores se realiza por vía marítima. El transporte por contenedores o en graneleros no es fácil de organizar. El modelo actual de transporte marítimo de mercancías del continente portugués a la región de Azores, entre los puertos de éstas y los puertos de cada una de las islas (cabotaje insular), está basado en un contrato entre el Estado y los armadores. Tiene el mérito de responder eficazmente a las características archipelágicas de Azores, ya que prevé el abastecimiento de todas las islas gracias a un sistema de reparto del tráfico entre los diferentes armadores.

El tráfico está relativamente limitado y diseminado entre las numerosas islas y, sobre todo, es muy desigual. Se puede decir que 2 de cada 3 barcos regresan vacíos a Lisboa o a Oporto.

El abastecimiento de las nueve islas del archipiélago de Azores, procedente del continente, se realiza actualmente a través de un contrato de servicio público con tres armadores regionales.

Este contrato prevé, además de las conexiones semanales entre el continente y la región, itinerarios preestablecidos, fletes iguales entre el continente y cada una de las islas, escalas cada quince días, al menos hacia cinco islas diferentes, y garantiza la continuidad del servicio durante un período mínimo de un año.

El Gobierno portugués ha informado a la Comisión de su intención de modificar el marco legislativo nacional vigente.

El transporte marítimo de pasajeros entre las islas es efectuado por dos transportistas: Transmaçor, Lda y Mareo-cidental, Lda.

La compañía Transmaçor realiza, durante todo el año, el transporte marítimo de pasajeros entre las islas del grupo central, Faial, Pico, S. Jorge, Terceira y Graciosa.

La Región Autónoma de Azores prevé establecer un concepto de "cabotaje interinsular". Se trataría de un transporte marítimo de pasajeros y mercancías realizado exclusivamente entre los puertos del archipiélago de Azores y cuyo fin sería tener en cuenta las características sociales de los servicios que le afectan. El nuevo reglamento de 2005 impone la realización del servicio de comunicación de cada una de las islas a cargo de la empresa que opera con Portugal continental.

Madeira: Transporte aéreo

No obstante, dado que el artículo 5 del Reglamento (CEE) 2408/92 garantizaba a la TAP hasta finales de 1995 la exclusividad de su concesión para Madeira, el Gobierno portugués aplicó el artículo 4 al tráfico con las islas, el 1 de enero de 1996.

Obligaciones de servicio público impuestas para la prestación de servicios aéreos.

| Publicación DO OSP | Publicación DO Concurso | Duración del contrato | | | |
|---|----------------------------------|-------------------------|-----|------------------------------------|------------------------|
| 95/C200/03. Todas las conexiones continente portugués con Azores/Madeira | 95/C223/07. Todas las conexiones | 01.01.1996 / 31.12.1998 | TAP | Limitación a un solo transportista | Compensación económica |
| 98/C267/05. Todas las conexiones continente portugués con Madeira | | | | | Compensación económica |
| 98/C267/06. Funchal/Porto Santo | | | | | Compensación económica |

Las obligaciones de servicio público son las siguientes:

- La capacidad y la continuidad de los servicios.
- Las frecuencias semanales mínimas.
- La categoría de las aeronaves (capacidad mínima de 90 plazas).
- La estructura de las tarifas con tarifas reducidas.

Las personas que residen en la Región Autónoma de Madeira se beneficiarán de una reducción del 33% sobre el valor de la tarifa pública aplicable, salvo en el caso de una tarifa económica sin restricciones, la cual tendrá una reducción del 40%.

Los estudiantes, cuyo domicilio o centro de enseñanza esté situado en el territorio de la región autónoma de Madeira y que respectivamente, frecuenten un centro de enseñanza o tengan su domicilio en otra parte del territorio nacional, se beneficiarán de una reducción del 40% sobre la tarifa pública aplicable.

El Estado correrá a cargo del importe de esta reducción hasta un total de 22.000 escudos portugueses por billete de ida y vuelta, en las condiciones que se establezcan legalmente.

Madeira: Transporte marítimo

Existen tres infraestructuras portuarias importantes, fundamentales para la economía regional: el puerto de la Villa de Funchal destinado a los cruceros, el puerto de Caniçal para las mercancías (contenedores y graneleros), y el puerto de la isla de Porto Santo.

Las conexiones marítimas con el territorio nacional se rigen por el Decreto-Ley nº 7/2006 de 4 de enero —Cabotaje Nacional— que transpone para el Derecho portugués la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92.

El archipiélago de Madeira está comunicado por mar con Portugal continental, mediante cinco conexiones marítimas semanales realizadas por barcos porta-contenedores, dos conexiones con el archipiélago de Azores y dos conexiones mensuales con el Norte de Europa/Canarias.

Al igual que otras regiones insulares, Madeira depende en gran medida de las conexiones marítimas para su abastecimiento normal. Aunque se pueda afirmar que está bien

comunicado desde el punto de vista del número de conexiones semanales, no se puede hacer la misma afirmación en lo referente al coste del transporte marítimo de mercancías, fundamentalmente debido al desequilibrio existente entre las importaciones y las exportaciones. Dicho de otra forma, la mayor parte de los contenedores retornan vacíos. En un viaje de ida y vuelta, los costes de retorno de los contenedores se contabilizan pronto.

En lo referente al cabotaje insular, las conexiones entre la isla de Madeira y la isla de Porto Santo son realizadas por una naviera regional, Porto Santo Line, en régimen de interés público. Según un contrato de concesión, el transporte regular de pasajeros y mercancías entre las islas es realizado por un barco tipo “ferry” que hace, al menos, seis viajes semanales. Los pasajeros que residen en la isla de Porto Santo tienen descuentos diferentes que dependen de que la temporada sea alta o baja, o sea, del 31,5% y del 47% respectivamente.



Puerto de Funchal, Madeira.

5.2. FRANCIA: DEPARTAMENTOS FRANCESES DE ULTRAMAR (DOM).

No existen obligaciones de servicio público apremiantes para las Regiones Ultraperiféricas francesas que han sabido, durante mucho tiempo, beneficiarse de su fuerte industria turística que ha arrastrado numerosas compañías aéreas francesas que proponen precios muy competitivos (excepto Guayana).

El propósito de las autoridades de la aviación civil francesa, a mediados de los años 90, era permitir que cualquier compañía nacional realizase el servicio de comunicación de estas rutas sin limitaciones de precio o frecuencia, a excepción de algunos períodos del año.

En términos de frecuencia:

- Los servicios han de realizarse a lo largo de todo el año, al menos una vez por semana.
- En una misma temporada aeronáutica, la capacidad media semanal que se ofrece durante las cuatro semanas en las que ésta es más baja no puede ser inferior a la cuarta parte de la oferta media semanal que se ofrece durante las cuatro semanas en que es más alta.
- La capacidad que se ofrece debe adaptarse a la demanda, sobre todo, teniendo en cuenta el calendario de las vacaciones escolares y festividades.
- En caso de que la oferta combinada de todos los transportistas presentes en las rutas no se adaptara a la demanda, sobre todo durante los períodos altos, las autoridades francesas se reservan la posibilidad de modificar o especificar estas obligaciones de servicio público con un previo aviso de 3 meses y previa consulta a los transportistas en cuestión.

En términos de tarifas:

Sólo los niños de 2 a 11 años pueden beneficiarse de una reducción de, al menos, un 33% con respecto a las tarifas aplicables a los adultos en estas conexiones. También se mencionan disposiciones generales en términos de anulación de vuelos, control o transporte de pasajeros enfermos o heridos.

En la actualidad, estas pequeñas obligaciones de servicio público ya no parecen estar adaptadas a estos trayectos. La liberalización del cielo europeo, si al principio permitió que pequeñas compañías aéreas francesas efectuasen conexiones rentables a precios muy competitivos, ahora tiene un porvenir difícil. En el mercado del transporte aéreo europeo, se asiste a agrupaciones de compañías aéreas que limitan aún más la competencia.

Por ejemplo, en Guayana, sólo la compañía nacional Air France realiza las conexiones con Francia continental a razón de un vuelo al día.

Guadalupe y Martinica sufren una disminución clara de sus llegadas turísticas que limitan la oferta de plazas. Los precios han subido sensiblemente, gravando los necesarios desplazamientos de los residentes a su metrópolis de origen y los demás intercambios económicos.

Desde septiembre de 2002, el Gobierno francés compensa este desequilibrio entre ciudadanos franceses estableciendo, en sus cuatro departamentos de ultramar, un pasaporte de movilidad joven. Se trata de una ayuda de Estado que complementa la de las autoridades territoriales, permitiendo la gratuidad del transporte aéreo a la capital francesa o a otra región de ultramar para los jóvenes franceses que residan en ultramar y estén en un circuito universitario, en un programa de formación o de inserción profesional.

En el ámbito local, las Regiones Ultraperiféricas francesas han establecido algunas medidas destinadas a reducir los costes de los transportes en su propio territorio (Guadalupe y Guayana) o a restablecer la competencia en un mercado abandonado (Reunión). Estas medidas a menudo se realizan con los fondos de las arcas regionales.

5.3. ESPAÑA: ISLAS CANARIAS.

Islas Canarias: Transporte aéreo

Todo el transporte aéreo está actualmente gestionado por el Gobierno español, a través del Ministerio de Fomento, en virtud del artículo 149.1-20 de la Constitución Española que define como competencia exclusiva del Estado, la coordinación y la organización administrativa de los transportes marítimos y aéreos.

En lo que a las infraestructuras aeroportuarias se refiere, todos los aeropuertos comerciales están clasificados de interés general y, por lo tanto, son competencia del Estado (Real Decreto 2858/1981 de 27 de noviembre). Estas competencias las ejerce la Dirección General de Aviación Civil, que depende del Ministerio de Fomento, y la empresa pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) que depende del mismo ministerio.

Canarias recibe ayudas nacionales y regionales para paliar los sobrecostos del transporte aéreo y marítimo, tanto para los pasajeros como para las mercancías.

Este régimen de compensación viene justificado por la necesidad de permitir la movilidad de los residentes dentro del archipiélago canario y su acceso al territorio nacional.

Estas ayudas benefician a los usuarios insulares en su desplazamiento a España continental y entre las islas del archipiélago. Las ayudas nacionales (Real Decreto 207/2005, de 25 de febrero) son:

- Una reducción del 38% sobre el precio de los billetes de los pasajeros para los residentes insulares, para los trayectos entre su territorio y España continental en ambas direcciones.
- Una reducción del 38% sobre el precio de los billetes para el transporte aéreo entre las islas del archipiélago canario para los residentes insulares.

Se concede una ayuda regional del 15% al transporte de pasajeros entre islas, para los residentes que sean miembros de un país de la Unión Europea, pero únicamente para las conexiones marítimas entre islas.

Los beneficiarios de esta reducción pueden ser también residentes no españoles, siempre que sean ciudadanos de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo (EEA).



Aeropuerto de El Hierro. Archivo Aena.

LAS LÍNEAS INTERIORES

En el marco del Reglamento CE 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias y con arreglo a la Ley 66/1997 de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, el Gobierno español adoptó, el 10 de julio de 1998, un acuerdo para que se declarasen OSP las conexiones entre las Islas Canarias. Este acuerdo se publicó en la resolución de 30 de julio de 1998, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. Conforme a este acuerdo, se creó una Comisión Mixta, compuesta por tres representantes del Ministerio de Fomento y

otros tres de la Comunidad Autónoma de Canarias con objeto de examinar los programas de las compañías aéreas y su adecuación a las OSP declaradas; analizar regularmente la evolución de los servicios propuestos y proponer medidas que permitiesen la evolución de estas OSP.

Las OSP establecen una serie de condiciones mínimas de frecuencia, capacidad, tarifa máxima (ver la Resolución de 30 de julio de 1998) que los transportistas deben respetar para realizar sus servicios en rutas interiores.

Tarifas máximas y capacidades globales mínimas, por número de plazas.

| | Tarifa máxima 2006 | Número de plazas Temporada de verano | Número de plazas Temporada de invierno |
|--------------------------------|--------------------|---|---|
| Gran Canaria ⇄ Tenerife Norte | 52 euros | 340.000 | 260.000 |
| Gran Canaria ⇄ Tenerife Sur | 52 euros | 58.000 | 41.000 |
| Gran Canaria ⇄ Fuerteventura | 60 euros | 228.000 | 142.000 |
| Gran Canaria ⇄ El Hierro | 88 euros | 3.500 | 3.500 |
| Gran Canaria ⇄ Lanzarote | 67 euros | 250.000 | 140.000 |
| Gran Canaria ⇄ La Palma | 82 euros | 70.000 | 40.000 |
| Tenerife Norte ⇄ Fuerteventura | 83 euros | 70.000 | 40.000 |
| Tenerife Norte ⇄ El Hierro | 60 euros | 96.000 | 60.000 |
| Tenerife Norte ⇄ Lanzarote | 88 euros | 100.000 | 61.000 |
| Tenerife Norte ⇄ La Palma | 55 euros | 255.000 | 185.000 |
| La Palma ⇄ Lanzarote | 88 euros | 3.500 | 3.500 |
| Gran Canaria ⇄ La Gomera | 82 euros | 58.000 | 41.000 |
| Tenerife Norte ⇄ La Gomera | 60 euros | 29.000 | 20.000 |

Un año después del establecimiento de esta medida, el tráfico regular interior aumentó un 12% y un 10% los años sucesivos.

En la actualidad, dos compañías aéreas operan en el archipiélago conforme a las condiciones impuestas por las OSP vigentes: Binter Canarias e Islas Airways.

Durante estos últimos años de explotación, el Gobierno de Canarias ha puesto de manifiesto ciertas carencias en el servicio de transporte aéreo insular:

- Las OSP declaradas en 1998 son insuficientes para cubrir el nivel de la demanda actual. El tráfico de pasajeros ha pasado de 1.800.000 en 1998, a 2.200.000 en 2001, lo

que supone un aumento de la demanda del 22% sin que se haya realizado ningún ajuste a las OSP.

- Desde 2000, los porcentajes de cumplimiento son del orden del 80% en las principales conexiones como Lanzarote, Fuerteventura o La Palma, mientras que las OSP iniciales prevén un porcentaje del 75%.
- La oferta de plazas es insuficiente para absorber la creciente demanda en estas conexiones: la compañía aérea seleccionada opera con una flota de 11 aviones de pequeña capacidad (ATR 72 de 68 plazas).

Frente a las situaciones de fuerza mayor, como el cierre del aeropuerto por motivos meteorológicos o por averías en un

avión, la compañía que opera en estas conexiones no tiene la capacidad de absorber la totalidad del tráfico interinsular en un plazo razonable. Las quejas presentadas por los pasajeros insatisfechos así lo demuestran.

Para responder a la tendencia del coste del carburante al alza, el transportista ha aumentado sus tarifas en todos los servicios entre islas. Desde 2000, se ha alcanzado la máxima tarifa impuesta en las OSP de 1998. Esta situación se ha agravado desde el 11 de septiembre de 2001, con un sensible aumento del coste de los seguros e impuestos aeroportuarios para la seguridad de los pasajeros. Las tarifas han aumentado dos veces: en 2002, Orden Ministerial (2002/ C251/06) y, en 2006, Orden Ministerial (2006/C 73/02).

Reducciones sobre los precios de los billetes marítimos para los pasajeros

| | Entre islas | Hacia la Península |
|----------|-------------|--------------------|
| Marítimo | 35%* | 38% |

* 15% del Estado y 20 % de la Comunidad Autónoma de Canarias

Este cuadro muestra que los sistemas de compensación que pasan por una ayuda directa a beneficio del transporte de pasajeros y mercancías están especialmente desarrollados en Canarias, gracias a financiaciones nacionales y regionales.



Islas Canarias: Transporte marítimo

El dictamen emitido por la Comisión Permanente del Consejo de Estado, de marzo de 1988, reconoce la existencia de competencias tanto legislativas como ejecutivas de la Comunidad Autónoma de Canarias con relación a los transportes realizados por vía marítima entre los territorios insulares. Este dictamen se basa en el artículo 34 del Estatuto de Autonomía de Canarias, que estipula que la Comunidad Autónoma de Canarias puede ejercer competencias en los transportes dentro del archipiélago. Aunque este dictamen se refiera exclusivamente a las competencias en el ámbito marítimo, legalmente, puede hacerse extensible al transporte aéreo.

España adoptó su legislación mediante la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En lo que respecta a la navegación marítima, la que se considera necesaria para realizar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí, tiene el carácter de navegación de interés público.

Se define (art. 7.4) de interés público la navegación regular entre islas, entre éstas y Ceuta y Melilla y entre ellas y el territorio peninsular.

Además, el Gobierno podrá establecer que la prestación de todas o algunas de estas navegaciones se realice en régimen de autorización administrativa previa, en la que podrán imponerse obligaciones de servicio público o establecer contrato administrativo especial en atención a la finalidad pública que representa.

Por otro lado, el art. 81, que se refiere a la navegación de cabotaje, establece que la realización, con finalidad mercantil, de la navegación de línea regular de cabotaje queda sujeta a una autorización administrativa, siendo el Ministerio de Fomento el que determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras. Sin embargo, este artículo no se aplica a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de una misma Comunidad, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, como es el caso de Canarias respecto al transporte marítimo interinsular.

Con posterioridad, se promulgó el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre de 1997, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. Este Real Decreto declara navegación de interés público todas las líneas regulares que discurren entre la península y las islas, las que unen la península con Ceuta o Melilla, así como las que comunican los territorios no peninsulares entre sí. La protección de este interés público se garantiza a través de la intervención pública, mediante la autorización previa y el contrato administrativo.

Para la navegación de cabotaje continental, se establece un régimen de comunicación que permite que la Administración disponga de información sobre los servicios existentes.

La disposición transitoria se refiere a las líneas regulares de cabotaje que comunican la península con territorios no peninsulares, autorizadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto, para las que considera obligaciones de servicio público, las condiciones que figuran en la autorización vigente.

Este Real Decreto fue recurrido por la Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas regulares (ANALIR) y otros, para obtener su anulación. El Tribunal Supremo planteó ante el Tribunal de Justicia Europeo tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 1.2 y 4 del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.

Con fecha 20 de febrero de 2001 el Tribunal de Justicia emitió una sentencia que admite la autorización administrativa previa para la prestación de servicios regulares de cabotaje marítimo con destino u origen insular, o entre islas si:

- Se puede demostrar la existencia de una necesidad real de servicio público, debida a la insuficiencia de los servicios regulares de transporte, en una situación de libre competencia.
- Se demuestra que dicho régimen de autorización administrativa es necesario y proporcionado al objetivo perseguido.

- El régimen se basa en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano por las empresas interesadas.

Además, se permite que, con relación a una misma línea o trayecto marítimo, se impongan obligaciones de servicio público a unas empresas navieras y se celebren simultáneamente con otras empresas contratos de servicio público, siempre y cuando pueda demostrarse la necesidad real del servicio público y se haga de forma no discriminatoria.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAJE PENÍNSULA-CANARIAS.

El transporte marítimo regular de pasajeros y cabotaje se ha venido prestando por la Compañía Trasmediterránea, que tenía firmado un contrato de servicio público con las autoridades españolas, con una duración de 20 años, que vencía el 31 de diciembre de 1997, denominado Contrato Regulador de las Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional. Este contrato contemplaba una compensación económica a Trasmediterránea por la prestación del servicio.

Con fecha 17 de diciembre de 1997, el Ministerio de Fomento publicó un anuncio en el BOE por el que se convocaba la contratación de servicios de líneas de interés público. El contrato fue adjudicado a la Compañía Trasmediterránea, que fue la única que se presentó al concurso.

La Comisión, sin embargo, consideró que en realidad el contrato neutralizaba la aplicación del derecho a la libre prestación de servicios de cabotaje entre las islas españolas desde el 1 de enero de 1999, tal y como se contempla en el Reglamento (CEE) nº 3577/92, tanto por la duración del contrato como por la formación de un paquete con todos los itinerarios.

La Comisión llegó a la conclusión de que se había ejecutado ilegalmente una ayuda de Estado a favor de la Compañía Trasmediterránea y, además, España debía poner fin al contrato, antes del 26 de julio de 2001, suspendiendo a partir de dicha fecha cualquier pago en concepto de ayuda. Por otro lado y debido a que la ayuda concedida se consideraba adecuada a los costes del servicio prestado, no se exigía la devolución de las cantidades abonadas hasta esa fecha.

El Consejo de Ministros, celebrado el 27 de julio de 2001, aprobó las nuevas condiciones de los contratos del servicio de líneas marítimas de interés público adaptados a las normas comunitarias sobre ayudas al transporte. El servicio marítimo de las líneas de interés público tendría una duración de cinco años y estaría dividido en tres contratos independientes: Península-Canarias, Península-Baleares y Península-Ceuta y Melilla.

Los nuevos anuncios se publicaron en el BOE nº 250 de 18/10/2001 y el contrato Península-Canarias se adjudicó a la compañía Trasmediterránea por un importe de 9,3 millones de euros y una duración de cinco años. En abril de 2006, se publicó en el BOE nº 88 la nueva convocatoria para la contratación del servicio de las líneas de interés público Península-Canarias, y se adjudicó a la compañía Trasmediterránea por un importe de 11,4 millones de euros.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAJE INTERINSULAR.

El tráfico interinsular, tanto de pasajeros como de mercancías, está cubierto básicamente por tres grandes operadores: Trasmediterránea, Fred Olsen y Armas.

El Contrato regulador de las Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, contemplaba una compensación económica a Trasmediterránea por la prestación de servicios de manera global, tanto para el tráfico Península-Canarias como para el tráfico entre islas.

Cuando expiró el contrato el 31 de diciembre de 1997, dado que la competencia exclusiva en materia de transporte interinsular correspondía a la Comunidad Autónoma, el nuevo contrato firmado por Trasmediterránea y el Ministerio de Fomento solamente contemplaba las líneas de cabotaje Península-Canarias. El Gobierno de Canarias, aprobó entonces el Decreto 113/1998, de 23 de julio, por el que se establecen las obligaciones de servicio público a las que se someten determinadas líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular de la Comunidad Autónoma de Canarias, modificado en junio de 1999 a instancias de la Comisión Europea, para que, únicamente, hiciera referencia a los servicios declarados como obligaciones de servicio público.

Las obligaciones de servicio público que establece el Decreto se refieren únicamente al cabotaje marítimo interinsular de pasajeros y, en el art. 2.2, se recoge expresamente que se impondrán de tal modo que no resulten discriminatorias entre las empresas navieras que presten servicios iguales o análogos, en líneas coincidentes o semejantes, es decir, que no conceden derechos de exclusividad.

La posibilidad de realizar contratos de servicio público de cabotaje marítimo interinsular de pasajeros en líneas que no sean demandadas o en aquellas demandadas pero no autorizadas o fuera de cobertura también se contempla en el art. 8. Las líneas y los trayectos, la regularidad y la frecuencia de éstas, la capacidad de prestación de los servicios y las tarifas planas máximas que deben aplicarse se recogen en el Anexo.



El Queen Mary 2 en Canarias. Foto: Nacho González.

6 Descripción general de las RUP y Estructura Básica de los Sectores Sujetos a los Servicios de Interés Económico General

6.1. PORTUGAL: AZORES Y MADEIRA.

Azores y Madeira

Datos Generales.

| RUP | Situación | Capital | Superficie | Población (nº habitantes) | PNB per cápita %* | Desempleo** |
|---------|------------------|---------------|-----------------------|---------------------------|-------------------|-------------|
| Azores | Océano Atlántico | Ponta Delgada | 2.333 km ² | 237.900 | 52 | 2,50% |
| Madeira | Océano Atlántico | Funchal | 795 km ² | 244.800 | 74 | 2,50% |

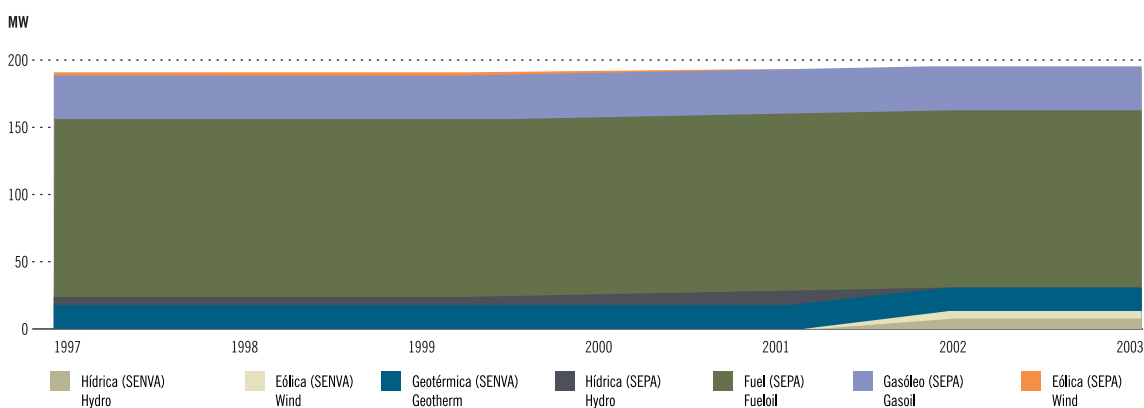
* 2000, en modelos de poder adquisitivo (EUR-15 = 100)

** 2002

Fuente: Página web de la Comisión Europea

SECTOR DE LA ENERGÍA.

La producción de Azores, tal y como se observa en el cuadro siguiente se ha mantenido constante en el período y consta del siguiente equipo generador.



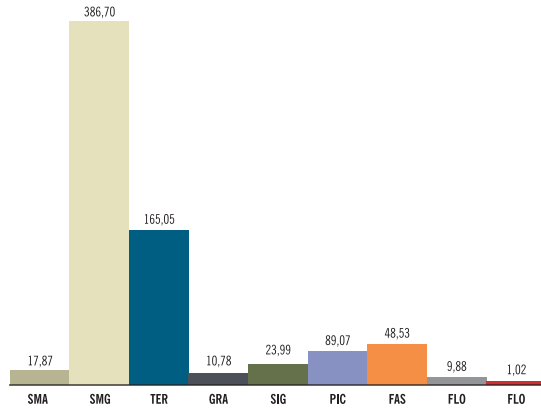
Fuente: EDA

En cuanto a las cifras de producción son las siguientes:

Región Autónoma de Azores. Producción Bruta de Energía Eléctrica (GWh).

| Años | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Hidráulica | 19 | 30 | 28 | 30 |
| Servicio Público | 19 | 30 | 28 | 30 |
| Autoproductores | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Térmica | 424 | 424 | 475 | 515 |
| Servicio Público | 421 | 422 | 472 | 512 |
| Autoproductores | 3 | 2 | 3 | 3 |
| Eólica | 2 | 2 | 4 | 10 |
| Geotérmica | 80 | 105 | 96 | 60 |
| Total | 525 | 561 | 603 | 645 |
| Consumo Final (GWh) | | | | |
| Producción líquida | 511 | 546 | 589 | 628 |
| Pérdidas transporte-distribución | 55 | 57 | 58 | 63 |
| Total | 456 | 489 | 531 | 565 |

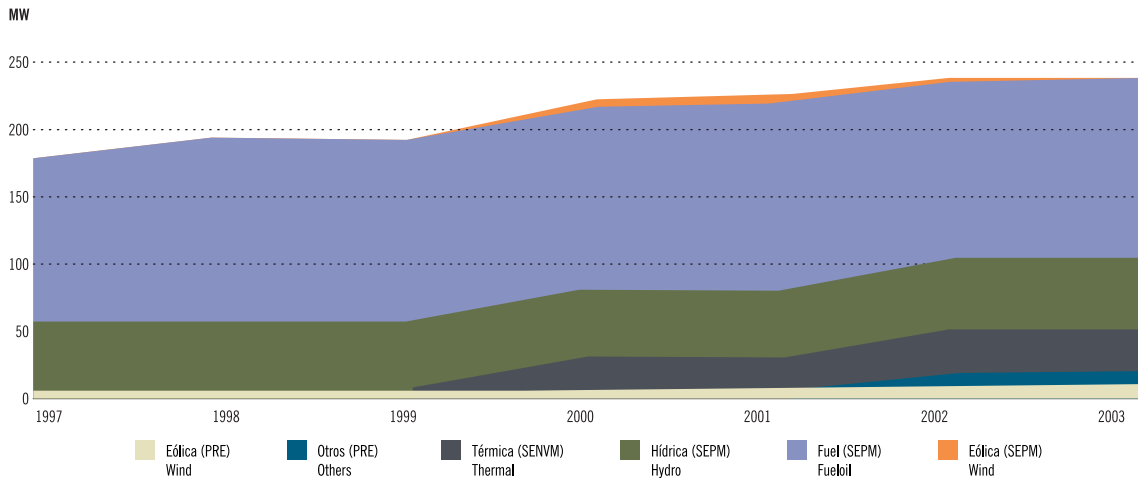
Es interesante reflejar la producción por isla ya que en realidad Azores son nueve islas y, por tanto, sistemas aislados con diferencias notables en cuanto a tamaño.



Fuente: Empresa de Electricidad de Azores (EDA).



Respecto a Madeira, los datos disponibles relativos al sector eléctrico señalan, en primer lugar, un notable incremento de la potencia instalada en los últimos años y un reparto entre fuentes primarias, de acuerdo con lo que se refleja en el gráfico:



Notas: SENVM. Sistema Eléctrico no Vinculado de la RAM; SEPM. Sistema Eléctrico Público de la RAM.

Las cifras de producción son las siguientes:

Región Autónoma de Madeira. Producción Bruta de Energía Eléctrica (GWh).

| Años | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Hidráulica | 90 | 105 | 133 | 130 |
| Servicio Público | 90 | 102 | 130 | 126 |
| Autoprodutores | 0 | 3 | 3 | 4 |
| Térmica | 532 | 582 | 601 | 633 |
| Servicio Público | 532 | 582 | 598 | 607 |
| Autoprodutores | 0 | 0 | 3 | 26 |
| Eólica | 12 | 15 | 17 | 18 |
| Geotérmica | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 634 | 702 | 751 | 781 |
| Consumo Final (GWh) | | | | |
| Producción líquida | 621 | 686 | 735 | 763 |
| Pérdidas transporte-distribución | 50 | 48 | 69 | 47 |
| Total | 571 | 638 | 666 | 716 |

SECTOR DE RECOGIDA DE RESIDUOS Y SU RECUPERACIÓN.

Producción y destino final de los RSU en la Región Autónoma de Madeira – de 1999 a 2004:

| Año | Vertedero (t) | Otros (a) (t) | Incineración (t) | Compostaje (t) | Rec. Selectiva (b) + Ecocentros (t) | Total (t) |
|------|---------------|---------------|------------------|----------------|-------------------------------------|-----------|
| 1999 | 61.813 | 6.350 | 0 | 32.291 | 10.739 | 108.493 |
| 2000 | 72.828 | 2.213 | 0 | 31.450 | 22.339 | 126.830 |
| 2001 | 88.853 | 2.425 | 35 | 27.798 | 25.279 | 144.390 |
| 2002 | 55.730 | 0 | 29.205 | 29.611 | 30.466 | 145.012 |
| 2003 | 24.458 | 0 | 110.106 | 0 | 14.215 | 148.779 |
| 2004 | 18.185 | 0 | 117.414 | 3.173 | 15.389 | 154.160 |

a. Incluye basureros y vertederos controlados.
b. Incluye recogida en los ecopuntos y puerta a puerta.
Fuente: INR, SGIR.

Esto conlleva una cifra de 1,8 kg./hab./día, efecto del turismo como generador de residuos que no están incluidos en la población.

La localización de los datos estadísticos similares para el caso de Azores no ha sido posible, y solamente el estudio realizado por Quercus¹³ ha calculado que, para el año 1999, la producción de residuos sólidos urbanos (RSU) fue de 115.634 toneladas, lo que se traduce en una media de 1,3 Kg./hab./día.

Los datos siguientes proceden de la publicación “Los Sistemas de Tarifas de Residuos Sólidos Urbanos en Portugal”¹⁴, que ofrece una información detallada de los sistemas de RSU en estas regiones.

13. Quercus. Associação Nacional de Conservação da Natureza. Centro de Informação de Resíduos. Caracterização e Sugestões de Gestão para os Resíduos Sólidos na Região Autónoma dos Açores. Outubro 2000.

14. Os Sistemas Tarifários de Resíduos Sólidos Urbanos, em Portugal. Centro de Sistemas Urbanos e Regionais. Instituto Superior Técnico. Universidade Técnica de Lisboa. Junho de 2004

Organización de la recogida y de la selección de RSU en la región de Azores.

| Isla | Asociación de Municipios / Câmara Municipal | Número de Municipios | Población servida (hab) | Área (Km ²) |
|--|--|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| São Miguel | AM Ilha de São Miguel | 5 | 126.318 | 569 |
| | CM Nordeste | 1 | 5.291 | 17,1 |
| Santa Maria | CM Vila do Porto | 1 | 5.578 | 237,5 |
| São Jorge | CM Velas | 1 | 5.605 | 179,5 |
| | CM Calheta | 1 | 4.069 | 110,3 |
| Terceira | Serviços Municipalizados de Angra do Heroísmo | 2 | 55.833 | 250,6 |
| Graciosa | CM Santa Cruz da Graciosa | 1 | 4.780 | 231,9 |
| Pico | AM Ilha do Pico | 3 | 14.806 | 277,3 |
| Faial | CM Horta | 1 | 15.063 | 119,1 |
| Corvo | CM Corvo | 1 | 425 | 78 |
| Flores | CM Santa Cruz das Flores | 2 | 3.995 | 259,4 |
| Población Total: 241.763 habitantes | | | | |

Organización de la recogida y de la selección de RSU en la región de Madeira.

| Isla | Asociación de Municipios / Câmara Municipal | Número de Municipios | Población servida (hab) | Área (Km ²) |
|--|--|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Madeira | Direcção Regional de Saneamento Básico | 10 | 245.011 | 736,8 |
| Porto Santo | CM Porto Santo | 1 | 4.474 | 42,2 |
| Población Total: 249.485 habitantes | | | | |

Fuente: Los Sistemas de tarifas de Residuos Sólidos Urbanos en Portugal.

Por lo que respecta los residuos industriales, los datos disponibles para el año 2004 son los siguientes:

| Región | Total residuos industriales en toneladas | Residuos peligrosos en toneladas |
|---------|---|-------------------------------------|
| Azores | 187.173 | 4.091 |
| Madeira | 100.587 | 2.691 |

Por lo que respecta a las plantas de transferencia y conforme al estudio anterior, las previsiones son las siguientes:

| Regiones Autónomas | Número de Estaciones de Transferencia | Localización |
|--|---------------------------------------|------------------------|
| RA Madeira | | |
| Isla de Madeira | 1 | Funchal |
| | 2 Previstas | Zona Este y Zona Oeste |
| Isla de Porto de Santo | 1 Prevista | Porto Santo |
| RA Azores | | |
| Isla de São Miguel | 1 Prevista | Ponta Delgada |
| Total = 1 Estación de Transferencia + 4 Previstas | | |

Además, las infraestructuras de tratamiento de RSU en Madeira y en Azores son de la siguiente forma:

| Isla | Infra-estructuras | Lugar | Entidad Gestora |
|-------------|---------------------|--------------------------------------|---|
| Madeira | Vertedero Sanitario | Meia Serra-Santa Cruz | Direcção Regional de Saneamiento Básico |
| | Incineradora | Meia Serra-Santa Cruz | Direcção Regional de Saneamiento Básico |
| | Compostaje | Meia Serra-Santa Cruz | Direcção Regional de Saneamiento Básico |
| Porto Santo | Basurero Controlado | Fonte da Areia-Mornos | Câmara Municipal de Porto Santo |
| São Miguel | Vertedero Sanitario | Cavada das Murtas-Ponta Delgada | AM da Ilha de São Miguel |
| | Vertedero Sanitario | São Pedro-Vila do Nordeste | CM da Vila do Nordeste |
| Santa María | Vertedero Sanitario | Zamba-Vila do Porto | CM da Vila do Porto |
| São Jorge | Vertedero Sanitario | Velas | CM de Velas |
| | Basurero Controlado | Calheta | CM da Calheta |
| Terceira | Vertedero Sanitario | Biscoito da Achada-Angra do Heroísmo | Serviços Municipalizados de Angra do Heroísmo |
| Graciosa | Basurero | Barro Vermelho-Santa Cruz | CM de Santa Cruz da Graciosa |
| Pico | Vertedero Sanitario | Lajes do Pico | AM da Ilha do Pico |
| Faial | Vertedero Sanitario | Fajã-Praia Norte | CM da Horta |
| Corvo | Basurero | Topo de Cima | CM do Corvo |
| Flores | Incineración | Laje das Flores | CM da Laje das Flores |
| | Basurero | Ponta Ruiva | CM de Santa Cruz das Flores |

SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO.

Transporte aéreo de los principales aeropuertos regionales.

Azores

Las interrupciones en las conexiones marítimas y aéreas constituyen un problema serio en las regiones insulares, particularmente en archipiélagos como Azores, compuestos por nueve islas.

El factor que más contribuye a las interrupciones está más relacionado con motivos de orden climático. En efecto, la inestabilidad climática, que afecta durante todo el año a la Región Autónoma de Azores, en general y a los tres grupos de islas de la región (occidental, central y oriental), constituye el factor limitativo más importante en las conexiones entre islas.

Corresponde al Estado, a través de la empresa pública ANA (Aeropuerto y Navegación Aérea) gestionar y explotar al-

gunas de las infraestructuras aeroportuarias de la región: Santa Maria, João Paulo (San Miguel), Horta (Faial) y Flores. La Región Autónoma de Azores es responsable de administrar la terminal civil del aeropuerto de Lajes (Terceira), mientras que la base militar portuguesa está gestionada por la Comandancia Aérea de Azores. La empresa pública SATA Air Azores es concesionaria de la gestión y de la explotación de los aeródromos de las islas de Graciosa, Pico, San Jorge y Corvo.

Constituida como empresa privada, en octubre de 1980, se transformó en empresa pública bajo la tutela del Gobierno Regional de Azores, que posee el 50% del capital social. El resto del capital pertenece a la TAP Air Portugal.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos de Azores. 2004.

| Aeropuertos | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|--------------|------------------|-------------------|------------------------|
| Santa Maria | 68.974 | 53.873 | 15.101 |
| João Paulo | 781.467 | 633.961 | 147.506 |
| Lajes | 421.951 | 392.127 | 29.824 |
| Horta | 185.193 | 185.121 | 72 |
| Flores | 31.914 | 31.914 | — |
| Graciosa | 32.025 | — | — |
| Pico | 42.566 | — | — |
| San Jorge | 44.375 | — | — |
| Corvo | 3.086 | — | — |
| Total | 1.611.551 | 1.419.048 | 192.503 |

Madeira

La región posee dos aeropuertos en las dos islas de Madeira y Porto Santo. La gestión y el funcionamiento de los aeropuertos en la región se han transferido a la ANAM (Aerportos e Navegação Aérea de Madeira SA), empresa pública de la cual el Gobierno regional posee un 20% del capital, y el Gobierno central y ANA-EP un 60% y un 20% respectivamente de la parte restante.

En septiembre de 2000, terminaron las obras del aeropuerto de Madeira, que ampliaron la longitud de la pista de 1.600 a

2.781 metros, con una inversión total de cerca de 550 millones de euros, cuya financiación ha sido realizada por la UE con cerca de 225 millones de euros y por un préstamo del BEI de casi 150 millones de euros, a los que hay que añadir los capitales propios y las procedentes de otros préstamos bancarios realizados por la empresa concesionaria.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos de Madeira. 2004.

| | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|-------------------|------------------|-------------------|------------------------|
| Madeira (FNC) | 2.273.701 | 1.129.101 | 1.144.600 |
| Porto Santo (PXO) | 168.526 | 166.593 | 1.933 |
| Total | 2.442.227 | 1.295.694 | 1.146.533 |

Transporte aéreo de mercancías en los aeropuertos de Madeira. 2004

| Aeropuertos | Total Tm | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|-------------------|----------------|-------------------|------------------------|
| Madeira (FNC) | 8.237,6 | 7.776,1 | 461,5 |
| Porto Santo (PXO) | 269,0 | 269,0 | 0,0 |
| Total | 8.506,6 | 8.045,1 | 461,5 |



Transporte marítimo

Azores

La Región Autónoma de Azores lleva a cabo la administración de las infraestructuras portuarias a través de tres Administração dos Portos que controlan, cada una, un grupo de islas: Administração dos Portos para las islas de S. Miguel y S. Maria, Administração dos Portos de las islas de Terceira y Graciosa y Administração dos Portos para las islas de Faial, Pico, S. Jorge, Flores y Corvo.

Madeira

La Administração dos Portos de la Región Autónoma de Madeira gestiona las infraestructuras portuarias de la región: el Puerto de Funchal, el Puerto de Caniçal y el Puerto de Porto Santo y los pequeños puertos regionales.

El Puerto de Funchal es la principal infraestructura portuaria de Madeira con una gran saturación en este puerto debido a las múltiples actividades ejercidas, movimiento general de fletes y mercancías en palets, ocio y turismo; ayuda a la actividad piscícola y recepción de cereales. El plan estratégico elaborado por el Gobierno regional prevé la transferencia de las mercancías del Puerto de Funchal a Caniçal.

El sistema portuario de la región tendrá la configuración general siguiente:

- El Puerto de Funchal especializado en pasajeros, turismo y ocio.
- El Puerto de Caniçal especializado en mercancías, incluidos los contenedores y graneleros.
- Los otros puertos tendrán la función de recibir el tráfico local de mercancías y el tráfico de pasajeros interinsular.

Instalación de los puertos

| Puertos | Islas | Capacidad | Plataforma / m ² |
|-------------|-------------|-----------|-----------------------------|
| Funchal | Madeira | 1.232 m. | 51.000 |
| Caniçal | Madeira | 860 m. | 31.500 |
| Porto Santo | Porto Santo | 485 m. | 32.000 |

Tráfico de pasajeros y de vehículos. 2004

| Puertos | Islas | Pasajeros | Vehículos |
|--------------|---------|----------------|---------------|
| Funchal | Madeira | 589.812 | 46.117 |
| Caniçal | Madeira | 307.556 | 34.861 |
| Total | — | 897.368 | 80.978 |

Tráfico marítimo de mercancías. 2004

| Puertos | Islas | Total Tm | Nº de contenedores |
|--------------|-------------|------------------|--------------------|
| Funchal | Madeira | 1687.489 | 81.756 |
| Porto Santo | Porto Santo | 54.608 | 2.354 |
| Caniçal | Madeira | 445.645 | 0 |
| Total | — | 2.187.742 | 84.110 |

6.2. FRANCIA: DEPARTAMENTOS
DE ULTRAMAR (DOM).

Departamentos de Ultramar (DOM)

Datos Generales.

| RUP | Situación | Capital | Superficie | Población (nº de habitantes) | PNB per cápita %* | Desempleo** |
|------------------|---------------|----------------|------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------|
| Guadalupe | Mar Caribe | Pointe-à-Pitre | 1.710 km ² | 425.700 | 58 | 26,00% |
| Guayana francesa | Sudamérica | Cayena | 84.000 km ² | 161.100 | 54 | 24,40% |
| Martinica | Mar Caribe | Fort-de-France | 1.080 km ² | 383.300 | 67 | 22,90% |
| Reunión | Océano Índico | Saint-Denis | 2.510 km ² | 715.900 | 50 | 29,30% |

* 2000, en modelos de poder de compra (EUR-15 = 100)

** 2002

Fuente: Página web de la Comisión Europea

SECTOR DE LA ENERGÍA.

Parque de producción de los Dom y de Saint-Pierre-et-miquelon (fuente: EDF).

| | Potencia instalada (MW) | Diesels Cides combinado | TAC | Bagasse charbon | Hydraulique | Éolien | Géothermie |
|------------------|----------------------------|----------------------------|------|-----------------|-------------|--------|------------|
| Guadeloupe | 360 | 53 % | 23 % | 18 % | 2 % | 3 % | 1 % |
| Saint-Barthélemy | 22 | 100 % | — | — | — | — | — |
| Saint-Martin | 39 % | 100 % | — | — | — | — | — |
| Martinique | 394 | 77 % | 23 % | — | — | — | — |
| Guyane | 254 | 31 % | 24 % | — | 45 % | — | — |
| Réunion | 478 | 28 % | 21 % | 26 % | 25 % | — | — |
| Saint-Pierre | 21 | 100 % | — | — | — | — | — |

Perspectivas de crecimiento de consumo en los Dom⁽²¹⁾ (fuente:EDF).

| | Énergie livrée en 2001 (GWh) | Puissance de pointe appelée en 2001 (MW) | Demande 2005 (GWh) | Pointe 2005 (MW) | Demande 2010 (GWh) | Pointe 2010 (MW) |
|------------------|---------------------------------|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| Guadeloupe | 1286 | 203 | 1501 | 240 | 1782 | 280 |
| Saint-Barthélemy | 68 | 14 | 80 | 16 | 98 | 20 |
| Saint-Martin | 143 | 24 | 162 | 27 | 190 | 32 |
| Martinique | 1234 | 197 | 1408 | 232 | 1604 | 270 |
| Guyane | 619 | 95 | 689 | 107 | 787 | 122 |
| Réunion | 1871 | 312 | 2357 | 401 | 2973 | 503 |
| Saint-Pierre | 33 | 8 | | | | |
| Miquelon | 5 | 1,4 | | | | |

Necesidades en nuevos medios de producción en los Dom y en Saint-Pierre-et-Miquelon (fuente: EDF).

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------|------|------|------|------|------|--|------|------|
| Guadeloupe | 10 | 40 | — | — | — | — | 80 | 40 |
| Saint-Barthélemy | — | — | 4 | — | — | À préciser selon l'évolution des consommations | | |
| Saint-Martin | 4,5 | 9 | — | — | — | | | |
| Martinique | — | — | 40 | — | — | — | 80 | 80 |
| Guyane | — | — | — | — | — | 20 | — | — |
| Réunion | — | 40 | 40 | — | 40 | — | 40 | 40 |
| Saint-Pierre | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Miquelon | — | — | — | — | — | — | — | — |

Fuente: RTE. Gestor de la Red de Electricidad. Balance de previsión 2006-2015

SECTOR DE LA RECOGIDA DE RESIDUOS Y SU RECUPERACIÓN.

No existen datos actualizados disponibles sobre la generación de residuos y el tratamiento de residuos en estas regiones.

SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO.

Transporte aéreo de los principales aeropuertos regionales.

Martinica

La Cámara de Comercio y de Industria de Martinica es concesionaria del aeropuerto de Fort-de-France/Le Lamantin desde hace más de cincuenta años. Las principales instalaciones y datos estadísticos del aeropuerto son los siguientes:

| Aeropuertos | Número de Pistas | Longitud / m | Ancho / m | Plataforma / m ² |
|-------------------------|------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| Fort de France/Lamantin | 1 | 3.000 | 15 | — |
| Pax 2 | — | — | — | 24.000 |
| FRET | — | — | — | 9.400 |
| ZAG | — | — | — | 200 |

Tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Fort-De-France / Le Lamantin sobre el tráfico total. 2004.

| Aeropuertos | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|-------------------------|------------------|-------------------|------------------------|
| Fort de France/Lamantin | 1.504.561 | 1.394.649 | 109.912 |
| Total | 1.504.561 | 1.394.649 | 109.912 |

Tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Fort-De-France / Le Lamantin sobre el tráfico nacional. 2004.

| Aeropuertos | Trafico nacional |
|----------------------|------------------|
| Línea Transatlántica | 973.684 |
| Guadalupe | 350.675 |
| Guayana | 70.290 |
| Total | 1.394.649 |

Tráfico de mercancías. 2004.

| Aeropuertos | Total / Tm | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Fort France / Lamantin | 13.112.760 | 12.093.229 | 1.019.531 |
| Total | 13.112.760 | 12.093.229 | 1.019.531 |

Guadalupe

La Cámara de Comercio y de Industria de Pointe-à-Pitre es concesionaria del aeropuerto de Pointe-à-Pitre/Le Raizet.

Tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Guadalupe. 2004.

| Aeropuertos | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|------------------------------|------------------|-------------------|------------------------|
| Pointe á Prite / Le Raizet | 1.735.375 | 1.579.800 | 155.575 |
| Les Saintes / Terres de Haut | 4.937 | 4.937 | — |
| Marie Galante / Grand Bourg | 10.139 | 10.139 | — |
| Saint Barthélemy | 159.711 | 42.343 | 117.368 |
| Saint martin Grand Case | — | — | — |
| Total | 1.910.162 | 1.637.219 | 272.943 |

Guayana

Tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Guayana. 2004.

| Aeropuertos | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|--------------------|----------------|-------------------|------------------------|
| Cayenne Rochambeau | 391.041 | 346.092 | 44.949 |
| Maripasoula | 26.249 | 26.249 | — |
| Saul | 6.091 | 6.091 | — |
| Saint Georges | 7.475 | 7.475 | — |
| Total | 430.856 | 385.907 | 44.949 |

Reunión

La explotación de los aeropuertos está confiada a concesionarios: la Cámara de Comercio y de Industria (CCIR) para el aeropuerto internacional de Saint-Denis Gillot y el sindicato mixto de Pierrefonds para el aeropuerto regional del Sur de la Isla.

La DDE interviene como maestro de obras en las obras de estos aeropuertos. El servicio de los puertos y las bases aéreas (SPBA) de la DDE Reunión dirige los trabajos de cons-

trucción y mantenimiento de las infraestructuras y de los edificios de aviación civil y de la base aérea.

El mantenimiento de los sistemas de radionavegación, la tutela y el control técnico de las empresas de transporte aéreo y de las actividades de la aviación general están bajo la responsabilidad del “servicio de Aviación Civil de Reunión” que es un servicio descentralizado de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para la zona del Océano Índico.

Tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Reunión. 2004.

| Aeropuertos | Total | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|-----------------------------|------------------|-------------------|------------------------|
| Saint Denis / Roland Garros | 1.589.974 | 1.106.713 | 483.261 |
| Saint Pierre / Pierrefonds | 18.836 | 18.836 | — |
| Total | 1.608.810 | 1.125.546 | 483.261 |

6.3. ESPAÑA: ISLAS CANARIAS.

Islas Canarias

Datos Generales.

| RUP | Situación | Capital | Superficie | Población (nº habitantes) | PNB per cápita %* | Desempleo** |
|----------------|------------------|--|-----------------------|------------------------------|-------------------|-------------|
| | | | | | | 2,50 % |
| Islas Canarias | Océano Atlántico | Las Palmas de Gran Canaria Santa Cruz de Tenerife | 7.447 km ² | 1.715.000 | 78 | 11,10 % |

* 2000, in modelos de poder de compra (EUR-15 = 100)

** 2002

Fuente: Página web de la Comisión Europea

SECTOR DE LA ENERGÍA

La fuente de los datos ha sido siempre las publicaciones del Departamento de Energía del Gobierno de Canarias.

El cuadro siguiente recoge la evolución de la potencia instalada desde el año 2000.

Tabla 3.3.1. Evolución de la Potencia eléctrica total instalada a 31 de diciembre, por islas.

| Año | Gran Canaria | Tenerife | Lanzarote | Fuerteventura | La Palma | La Gomera | El Hierro | Canarias |
|------|--------------|----------|-----------|---------------|----------|-----------|-----------|----------------|
| 2000 | 767,0 | 667,2 | 145,9 | 129,0 | 51,6 | 15,9 | 10,0 | 1.786,7 |
| 2001 | 745,3 | 673,0 | 144,9 | 129,0 | 64,2 | 15,9 | 9,3 | 1.781,6 |
| 2002 | 755,5 | 673,0 | 180,9 | 129,0 | 64,2 | 16,2 | 10,3 | 1.829,1 |
| 2003 | 905,3 | 795,8 | 180,9 | 129,0 | 79,7 | 16,2 | 9,0 | 2.115,9 |
| 2004 | 980,3 | 876,0 | 201,3 | 184,8 | 89,0 | 19,7 | 9,1 | 2.360,2 |

Como puede apreciarse, la potencia instalada ha crecido un 32,1% desde el año 2000, lo que supone un incremento anual del 7,2%.

Tabla 3.3.2. Configuración del parque de generación de cada isla. Potencia eléctrica. Año 2003.

| Fuente de energía primaria | Gran Canaria | Tenerife | Lanzarote | Fuerteventura | La Palma | La Gomera | El Hierro | Canarias |
|----------------------------|--------------|----------|-----------|---------------|----------|-----------|-----------|----------|
| Productos petrolíferos | 904,3 | 838,8 | 194,9 | 173,2 | 82,5 | 19,3 | 9,0 | 2.222,1 |
| Fuente Renovables | — | — | — | — | — | — | — | 0,0 |
| Eólica | 75,6 | 36,7 | 6,4 | 11,6 | 5,6 | 0,4 | 0,1 | 136,4 |
| Minihidráulica | — | 0,5 | — | — | 0,8 | — | — | 1,3 |
| Fotovoltaica | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 |
| Total Renovables | 76,0 | 37,2 | 6,4 | 1,6 | 6,4 | 0,4 | 0,1 | 138,1 |
| Total | 980,3 | 876,0 | 201,3 | 184,8 | 89,0 | 19,7 | 9,1 | 2.360,2 |

Unidades: MW

En cuanto a la estructura de generación, en el año 2003 la generación con productos petrolíferos supuso el 94% del total. Está muy avanzado un concurso eólico para instalar 370 MW de potencia eólica en dos fases y está prevista la introducción del gas natural en unas nuevas centrales de ciclo combinado en las islas de Gran Canaria y Tenerife en el año 2007.

En cuanto a la evolución de la producción/demanda entre el año 2000 y el año 2004, ha tenido un crecimiento del

27,4% lo que supone un 6,2% anual. El comportamiento de la demanda no ha sido simétrico en todas las islas ya que Lanzarote y Fuerteventura han crecido un 51% y un 34%, respectivamente. Como es natural, al tratarse de islas relativamente pequeñas en cuanto a población ha aumentado los sobrecostos de generación al impedir las economías de escala.

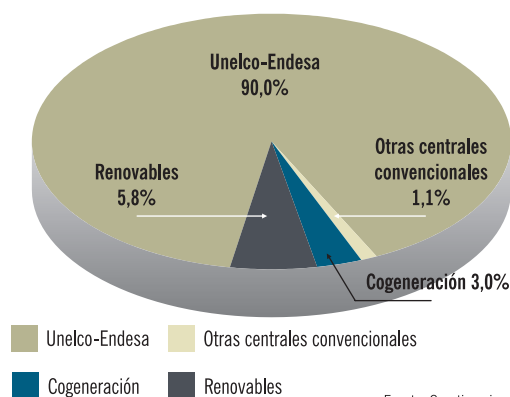
Tabla 3.3.3. Evolución de la producción anual de energía eléctrica en Canarias, por islas.

| Año | Gran Canaria | Tenerife | Lanzarote | Fuerteventura | La Palma | La Gomera | El Hierro | Canarias |
|------|--------------|----------|-----------|---------------|----------|-----------|-----------|----------------|
| 2000 | 2.959,0 | 2.666,4 | 617,7 | 357,0 | 209,1 | 48,7 | 23,4 | 6.81,3 |
| 2001 | 3.131,8 | 2.860,5 | 628,1 | 438,4 | 206,7 | 52,4 | 26,6 | 7.344,6 |
| 2002 | 3.223,1 | 3.006,0 | 718,8 | 444,5 | 208,1 | 56,2 | 27,8 | 7.684,3 |
| 2003 | 3.402,6 | 3.249,3 | 795,8 | 467,7 | 227,3 | 63,5 | 30,0 | 8.236,3 |
| 2004 | 3.598,8 | 3.453,1 | 821,2 | 541,1 | 249,8 | 66,2 | 34,1 | 8.764,3 |

Ud: Gigavatios-hora (GWh)

Por último, como puede apreciarse el operador mayoritario y tradicional en Canarias, Unelco-Endesa, representa el 90% del total de la potencia instalada.

Figura 3.3.4 Potencia instalada por operador.

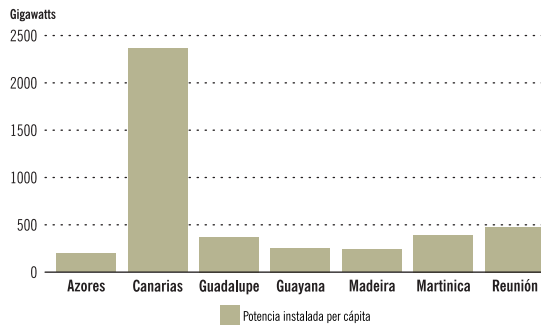


En cuanto a la actividad de transporte hay que decir que la empresa Red Eléctrica de España (REDESA), que realiza una actividad similar en el resto del territorio español, se ha hecho cargo, desde el año 2003, de la red de alta tensión en Canarias, posibilitando así una separación de actividades y la independencia del gestor de la red de transmisión.

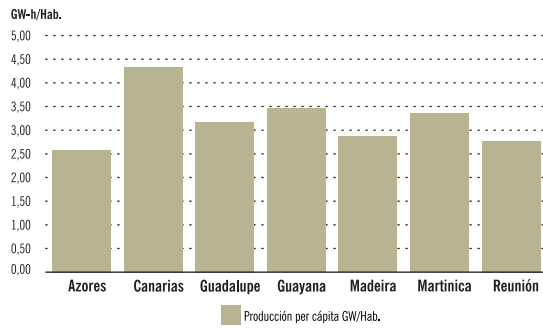
Datos comparativos

Los siguientes gráficos tratan de reflejar una comparación de la dimensión de estos sistemas insulares en relación con el conjunto de cada país respectivo así como de la importancia del uso de la energía eléctrica.

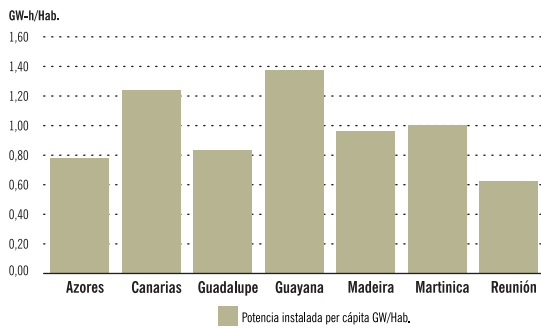
Potencia instalada por región.



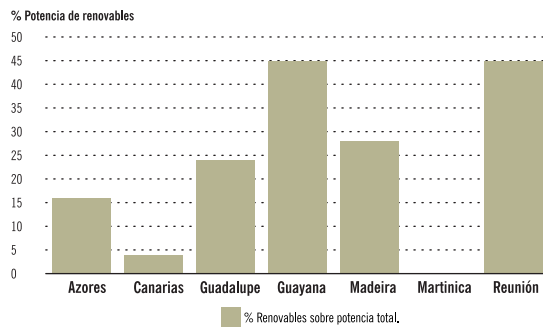
Producción eléctrica per cápita.



Potencia instalada per cápita.



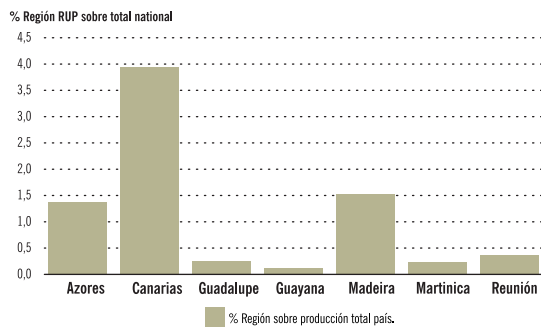
% Renovables sobre la potencia total.



A pesar de que la potencia instalada presenta diferencias notables, se reducen considerablemente si tenemos en cuenta la dimensión de la población en cada una de estas Regiones.

Mayores diferencias se observan al considerar el peso relativo de la generación eléctrica con energías renovables. En este caso, la mayor disponibilidad de energías hidroeléctrica y geotérmica condiciona los resultados globales.

% Región sobre Producción Eléctrica Total País.



Este último gráfico es también relevante ya que refleja el peso relativo del sector eléctrico de las Regiones RUP sobre el total nacional. En tanto que una de las opciones a considerar es el posible uso de fórmulas de perecuación de tarifas, señala indirectamente la repercusión más o menos acumuladas de esta fórmula sobre la tarifa promedio del país.

SECTOR DE LA RECOGIDA DE RESIDUOS Y SU RECUPERACIÓN.

Hay un gran número de datos disponibles relativos a la cantidad, la tipología y el grado de recogida de la basura y de los residuos especiales en las Islas Canarias. El Plan de Residuos de las Islas Canarias (PIRCAN) ¹⁵ se aprobó en 2001, por lo que los datos que abarcan de 1995 a 2000 no están completamente actualizados. Por ello, se ha recurrido a otras fuentes más actuales ¹⁶; los datos más importantes se exponen a continuación, comenzando con una visión general.

Residuos Recogidos, Mezclados y Selectivos por Tipo de Residuo. Canarias. 1998-2003. (Kg./hab.).

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL | 756,5 | 750,2 | 773,3 | 709,2 | 690,1 | 624,1 |
| RESIDUOS MEZCLADOS | 726,0 | 710,0 | 740,0 | 665,0 | 653,0 | 599 |
| RESIDUOS SELECTIVOS | 30,5 | 40,2 | 33,3 | 44,2 | 37,1 | 25,1 |
| Papel y cartón | 15,4 | 18,7 | 16,9 | 20,4 | 19,5 | 15,1 |
| Vidrio | 15,1 | 15,6 | 16,4 | 18,6 | 17,6 | 10 |
| Plásticos | — | 5,9 | 0,0 | 5,2 | — | — |

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE): "Indicadores sobre Residuos".

También es interesante evaluar las tipologías de los RSU recogidos y el destino asignado a éstos.

Residuos Domésticos recogidos de Manera Selectiva por tipo de Residuos y de Destino. Canarias. 2002-2003. (Toneladas).

| | TOTAL | | GESTINADOS POR LA MISMA EMPRESA | | | | GESTINADOS POR OTRA EMPRESA | |
|---|---------|---------|---------------------------------|--------|---------|-------|-----------------------------|--------|
| | 2002 | 2003 | Tratamiento | | Vertido | | 2002 | 2003 |
| | | | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | | |
| TOTAL | 201.455 | 182.144 | 74.201 | 94.753 | 4.670 | 3.210 | 122.584 | 84.181 |
| Aceites de motor usados | 1.192 | 3.895 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.192 | 3.895 |
| Pilas y acumuladores | 1.162 | 2.569 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.162 | 2.569 |
| Papel y cartón | 48.085 | 28.543 | 24.015 | 9.837 | 0 | 0 | 24.070 | 18.706 |
| Vidrio | 23.961 | 18.897 | 0 | 225 | 0 | 0 | 23.961 | 18.672 |
| Plásticos (salvo envases) | 17.101 | 12.460 | 10.260 | 7.787 | 0 | 0 | 6.841 | 4.673 |
| Metales | 17.314 | 12.126 | 11.823 | 8.377 | 0 | 0 | 5.491 | 3.749 |
| Madera | 17.208 | 12.126 | 5.035 | 3.521 | 2.517 | 1.721 | 9.656 | 6.884 |
| Embalajes mixtos | 52.840 | 76.244 | 23.068 | 65.006 | 2.153 | 787 | 27.619 | 10.451 |
| Residuos de animales y vegetales | 10.741 | 7.163 | 0 | — | 0 | 702 | 10.741 | 6.461 |
| Medicamentos y productos químicos | 10.577 | 7.252 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.577 | 7.252 |
| Equipos fuera de uso (aparatos y electrodomésticos) | 1.274 | 869 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.274 | 869 |

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE): "Encuesta sobre Recogida y Tratamiento de Residuos Urbanos".

15. Decreto nº 161/2001, de 30 de julio, que adopta el Plan Integral de Residuos de las Islas Canarias.

16. Especialmente el Instituto Canario de Estadística (ISTAC) cuya web ofrece una información amplia al respecto.

Asimismo, la tipología de los residuos, por lo que respecta a su carácter peligroso:

Residuos Recogidos por Tipo y Peligro. Canarias. 2003 (Toneladas).

| | No Peligrosos | Peligrosos |
|--|---------------|------------|
| Total | 340.512 | 97.843 |
| Disolventes usados | 0 | 6 |
| Residuos ácidos alcalinos o salinos | 0 | 1.138 |
| Aceites usados | 0 | 60.588 |
| Pesticidas y fertilizantes | 0 | 1 |
| Medicamentos | 0 | 11 |
| Pinturas, tintes, resinas y pegamentos | 0 | 2 |
| Productos fotográficos | 21 | 672 |
| Residuos químicos y mezclas | 0 | 4 |
| Alquitrán, hidrocarburos, amianto y residuos carbonosos | 0 | 30.553 |
| Residuos sanitarios y biológicos | 4.340 | 0 |
| Chatarra de metales de hierro, excepto los envases | 50.286 | 0 |
| Chatarra de metales distintos al hierro, excepto los envases | 105.309 | 0 |
| Residuos de envases metálicos y mixtos | 8.927 | 61 |
| Residuos de papel y cartón | 6.573 | 0 |
| Residuos de plástico | 909 | 0 |
| Residuos de Madera | 277 | 50 |
| Vehículos fuera de uso | 500 | 500 |
| Equipos eléctricos y electrónicos fuera de uso | 13 | 2 |
| Pilas y acumuladores | 2 | 4.254 |
| Tóners y equipos con contenido en clorofluocarbonos | 0 | 1 |
| Basura doméstica, residuos urbanos y similares | 163.355 | 0 |

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística: "Encuesta sobre el Reciclado y Tratamiento de Residuos".

Residuos Recogidos por Tipo y Peligro. Canarias. 2003 (Toneladas).

| CNAE C,D,E | 74.080 | 137.103 | 1.670 | 8.141 |
|--|--------|---------|-------|-------|
| 01.Residuos químicos(sin incluir 01.3) | 1.915 | 901 | 28 | 37 |
| 01.3 Aceites usados | 158 | 0 | 340 | 135 |
| 02.Residuos de preparaciones químicas | 72 | 9 | 39 | 32 |
| 03.Otros residuos químicos | 6.544 | 19.987 | 40 | 5.270 |
| 05.Residuos sanitarios y biológicos | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 06.Residuos metálicos | 1.310 | 1.609 | 36 | 40 |
| 07.1 Residuos de vidrio | 1.074 | 8.309 | 0 | 50 |
| 07.2 Residuos de papel y cartón | 5.399 | 23.102 | 0 | 0 |
| 07.3 Residuos de caucho | 6 | 1 | 0 | 0 |
| 07.4 Residuos de plástico | 1.054 | 2.670 | — | 0 |
| 07.5 Residuos de madera | 8.086 | 4.238 | 0 | 0 |
| 07.6 Residuos textiles | 90 | 0 | 32 | 0 |
| 08. Equipos fuera de uso | 129 | 267 | 112 | 82 |
| 09. Residuos de animales y vegetales | 9.963 | 34.634 | 0 | 0 |
| 10. Residuos ordinarios mezclados | 16.423 | 6.577 | 0 | 0 |
| 11. Barro común | 6.722 | 270 | 0 | 0 |
| 12. Residuos minerales y de la construcción (12.4 no incluido) | 14.388 | 34.525 | 1.042 | 1.793 |
| 12.4 Residuos de la combustión | 748 | 0 | 0 | 702 |

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). "Encuesta sobre la producción de residuos en el sector industrial".



Pico Ruivo, Madeira.

Residuos Recogidos por Tipo y Peligro. Canarias. 2003 (Toneladas).

| Total CNAE C,D,E | TOTAL | | | |
|--|---------------|---------|------------|-------|
| | No peligrosos | | Peligrosos | |
| | 74.080 | 137.103 | 1.670 | 8.141 |
| 01.Residuos químicos(sin incluir 01.3) | 1.915 | 901 | 28 | 37 |
| 01.3 Aceites usados | 158 | 0 | 340 | 135 |
| 02.Residuos de preparaciones químicas | 72 | 9 | 39 | 32 |
| 03.Otros residuos químicos | 6.544 | 19.987 | 40 | 5.270 |
| 05.Residuos sanitarios y biológicos | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 06.Residuos metálicos | 1.310 | 1.609 | 36 | 40 |
| 07.1 Residuos de vidrio | 1.074 | 8.309 | 0 | 50 |
| 07.2 Residuos de papel y cartón | 5.399 | 23.102 | 0 | 0 |
| 07.3 Residuos de caucho | 6 | 1 | 0 | 0 |
| 07.4 Residuos de plástico | 1.054 | 2.670 | — | 0 |
| 07.5 Residuos de madera | 8.086 | 4.238 | 0 | 0 |
| 07.6 Residuos textiles | 90 | 0 | 32 | 0 |
| 08. Equipos fuera de uso | 129 | 267 | 112 | 82 |
| 09. Residuos de animales y vegetales | 9.963 | 34.634 | 0 | 0 |
| 10. Residuos ordinarios mezclados | 16.423 | 6.577 | 0 | 0 |
| 11. Barro común | 6.722 | 270 | 0 | 0 |
| 12. Residuos minerales y de la construcción (12.4 no incluido) | 14.388 | 34.525 | 1.042 | 1.793 |
| 12.4 Residuos de la combustión | 748 | 0 | 0 | 702 |

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE):"Encuesta sobre la producción de residuos en el sector industrial".

Un último indicador es el de recogida de vidrio, que es uno de los ejemplos más claros de recogida selectiva de residuos:

Vidrio Recogido en los Contenedores y Contenedores Instalados. Canarias. 2002 - 2004.

| | 2002 | 2003 | 2004 |
|--|------------|------------|------------|
| Habitantes | 1.843.755 | 1.894.868 | 1.915.540 |
| Vidrio recogido en los contenedores(Kg.) | 14.417.960 | 16.771.370 | 17.432.590 |
| Kilos por habitante | 7,820 | 8,851 | 9,101 |
| Número de contenedores de vidrio | 5.021 | 5.434 | 6.118 |
| Habitantes por contenedor de vidrio | 367,209 | 348,706 | 313,099 |

FUENTE: ECOVIDRIO. "Informes Anuales".

SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO

Transporte aéreo

El sistema aeroportuario canario está compuesto por ocho aeropuertos, uno por cada isla, excepto Tenerife que tiene dos. Las instalaciones de los aeropuertos se describen brevemente a continuación.

| Aeropuertos | Nº de Pistas | Longitud/m | Ancho/m | Capacidad vuelos/hora | Plataforma/m ² |
|----------------|--------------|------------|---------|-----------------------|---------------------------|
| Gran Canaria | 2 | 3.100 | 45 | 53 | 404.519 |
| Tenerife Sur | 1 | 3.200 | 45 | 37 | 330.052 |
| Lanzarote | 1 | 2.400 | 45 | 22 | 183.966 |
| Fuerteventura | 1 | 3.400 | 45 | 20 | 278.300 |
| Tenerife Norte | 1 | 3.400 | 45 | 30 | 95.475 |
| La Palma | 1 | 2.200 | 45 | 10 | 35.000 |
| El Hierro | 1 | 1.250 | 30 | 6 | 13.500 |
| La Gomera | 1 | 1.500 | 30 | 10 | 14.500 |

El aeropuerto de Gran Canaria se encuentra ubicado a 25 kilómetros de distancia de uno de los principales núcleos turísticos de Canarias, situado en la zona sur de la isla y a 18 kilómetros de la capital de la isla de Gran Canaria. En el año 2005, registró un tráfico de 9.827.157 pasajeros, 110.748 operaciones de vuelo y 40.390 toneladas de mercancías. Tiene dos pistas paralelas de 3.100 por 45 metros, con capacidad para 53 operaciones/hora. En el Plan Director, está prevista la construcción de una nueva pista de vuelos y la ampliación de la terminal.

En la isla de Tenerife, existen dos aeropuertos: Tenerife Sur y Tenerife Norte. El primero está situado en la zona turística del sur de la isla, tiene una pista de 3.200 por 45 metros y una capacidad de 37 vuelos/hora. En 2005, registró un tráfico de pasajeros de 8.631.923, 63.649 operaciones de vuelo y 9.770 toneladas de mercancías. El Plan Director incluye la construcción de una nueva pista y la ampliación de la zona industrial y comercial.

Las instalaciones de Tenerife Norte, situado en el Norte de la isla, en el municipio de La Laguna, cuentan con una pista de 3.400 metros de longitud por 45 de ancho y una plataforma de 95.475 metros cuadrados con 19 puestos de estacionamiento para aeronaves. El tráfico en 2005 fue de

3.754.513 pasajeros, 60.235 operaciones y 22.163 toneladas de mercancías. El tráfico de este aeropuerto es fundamentalmente de tipo regular nacional y dentro de éste, más del 65% de los vuelos son conexiones con el resto de las islas del archipiélago.

El aeropuerto de Lanzarote, ubicado a 5 kilómetros de Arrecife, tiene una importancia destacada en el desarrollo turístico de la isla. El tráfico mayoritario corresponde a los países de la Unión Europea. Los pasajeros del Reino Unido y Alemania representan casi el 69% del tráfico internacional. Tiene una pista de 2.400 por 45 metros y ha sido recientemente remodelado. El Plan Director incluye la construcción de una nueva terminal de carga y la adecuación de la antigua terminal para vuelos interinsulares. En el año 2005, el aeropuerto registró un tráfico de 5.467.499 pasajeros, el número de operaciones fue de 47.158 y el tráfico de mercancías superó las 6.629 toneladas.

En el aeropuerto de Fuerteventura, la pista es de 2.400 metros de longitud por 45 de ancho. El tráfico mayoritario se realiza con países de la Unión Europea, especialmente Alemania y Reino Unido, que suponen el 79% del tráfico internacional. El nacional se concentra en tres destinos: Gran Canaria, Madrid y Tenerife Norte. Durante el año

2005, recibió 4.071.875 pasajeros en las 40.415 operaciones de vuelo que registró. El tráfico de mercancías alcanzó las 3.179 toneladas.

El aeropuerto de la Palma, situado a 8 kilómetros de Santa Cruz de la Palma, es un aeropuerto con una pista de 2.200 por 45 metros y una capacidad para 10 vuelos/hora. El tráfico es eminentemente nacional y se concentra en Tenerife Norte, Gran Canaria y Madrid. En el año 2005, el aeropuerto superó el millón de pasajeros en las 20.792 operaciones registradas. El tráfico de mercancías fue de 1,4 toneladas.

El aeropuerto de La Gomera, de reciente construcción, cuenta con una pista de 1.500 metros de longitud por 30 me-

tros de ancho y una plataforma de 14.500 metros cuadrados con capacidad para tres puestos de estacionamiento. En tan sólo seis años ha triplicado su tráfico, que es interinsular, hasta alcanzar, en 2005, 34.496 pasajeros, 3.396 operaciones y 6 toneladas de mercancías.

El aeropuerto de El Hierro, al igual que el de la Gomera, solamente tiene tráfico nacional, siendo en su mayoría con el aeropuerto de Tenerife Norte. La pista tiene una longitud de 1,250 metros y una anchura de 30. La plataforma cuenta con tres puestos para aeronaves. En el año 2005 registró un tráfico de 157.981 pasajeros en las 4.300 operaciones de vuelo y 174 toneladas de mercancía.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos canarios. 2004

| Aeropuertos | Total Pasajeros | Líneas interiores | Líneas internacionales |
|----------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Gran Canaria | 9.223.626 | 3.599.801 | 5.623.825 |
| Tenerife Sur | 8.376.022 | 1.598.466 | 6.777.556 |
| Lanzarote | 5.318.750 | 1.722.114 | 3.596.636 |
| Fuerteventura | 3.841.675 | 1.085.917 | 2.755.758 |
| Tenerife Norte | 3.365.579 | 3.195.066 | 170.513 |
| La Palma | 970.234 | 719.108 | 251.126 |
| El Hierro | 142.525 | 142.525 | — |
| La Gomera | 29.925 | 29.925 | — |
| Total | 31.268.336 | 12.092.922 | 19.175.414 |

Tráfico de mercancías en los aeropuertos canarios. 2004

| Aeropuertos | Total mercancías / Kg | Tráfico interior / Kg | Tráfico internacional / kg |
|----------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| Gran Canaria | 39.493.587 | 29.386.791 | 10.106.796 |
| Tenerife Sur | 8.775.073 | 5.523.330 | 3.251.743 |
| Lanzarote | 7.032.034 | 6.378.039 | 653.995 |
| Fuerteventura | 3.681.080 | 2.559.743 | 1.121.337 |
| Tenerife Norte | 23.841.883 | 23.558.719 | 283.164 |
| La Palma | 1.432.972 | 1.366.698 | 66.274 |
| El Hierro | 173.657 | 173.657 | — |
| La Gomera | 2.739 | 2.739 | — |
| Total | 84.241.074 | 68.949.716 | 15.483.309 |

El movimiento de pasajeros y mercancías con la península y entre las islas que forman el archipiélago canario se organiza fundamentalmente alrededor de Gran Canaria y Tenerife, que distribuyen los tráficos, estando estos dos polos fuertemente enlazados. Así está representado en el cuadro siguiente, que recoge el tráfico de pasajeros entre las islas. El porcentaje más alto es del 20%, que son las conexiones entre Gran Canaria y Tenerife, seguido de las conexiones de Tenerife con La Palma y de Gran Canaria con Lanzarote y Fuerteventura.

Tráfico de pasajeros entre islas. 2004.

| | Gran Canaria | Tenerife | Lanzarote | Fuerteventura | La Palma | El Hierro | La Gomera | Total |
|---------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------------|
| Gran Canaria | — | 580.642 | 499.917 | 533.322 | 91.478 | 19.981 | 17.047 | |
| Tenerife | 580.642 | — | 285.052 | 163.209 | 525.258 | 117.576 | 13.039 | |
| Lanzarote | 499.917 | 285.052 | — | 55.102 | 12.745 | — | 22 | |
| Fuerteventura | 533.322 | 163.209 | 55.102 | — | 4.411 | — | — | |
| La Palma | 91.478 | 525.258 | 12.745 | 4.411 | — | 4.698 | 11 | |
| El Hierro | 19.981 | 117.576 | — | — | 4.698 | — | 28 | |
| La Gomera | 17.047 | 13.039 | 22 | — | 11 | 28 | — | |
| Total | 1.742.387 | 1.684.776 | 852.838 | 756.044 | 638.601 | 142.283 | 30.147 | 2.923.538 * |

El tráfico aéreo regular con la península lo realizan tres compañías aéreas: Iberia, Spanair y Air Europa. En el ámbito interinsular, también operan tres compañías aéreas: Binter, Islas Airways y NAYSA. El tráfico interinsular está sometido a Obligación de Servicio Público, por lo que las condiciones de transporte, incluidas las tarifas, los itinerarios y las frecuencias, están establecidas.

Aunque la estructura de mercado, con tres compañías aéreas para un mercado relativamente reducido, parece indicar una competencia suficiente, un análisis más de las tarifas aplicadas indica que no existe prácticamente ninguna diferencia entre ellas, lo que induce a pensar que no existe una competencia real.

Transporte marítimo

El sistema portuario canario consta de un puerto principal en cada una de las islas. Los puertos más importantes son los de Santa Cruz de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canaria, a través de ellos se distribuye el tráfico de mercancías al resto de las islas.

Además de estos puertos y con una importancia cada vez mayor, se encuentran los que enlazan las islas con trayectos más cortos que los correspondientes a los puertos principales.

Desde el punto de vista administrativo, los puertos denominados de interés general competen a la Administración General del Estado y están gestionados por las Autoridades Portuarias de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife. A la primera pertenecen los puertos de Arrecife, (Lanzarote), Puerto del Rosario, (Fuerteventura), y de La Luz y de Las Palmas (Gran Canaria). A la segunda pertenecen los puertos de los Cristianos y de Santa Cruz de Tenerife (Tenerife), de San Sebastián de la Gomera, (la Gomera), de Santa Cruz de la Palma, (La Palma), y de la Estaca, (El Hierro).

La Administración Autonómica es competente para la gestión de los puertos siguientes:

- Lanzarote: Playa Blanca, Puerto del Carmen y La Graciosa.
- Fuerteventura: Corralejo y Morro Jable.
- Gran Canaria: Agaete, Arguineguín, y Castillo del Romeral.
- Tenerife: Playa de San Juan, Puerto de la Cruz, Garachico y San Marcos.
- La Gomera: Valle Gran Rey y Playa de Santiago.
- La Palma: Tazacorte.

El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, que tiene 14 kilómetros de línea de atraque, es el primer puerto pesquero de la zona y maneja un volumen importante de contenedores. Se extiende en una superficie de un millón de metros cuadrados urbanizados, donde se ubican la Zona Franca, la Zona de actividades logísticas (ZAL) y la Zona Especial Canaria (ZEC).

La isla de Gran Canaria dispone de dos puertos más: el puerto de Arinaga, en el sur de la isla, que complementa la oferta del Puerto de Las Palmas, y el puerto de Salinetas, especializado en la recepción de graneles líquidos, especialmente combustibles y alcoholes.

El puerto de Arrecife, en Lanzarote, es el tercer puerto de Canarias en mercancías y pesca fresca. Dispone de 3 kilómetros

de línea de atraque, 120 hectáreas de superficie de flotación y cerca de medio millón de metros cuadrados de superficie terrestre. Dentro de las mejoras previstas, está la infraestructura para contenedores y para cruceros de turismo.

El puerto de la capital de Fuerteventura tiene 1 kilómetro de línea de atraque y está preparado para recibir cruceros de turismo. En este puerto, también se está ampliando la superficie para contenedores.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife consta de cuatro dársenas y varios kilómetros de línea de atraque. La dársena del Este está destinada al tráfico de contenedores y de graneles, y la dársena de Anaga al tráfico de cruceros. La necesidad de disponer de una plataforma de contenedores de dimensiones adecuadas ha llevado a impulsar la planificación de un nuevo puerto en el municipio de Granadilla para que se convierta en una expansión de éste.

En el sur de la isla de Tenerife, se sitúa el puerto de Los Cristianos, que está especializado en el tráfico de pasajeros y ro-ro. Es el primer puerto de España en cuanto a tráfico de pasajeros debido a los enlaces que ofrece con los Puertos de San Sebastián de La Gomera; La Estaca, en la Isla de El Hierro, y Santa Cruz de La Palma. A esto, se unen los numerosos barcos que, diariamente, se dedican a realizar excursiones turísticas por zonas cercanas o visitas a los cetáceos que habitan en las inmediaciones de este puerto.

El puerto de Santa Cruz de la Palma cuenta con 1.043 metros de línea de atraque, un muelle polivalente, una terminal de contenedores y un muelle para el tráfico de mercancías, en general, y, en particular, para el tráfico de fruta de exportación.

El puerto de San Sebastián de la Gomera se ha centrado en el tráfico de pasajeros y de carga rodada. Está formado por un dique protegido con una escollera de 400 metros de longitud, con dos tramos diferenciados: el primero de 280 metros por 40 de ancho y, el segundo en el extremo del dique, de 120 metros de longitud y 15 de ancho.

El puerto de la Estaca, en la isla de El Hierro, dispone de 250 metros de línea de atraque y está preparado para el tráfico de pasajeros y de carga rodada. Cuenta con una rampa móvil, un tinglado de almacenamiento, un varadero y una estación marítima.

Tráfico de pasajeros en los puertos canarios. 2003.

| Puertos | Islas | Total Pasajeros | Pasajeros de crucero | Vehículos en régimen de pasaje |
|--------------------------------------|---------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| Puerto de Arrecife | Lanzarote | 68.575 | 167.502 | 18.985 |
| Puerto del Rosario | Fuerteventura | 35.551 | 36.485 | 10.845 |
| Puerto de la Luz y de Las Palmas | Gran Canaria | 655.986 | 130.776 | 95.931 |
| Puerto de Santa Cruz de Tenerife | Tenerife | 1.290.796 | 285.189 | 221.414 |
| Puerto de Los Cristianos | Tenerife | 1.692.660 | 42.558 | 249.863 |
| Puerto de San Sebastián de La Gomera | La Gomera | 1.279.875 | 21.323 | 171.679 |
| Puerto de Santa Cruz de La Palma | La Palma | 195.564 | 99.542 | 51.985 |
| Puerto de la Estaca | El Hierro | 146.043 | 182 | 36.321 |
| Total | — | 5.365.050 | 783.557 | 857.023 |

A comienzos de los años 90, las compañías navieras de cabotaje interinsular se agrupaban en una conferencia de fletes denominada INTERCAN, Asociación de Armadores de Líneas Marítimas de Tráfico Interinsular Canario. La actividad era desarrollada solamente por tres empresas: Trasmediterranea, líneas Fred Olsen y Naviera Armas. En 1993, el Tribunal de Defensa de la Competencia acordó la supresión

de la conferencia y, a partir del 31 de diciembre de 1993, el tráfico interinsular dejó de realizarse por un cártel para pasar a ser un régimen de libre competencia. Sin embargo, a partir de la privatización de Trasmediterranea y del abandono, por parte esta naviera, de ciertas líneas de tráfico, ha aumentado la concentración del mercado interinsular, entrañando un riesgo de monopolio en ciertos trayectos.



7 Conclusiones de los Seminarios

7.1. SECTOR DE LA ENERGÍA.

- La definición precisa que recogen los Tratados sobre los Servicios de Interés Económico General se refiere a aquellos servicios de naturaleza económica a los que los Estados miembros o la Comunidad imponen obligaciones específicas de servicio público, en virtud de un criterio de interés general, estando las empresas encargadas de prestarlos sujetas a la reglamentación en vigor. Deben alcanzar además, un equilibrio con los principios de libre competencia sin afectar negativamente a la libre circulación.
- Corresponde a los Estados miembros, sobre la base de una responsabilidad compartida con la Comisión, organizar el funcionamiento de estos Servicios de Interés Económico General de acuerdo con sus tradiciones respectivas, siendo el servicio universal un concepto clave que la Comunidad ha desarrollado para asegurar la accesibilidad efectiva a los servicios esenciales y a la prestación de Servicios de Interés Económico General, que puede ser organizada en cooperación con el sector privado o confiada a empresas públicas o privadas.
- Tanto el derecho comunitario de competencia como la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia comunitario recogen la posibilidad de establecer medidas a favor del mantenimiento de sistemas compensatorios de las obligaciones derivadas de estos Servicios de Interés Económico General, aunque sujetos a los criterios de proporcionalidad y transparencia.
- Los sectores eléctricos de las RUP tienen elementos comunes y singulares entre los que destacan su reducido tamaño unitario y la fragmentación en sistemas insulares en muchas de ellas y, además, en un buen número de casos una muy elevada dependencia exterior y una dependencia estructural excesiva del petróleo en sus balances energéticos. No existe un modelo uniforme de empresas suministradoras, ya que concurren empresas públicas y privadas en la prestación del suministro de electricidad, aunque siempre existe para cada Región una empresa mayoritaria o incluso exclusiva en la prestación de dicho suministro. La resultante de los factores estructurales mencionados es que, en todas estas Regiones, el coste del suministro de electricidad es notablemente superior al equivalente en el conjunto del Estado miembro al que pertenecen estas RUP.
- Bajo estas condiciones, las provisiones del mercado interior de la energía en cuanto a libre elección del suministrador e intensificación de la competencia, no han sido llevadas a cabo e incluso, en la Región de Azores, se ha obtenido la derogación parcial de partes sustanciales de dicha Directiva. En cuanto a la Región Autónoma de Madeira, se espera, asimismo, una respuesta de la Comisión Europea en relación con la solicitud de derogación de la aplicación de la Directiva 2003/54/CE sobre las redes de electricidad, para tener en cuenta los problemas de operación del sistema eléctrico aislado en esta Región.
- Simultáneamente, en la legislación nacional eléctrica de los tres países con RUP —Francia, Portugal y España— se recoge, de manera específica, la singularidad estructural de estas Regiones y la necesidad de arbitrar medidas compensatorias a su favor habiendo sido la fórmula adoptada en todos los casos, un sistema de perecuación de tarifas interna en el marco del sistema eléctrico de cada Estado miembro.
- Este sistema interno de compensación no ha alterado fundamentalmente las condiciones generales del mercado interior comunitario de la energía, debido a la escasa cuantía de tales compensaciones, en relación con la dimensión global de los mercados nacionales respectivos e, incluso, debido a la existencia simultánea de otras compensaciones de mayor volumen, conocidas como Costes de Transición a la Competencia.
- Las RUP quieren, en primer lugar, señalar su pleno apoyo a los objetivos de universalidad y calidad del suministro, homologable al del conjunto de los sistemas nacionales, como los ejes centrales de la organización de sus siste-

mas eléctricos que, además, persiguen en todo momento alcanzar la máxima racionalidad y eficacia económica en el desempeño de estos objetivos.

- Simultáneamente, apoyan la flexibilidad hasta ahora demostrada en la aplicación de los principios del mercado interior de la electricidad, dejando optar individualmente a cada una de ellas por su aplicación íntegra o solicitar derogaciones, en la línea obtenida por la Región de Azores.
- En tercer lugar, señalan que se han dado pasos favorables en relación con la extensión a estas RUP de los criterios y apoyos derivados del Programa de Redes Transeuropeas de Energía y, por tanto, desearían que en futuras revisiones de sus Orientaciones se estableciera un capítulo especial, relativo a estas Regiones con el fin de facilitar la obtención de las financiaciones necesarias y reducir, por tanto, la necesidad de compensaciones estructurales de sus sobrecostes.
- Las RUP consideran que el actual sistema de perecuación de tarifas que ha consistido en igualar las tarifas para un mismo consumidor tipo en el conjunto del territorio de cada Estado miembro, ha funcionado satisfactoriamente y, por tanto se recomienda continuar con el mismo, dentro de los criterios de proporcionalidad y transparencia. Sin embargo, para favorecer su consolidación en el futuro, sería conveniente que la Comisión Europea hiciera una declaración expresa de los criterios que dicha compensación debería contener a fin de consolidar, de manera permanente, este sistema dentro del marco de tarifas de cada Estado miembro.
- Por último, dentro del respeto al espíritu de los objetivos generales de la Unión, pero en consonancia también con el artículo 299 del Tratado, debe existir la suficiente flexibilidad en la aplicación de toda legislación comunitaria, singularmente las de fiscalidad y medio ambiente, que puedan tener repercusiones desproporcionadas sobre los costes del suministro eléctrico y obliguen a compensaciones difícilmente asumibles por el conjunto de consumidores del Estado miembro.

7.2. SECTOR DE LA RECOGIDA Y RECUPERACIÓN DE LOS RESIDUOS.

- Los residuos constituyen un grave problema ambiental en sí mismos y, además, están en el origen de otros, como la contaminación de las aguas, del suelo y del aire o los riesgos para la salud pública. La colaboración activa de la sociedad de nuestras Regiones es un requisito imprescindible para lograr atajar el problema.
- El mejor residuo es el que no se genera y quienes generan o son responsables de que acaben generándose residuos, deben asumir la responsabilidad básica de su correcta gestión y el coste económico consiguiente.
- La naturaleza de los diferentes residuos es muy diversa y cada uno tiene sus peculiaridades, por lo que los principios generales de gestión deben ser adaptados a cada caso. Ello lleva a que esta diversidad deba ser combinada con la situación específica de cada RUP de manera individual, la cual debe ser tomada en consideración.
- Parece plenamente aceptado que la recogida y valorización de residuos está englobada dentro del concepto de Servicios de Interés General, tal y como está recogida en la reciente propuesta de Directiva comunitaria sobre Libre Prestación de Servicios en el Mercado Interior.
- Por ello, y de acuerdo con la doctrina comunitaria en la materia, parece evidente que corresponde a las autoridades de estas Regiones fijar las modalidades de puesta en marcha de estos Servicios de Interés General, adaptados a la peculiaridad de cada Región, y apoyados en medidas de cohesión social a nivel nacional y comunitario.
- Las RUP aceptan en su integridad las propuestas de la Estrategia Marco en materia de residuos que fija, para el año 2008, unos ambiciosos objetivos en materia de recogida selectiva y valorización. No obstante, reclaman una cierta flexibilidad en los plazos de aplicación, negociados individualmente con la Comisión Europea, y que se tenga en cuenta la situación específica de cada Región.
- Ello se justifica en que las dificultades logísticas que imponen la lejanía y la fragmentación, van a suponer unas mayores exigencias y costes tanto en materia de dispersión de infraestructuras, como de recogida y, es-

pecialmente, de valorización de los residuos. A ello debe unirse, además, que en numerosas RUP la población turística, en una gran parte de ciudadanos comunitarios, supone un aumento muy importante de la generación de residuos y en muchos casos una acusada estacionalidad en la generación que implica la necesidad de sobredimensionar las instalaciones.

- Esta situación se ve acentuada además en el caso de los envases y residuos de envases, por su mayor volumen que impone la logística del transporte marítimo y aéreo desde el territorio continental de la Unión y de terceros países.
- Los sistemas nacionales existentes de recogida y valorización de residuos especiales, son una buena opción para estas Regiones ya que procuran una compensación interna de costes a nivel nacional, que evita parcialmente la desventaja competitiva de estas Regiones y que permiten aplicar los criterios de Servicios de Interés General. Pero, por ello, en el caso de existir tal y como es el caso de España, compensaciones fiscales al transporte de residuos hasta el continente, debería exigirse que dichas ventajas se trasladen íntegramente hasta el consumidor final del producto.
- La contribución de los Fondos Estructurales ha sido fundamental para que las RUP mejoren considerablemente sus sistemas de recogida y tratamiento primario de residuos. Por ello, en línea con los siguientes puntos, se sugiere que esta contribución pueda ser mantenida en el futuro a través de un Programa de apoyo específico, que permitía completar y mantener las crecientes exigencias legales que la Unión Europea establece en materia de residuos domésticos y especiales, teniendo en cuenta las peculiaridades y, consecuentemente, los sobrecostes que deben soportar las RUP.
- Los países terceros geográficamente próximos a las RUP, necesitan cada vez más centros de tratamiento y valorización de residuos con tecnologías modernas y competitivas y con las debidas garantías de control, su creación permitiría la gestión de los residuos de una zona geográfica más amplia que comprendiera junto a las RUP, países de África, del Caribe o del Océano Índico que de manera creciente requieran su tratamiento y valorización. Esta medida sería coherente con las prioridades de la ac-

ción comunitaria y permitiría al mismo tiempo paliar las limitaciones que tienen las RUP en materia de gestión de residuos ya que podrían aportar las tecnologías europeas y el “know-how” de su aplicación. Para ello, deberán arbitrase fórmulas, en el marco de los diversos programas de cooperación internacional y apoyo financiero de la Unión Europea hacia estas Regiones y países.

7.3. SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO.

- La noción de Servicios de Interés Económico General hace referencia a aquellos servicios de naturaleza económica, identificados por las autoridades públicas como de interés particular para los ciudadanos, que no serían prestados por las empresas en condiciones normales de mercado, siendo, por tanto, necesaria la intervención pública.
- Las autoridades públicas pueden imponer obligaciones específicas de servicio público en virtud del criterio de interés general. Las empresas encargadas de prestarlos están sujetas a la normativa en vigor con vistas a garantizar un equilibrio con los principios de competencia y de no afectar a la libre circulación.
- Entre los Servicios de Interés Económico General se incluyen los de transportes, energía, telecomunicaciones y otros necesarios para la colectividad. Corresponde a los Estados miembros organizar su funcionamiento de acuerdo con sus tradiciones respectivas y a la Comisión Europea velar porque los Estados miembros respeten las normas de competencia.
- Las Regiones Ultraperiféricas representan una realidad geográfica y económica diferente del resto de las regiones europeas. Su aislamiento, consecuencia de su lejanía del continente europeo y de sus reducidas dimensiones, constituye una dificultad para su desarrollo armonioso y sostenible. Además, seis de las siete regiones ultraperiféricas son islas y de ellas cuatro son archipiélagos, lo cual acentúa aun más la dependencia del transporte.
- La lejanía y la falta de accesibilidad han determinado que las conexiones con estas regiones hayan sido tradi-

cionalmente consideradas servicios de interés general por sus Estados respectivos. Así, las legislaciones nacionales sobre transporte marítimo y aéreo de los tres países con regiones ultraperiféricas —Francia, Portugal y España— han arbitrado medidas compensatorias a su favor a través de monopolios ejercidos por empresas públicas.

- La liberalización de los sectores del transporte marítimo y aéreo y la creación del mercado interior ha supuesto la necesidad de adaptar estas medidas compensatorias tradicionales a la normativa comunitaria sobre transporte y sobre competencia. Hay que destacar dentro de este contexto, la importancia fundamental que conlleva para las RUP, la normativa sobre las obligaciones de servicio público y su compensación.
- El Consejo Europeo, celebrado en Sevilla el 21 y 22 de junio de 2002, invitaba a la Comisión a profundizar en la aplicación del apartado 2 del artículo 299 del Tratado y a presentar las propuestas adecuadas para tener en cuenta sus necesidades específicas en las distintas políticas comunes, en particular las de transporte.
- La Comunicación de la Comisión “Estrechar la asociación con las Regiones Ultraperiféricas” de mayo de 2004¹⁷, establece, como una de las principales prioridades de la actuación de la Comunidad respecto a estas regiones la mejora de la accesibilidad utilizando los instrumentos existentes en el ámbito del transporte aéreo y marítimo como son las obligaciones de servicio público, las ayudas de Estado y las ayudas de carácter social.
- La aprobación del Libro Blanco sobre el Transporte en mayo de 2006 constituye, en este contexto, un hito importante, al mencionar por primera vez a las RUP e invitar a las instituciones europeas a adoptar medidas específicas y a adaptar las medidas generales en el marco de la Política Común de Transportes.
- A pesar de que la política europea de transporte contempla instrumentos que pueden ser utilizados por las

Regiones Ultraperiféricas, éstos presentan aún, por las propias características de estas Regiones, dificultades en su aplicación, lo que entorpece la consecución plena del objetivo de mejorar la accesibilidad y lograr su inserción económica en sus zonas geográficas respectivas.

- En el marco de la liberalización del transporte aéreo es necesario fomentar las conexiones con las Regiones Ultraperiféricas, ya que es su única posibilidad real de comunicación con el exterior, estableciendo condiciones de continuidad, regularidad, capacidad y precio que no asumirían las compañías aéreas si se considera únicamente el interés comercial.
- La mejora de la accesibilidad exige que se aproveche el potencial de los aeropuertos regionales. Las Regiones Ultraperiféricas valoran muy positivamente que las nuevas Directrices comunitarias sobre financiación de los aeropuertos y ayudas al lanzamiento de nuevas rutas aéreas¹⁸, autoricen la concesión de ayudas públicas para la creación de nuevas líneas entre las Regiones Ultraperiféricas y los terceros países próximos, cualquiera que sea la categoría del aeropuerto. Esta misma posibilidad se debería extender a las conexiones con el continente europeo, en particular con las Regiones Ultraperiféricas próximas.
- Los problemas persisten, sin embargo, en aquellas regiones en las que las líneas ya existen, pero en condiciones insuficientes de regularidad y precio.
- Debido al aislamiento que caracteriza a las Regiones Ultraperiféricas, sus aeropuertos no entran, en principio, en competencia con otros aeropuertos comunitarios. Asimismo, tampoco existe competencia con otros modos de transporte.
- Por ello, la financiación pública de las infraestructuras de transporte en las RUP, incluida la posibilidad que ofrece la asignación específica adicional prevista por el FEDER, no afecta, en principio, a la libre competencia entre aeropuertos y entre modos de transporte, y debe considerarse compatible con el mercado común.

17. COM (2004) 343 final, de 26 de mayo de 2004

18. Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (2005/C312/01)

- Las economías de las RUP necesitan conexiones marítimas eficientes, tanto en sus conexiones con el continente europeo como con los terceros países vecinos.
- La Comisión Europea, por su parte entiende que los dispositivos generales previstos en los Reglamentos de cabotaje¹⁹ y transporte marítimo internacional²⁰, así como las disposiciones comunes en materia de ayudas de Estado, proporcionan un marco suficientemente flexible para atender, adecuadamente, a las especificidades de las Regiones Ultraperiféricas.
- Las autopistas del mar es un concepto nuevo en la política de transporte de la Unión Europea, vinculado a las redes transeuropeas de transporte. El fomento del transporte marítimo de corta distancia y el programa Marco Polo II para el período 2007-2013, proporcionan una importante contribución a las autopistas del mar, ampliando su alcance geográfico fuera de la UE.
- Las conexiones de las RUP con los terceros países vecinos pueden verse, además, favorecidas por la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público con terceros países, siempre que estén justificadas y sean proporcionales. Dichas conexiones requieren de importantes mejoras en los puertos de los países, inversiones que serían elegibles al FEDER hasta un límite de 10% de la asignación correspondiente a la cooperación territorial.
- Las RUP no se pueden quedar fuera del desarrollo de los sistemas regionales de transporte marítimo que se están promoviendo en la UE como los establecidos en el mar Báltico, el mar Negro y el Mediterráneo. En este sentido, sería conveniente ampliar la noción de transporte marítimo de corta distancia para integrar su realidad, favoreciendo sus conexiones con el continente europeo y con los terceros países vecinos. Asimismo, los puertos de las Regiones Ultraperiféricas y los de los terceros países de su entorno geográfico, deben integrarse en la cadena logística de las autopistas del mar.
- La Comisión tiene la intención de elaborar una estrategia de transporte marítimo con objeto de integrarla dentro de la política sobre un espacio marítimo europeo común. Esta política tiene una importancia prioritaria para las Regiones Ultraperiféricas, por lo que todas las medidas que se tomen de cara a fijar normas más elevadas en materia social, medioambiental, de seguridad, así como sobre el desarrollo de infraestructuras y de actividades competitivas, deberán considerar la situación especial de las RUP, teniendo en cuenta el espíritu del contexto mundial en el que opera la navegación.

19. Reglamento (CEE) n° 3577/92.

20. Reglamento (CEE) n° 4055/86.

8 Síntesis de la Normativa Comunitaria Aplicable

8.1. TRATADO DE LISBOA.

El artículo 16 establece:

“Sin perjuicio de los artículos 73, 86 y 87, y a la vista del lugar que los Servicios de Interés Económico General ocupan entre los valores comunes de la Unión, así como de su papel en la promoción de la cohesión social y territorial, la Comunidad y los Estados miembros, con arreglo a sus competencias respectivas y en el ámbito de aplicación del presente Tratado, velarán por que dichos servicios actúen con arreglo a principios y condiciones que les permitan cumplir su cometido”.

El artículo 86, apartado 2, establece:

“Las empresas encargadas de la gestión de Servicios de Interés Económico General o que tengan el carácter de monopolio fiscal quedarán sometidas a las normas del presente Tratado, en especial a las normas sobre competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada. El desarrollo de los intercambios no deberá quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad”.

El artículo 154 de Redes Transeuropeas establece:

“1. A fin de contribuir a la realización de los objetivos contemplados en los artículos 14 y 158 y de permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores, la Comunidad contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes Transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía.

2. En el contexto de un sistema de mercados abiertos y competitivos, la acción de la Comunidad tendrá por objetivo favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad”.

El artículo 299, apartado 2, establece:

“2. Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a los Departamentos franceses de Ultramar, Azores, Madeira y Canarias.

No obstante, teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de los Departamentos franceses de Ultramar, Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación del presente Tratado en dichas regiones, incluidas las políticas comunes.

El Consejo, al adoptar las medidas pertinentes contempladas en el párrafo segundo, tendrá en cuenta ámbitos tales como las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales comunitarios.

El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo segundo teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las Regiones Ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico comunitario, incluido el mercado interior y las políticas comunes”.

8.2. CARTA DE DERECHOS FUNDAMENTALES

El artículo 36 dispone lo siguiente:

“Acceso a los Servicios de Interés Económico General.

La Unión reconoce y respeta el acceso a los Servicios de Interés Económico General, tal como disponen las legislacio-

nes y prácticas nacionales, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con el fin de promover la cohesión social y territorial de la Unión”.

8.3. TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS.

Sentencia Altmark:

1) El Reglamento (CEE) no 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, en su versión modificada por el Reglamento (CEE) no 1893/91 del Consejo, de 20 de junio de 1991, y en particular su artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, debe interpretarse en el sentido de que permite a un Estado miembro excluir del ámbito de aplicación de este Reglamento la explotación de servicios regulares de transporte urbano, de cercanías o regional que dependen necesariamente de las subvenciones públicas y limitar su aplicación a aquellos casos en que, de otro modo, no sea posible garantizar la prestación de un servicio de transporte suficiente, siempre que, no obstante, se respete debidamente el principio de seguridad jurídica.

2) El requisito para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 87 CE, apartado 1, tras su modificación) según el cual la ayuda debe poder afectar a los intercambios entre Estados miembros no depende del carácter local o regional de los servicios de transporte prestados ni de la importancia del ámbito de actividad de que se trate. No obstante, las subvenciones públicas que tengan por objeto permitir la explotación de servicios regulares de transporte urbano, de cercanías o regional no están sujetas a esta disposición si pueden considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de Obligaciones de Servicio Público. La aplicación de este criterio requiere que el órgano jurisdiccional remitente compruebe el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- En primer lugar, que la empresa beneficiaria está efectivamente encargada de la ejecución de Obligaciones de Servicio Público y que estas obligaciones se han definido claramente.
 - En segundo lugar, que los parámetros para el cálculo de la compensación se han establecido previamente de forma objetiva y transparente.
 - En tercer lugar, que la compensación no supera el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las Obligaciones de Servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.
 - En cuarto lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar Obligaciones de Servicio Público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, que el nivel de la compensación necesaria se ha calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por su ejecución.
- 3) El artículo 77 del Tratado CE (actualmente artículo 73 CE) no puede aplicarse a las subvenciones públicas que compensan los costes adicionales ocasionados por la ejecución de Obligaciones de Servicio Público sin tener en cuenta lo dispuesto en el Reglamento no 1191/69, en su versión modificada por el Reglamento no 1893/91.

8.4. SECTOR DE LA ENERGÍA.

Nota sobre la normativa portuguesa

- Decreto-Lei n.º 182/95, de 27 de Julho, que estabeleceu as bases de organização do Sistema Eléctrico Nacional (SEN)
- Decreto-Lei n.º 313/95. Estabelece medidas relativas à actividade de produção de energia eléctrica por pessoas singulares ou colectivas e de direito público ou privado).

- Região Autónoma dos Açores, Decreto Legislativo Regional n.º 15/96/A, que estabeleceu os princípios de organização do sector eléctrico.
- Despacho n.º 419/99. Estabelece a fórmula de cálculo dos valores dos custos evitados
- Despacho n.º 2 504-B/2002 Regras aplicáveis ao conteúdo da factura detalhada de energia eléctrica no âmbito do Sistema Eléctrico de Serviço Público (SEP).
- Despacho n.º 12/2003. Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos. Estender a aplicação do Despacho da ERSE, aos sistemas eléctricos de serviço público das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
- Decreto-Lei n.º 69/2002, de 25 de Março, competências de regulação da ERSE das actividades de produção, transporte e distribuição de energia eléctrica, às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Nota sobre la normativa francesa

- Loi n°2000-108 du 10 février 2000,(modifié partiellement par la Loi n°2005-781).
- Décret no 2001-531, relatif à l'aide aux personnes en situation de précarité pour préserver ou garantir leur accès à l'électricité.
- Loi n° 2003-8, relative aux marchés du gaz et de l'électricité et au service public de l'énergie.
- Ordonnance n° 2002-1451 du 12 décembre 2002 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité à Mayotte.
- Loi n°2004-803, Loi relative au service public de l'électricité et du gaz et aux entreprises électriques et gazières.
- Décret n° 2004-90, relatif à la compensation des charges de service public de l'électricité.
- Décret n° 2004-66 du 14 janvier 2004 relatif au fonds de péréquation de l'électricité.
- Loi n° 2005-781, de programme fixant les orientations de la politique énergétique.

Nota sobre la normativa española

- Ley 54/97, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica.

- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Real Decreto 436/2004, de 12 de marzo, por el que se establece la metodología para la actualización y sistematización del régimen jurídico y económico de la actividad de producción de energía eléctrica en régimen especial.
- Real Decreto 1432/2002, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para la aprobación o modificación de la tarifa eléctrica media o de referencia y se modifican algunos artículos del Real Decreto 2017/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el procedimiento de liquidación de los costes de transporte, distribución y comercialización a tarifa, de los costes permanentes del sistema y de los costes de diversificación y seguridad de abastecimiento.
- Real Decreto 1747/2003, de 19 de diciembre, por el que se regulan los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.

8.5. SECTOR DE LA RECOGIDA Y LA RECUPERACIÓN DE RESIDUOS.

Nota sobre la normativa portuguesa

- Loi n°11/87 sur l'Environnement.
- Décret-loi N° 239/97, que établit les règles générales de gestion des déchets.
- Décret -Loi N° 294/94, qui établit le régime juridique de la exploitation et la gestion des systèmes municipaux de traitement des déchets solides urbaines.
- Décret -Loi N° 516/99, qui établit le Plan stratégique de gestion des déchets industriels.
- Portaria n.º 15/96, de 23 de Janeiro: Aprova os tipos de operações de eliminação e de valorização de resíduos.
- Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio: Fixa as regras a que fica sujeito o transporte de resíduos dentro do território nacional.

Note sobre la normativa francesa

- Code General des Collectivités Territoriales.
- Code de l'environnement (Partie législative) Livre V. Titre IV Chapitre I° Elimination des déchets et récupération des matériaux.

- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant l'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement de la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets.
- Décret n° 2000-404 du 11 mai 2000 relatif au rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets.
- Décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets.

Nota sobre la normativa española

- Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.
- Ley 11/1997, de Envases y Residuos de Envases.
- Real Decreto 1481/2001, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.
- Orden Ministerial 2192/2005, por la que se regulan las bases para la concesión de subvenciones para financiar el transporte a la península, o entre islas, de los residuos generados en las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.
- Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias.

8.6. SECTOR DEL TRANSPORTE.

Nota sobre la normativa portuguesa

- Decreto Lei n° 138/99, de 23 de Abril, com vista à das obrigações de serviço público e as ajudas de Estado aplicadas e prestadas no âmbito dos serviços aéreos regulares para as regiões periféricas ou em desenvolvimento do território nacional.
- Decreto-Lei n° 7/2006 de 4 de Janeiro de 2006, Estabelece o novo regime jurídico aplicável à cabotagem marítima.
- Decreto-Lei n° Decreto-Lei n.º 188/2006 de 21 de Setembro de 2006 relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros.
- Decreto Legislativo Regional n° 1/2007/M de 8 de Janeiro de 2007, Adapta à Região Autónoma da Madeira o Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de Dezembro, que define o regime do licenciamento e fiscalização das instalações por cabo para o transporte de pessoas.

Nota sobre la normativa francesa

- Code des ports maritimes. Titre VI. Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer.
- Code de l'aviation civile. Titre VII Aéroports d'intérêt général situés hors du territoire de la France métropolitaine.
- Loi 06/12/1866 sur la marine marchande.
- Loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000, d'orientation pour l'outre-mer.
- Loi 69-441 20/05/1969 sur les transports maritimes d'intérêt national.
- Loi no 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services au transport aérien.
- Loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004 modifiant la loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien.

Nota sobre la normativa española

- R.D. 1.027/89 de 28 de julio sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo
- Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Ley 4/2006, de 29 de marzo, de adaptación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje a las nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias.
- Ley 33/1987, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1988. Disposiciones adicionales. Primera: Bonificaciones en el transporte marítimo y aéreo a los residentes no peninsulares.
- Decreto 88/1999, de 25 de mayo, por el que se establecen las obligaciones de servicio público a que se someten determinadas líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Resolución de 30 de julio de 1998, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de julio de 1998, por el que se declaran Obligaciones de Servicio Público en rutas aéreas entre las islas Canarias.

9 Lista de Ponentes en los Seminarios

La lista de ponentes se ha establecido de acuerdo con el orden de intervención en cada uno de los seminarios.

9.1. SEMINARIO SOBRE SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DE LA ENERGÍA.

- **Gerhard Stahl**, Secretario General del Comité de las Regiones.
- **Javier Morales Febles**, Comisionado de Acción Exterior del Gobierno de Canarias.
- **Ramón Jiménez Collado**, Director de estrategia de ENDESA para España y Portugal.
- **María Ángeles Paraja**, Subdirectora de Coordinación y Regulación Jurídica de Red Eléctrica de España.
- **Pedro Verdelho**, Director de tarifas de la Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), Portugal.
- **Thomas Branche**, Dirección General de Energía y Materias Primas, Ministerio de Economía, Hacienda e Industria, Francia.
- **Marie-Christine Jalabert**, Dirección C2 Electricidad y Gas, DGTREN.
- **Lars Svane**, Dirección I1 Política de ayuda de Estado, DGCAMP.
- **Ramón Rodríguez Tomás**, Director de Producción de UNELCO-ENDESA, Canarias.
- **José Manuel Melim Mendes**, Vicepresidente del Consejo de Administración de la Agencia regional de Medio Ambiente y Energía de Madeira.
- **Jean-François Lhuissier**, EDF Systèmes Énergétiques Insulaires (SEI), Francia.
- **José Luis Pimentel Amaral**, Director regional de comercio, industria y energía del Gobierno de Azores.
- **Pascale Wolfcarius**, Coordinación de las cuestiones relacionadas con las RUP, DGREGIO.
- **José Ignacio Gafó Fernández**, Antiguo Presidente de Transportes y energía del Comité Económico y Social Europeo, en calidad de ponente.

9.2. SEMINARIO SOBRE SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DE LA RECOGIDA Y RECUPERACIÓN DE LOS RESIDUOS.

- **Javier Morales Febles**, Comisionado de Acción Exterior. Gobierno regional de Canarias.
- **Christopher Allen**, DG Medio Ambiente, Comisión Europea.
- **Juan Martínez Sánchez**, Subdirector general de prevención de residuos, Ministerio de Medio Ambiente de España.
- **Ana Paula Pereira Marques**, Secretaria regional de Medio Ambiente y del Mar de Azores.
- **Joana Maria Figueira Rodrigues**, Presidenta del Consejo de Administración de Valor Ambiente, Gestión y Administración de Residuos de Madeira, S.A.
- **Elisabeth Poncelet**, Agencia del Medio Ambiente y de la Energía (ADEME).
- **Bartosz Zambrzycki**, Agencia Europea de Medio Ambiente.
- **Bernardo Hernandez Bataller**, Presidente de Mercado Interior del Comité Económico y Social Europeo.
- **Pascale Wolfcarius**, Representante de la DGREGIO.
- **Milagros Luis Brito**, Viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.
- **Manuel António Rodrigues Correia**, Secretario regional de Medio Ambiente y de Recursos Naturales de Madeira.
- **Antonio Brito**, como representante del Gobierno regional de Azores.
- **Céline Jules**, Jefa del Servicio de Medio Ambiente del Consejo Regional de Guadalupe.
- **Francisco Pan-Montojo**, Director de operaciones de ECOEMBES.
- **José Ignacio Gafó Fernández**, Ponente.
- **Antonio Ángel Castro Cordobez**, Consejero de Infraestructura y Transporte del Gobierno Autónomo de Canarias.

9.3. SEMINARIO SOBRE SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO.

- **Armelle Lidou**, Gabinete CA4 de la Dirección General de Transporte y Energía de la Comisión Europea.
- **Rosa Dávila**, Directora General de Transportes del Gobierno Autónomo de Canarias.
- **Pascale Wolfcarius**, Jefe de Unidad DA, Coordinación de asuntos relacionados con las Regiones Ultraperiféricas, Dirección General de RUP de la Comisión Europea.
- **Manuel Cederos**, Jefe de la Zona de Explotación de la Dirección General de Aviación Civil y Marítima del Ministerio de Obras Públicas, España.
- **María Helena Tomé Faleiro de Almeida**, Directora de la Regulación Económica del Instituto Nacional de Aviación Civil de Lisboa, Portugal.
- **Patrick Faucheur**, Jefe del Departamento de Asuntos Europeos del Ministerio de Transportes, de Infraestructuras del Turismo y del Mar, Francia.
- **Kyriacos Ktenas**, Unidad F1- Política de Transporte Aéreo, Dirección General de Transporte y Energía de la Comisión Europea.
- **Miguel Becerra Domínguez**, Viceconsejero de la Presidencia del Gobierno Autónomo de Canarias.
- **Pascal Colin**, Responsable de misión y Especialista del Transporte Aéreo, Departamento de Infraestructuras, Transportes y Medio Ambiente, Energía y Telecomunicaciones de la DAESC del Ministerio de Ultramar, Francia.
- **Duarte Ferreira**, Presidente de Aeropuerto y Navegación Aérea y Marítima de Madeira.
- **Luisa Schanderl**, Directora regional de Transporte Aéreo y Marítimo del Gobierno de Azores.
- **Caroline Romney**, Experto en Transporte Aéreo del Gabinete de Orientación, Consejo Regional de Guadalupe.
- **Michel Michalon**, Vicepresidente de la Dirección de Relaciones Internacionales y Cooperación del Consejo Regional de Martinica.
- **José Luis Reina Delgado**, Responsable de Comunicación de la Compañía Aérea BINTER CANARIAS.
- **Daniel WARIN**, Unidad G1 – Política de Transporte Marítimo, Dirección General de Transporte y Energía de la Comisión Europea.
- **Anunciación González Pinto**, Jefe de Servicio de la Dirección General de Transporte del Gobierno Autónomo de Canarias.
- **Pedro Mederos**, Capitán de la Marina Mercante del Ministerio de Obras Públicas, España.
- **María Ana Albegaria**, Directora de Servicios de Transporte Aéreo y Marítimo del Gobierno Regional de Azores.
- **Fernando Silva**, Vocal de APRAM, SA (Madeira).
- **Philippe Janvier**, Director de Ordenación sostenible, Consejo Regional de Martinica.
- **Carlos Álvarez Cascos**, Director de Proyecto de la Compañía Marítima Acciona-Trasmediterránea, Canarias.
- **Javier Morales Febles**, Comisionado de Acción Exterior del Gobierno Autónomo de Canarias.