

La CNMC sugiere revisar las metodologías que sirven para calcular las ayudas al transporte de mercancías a Canarias.

- El sobrecoste que afronta el transporte marítimo y aéreo de mercancías en el archipiélago se compensa mediante ayudas.
- A través de Órdenes Ministeriales se determina cómo se calculan los costes a partir de los cuales se puede recibir una subvención pública.
- La Comisión recomienda fijar estos criterios de acuerdo con los costes de una empresa eficientemente gestionada y realizar una evaluación posterior de las ayudas concedidas.

Madrid, 21 de noviembre de 2022.- La CNMC ha emitido un informe conjunto sobre los proyectos de Órdenes Ministeriales por las que se determinan los costes tipo aplicables a los costes subvencionables en el transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias para el año 2021. ([IPN/CNMC/041/22](#)) ([IPN/CNMC/042/22](#)).

Estos costes se encuentran regulados en los [Reales Decretos 552/2020](#) (mercancías incluidas en el Anexo I TFUE) y 147/2019 (mercancías no incluidas en el Anexo I TFUE) y ahora son desarrollados mediante Órdenes Ministeriales.

El mecanismo de ayudas sirve para compensar al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias debido a su lejanía con respecto al mercado continental. La CNMC ha evaluado en el pasado otras órdenes de establecimiento de los costes tipo para años anteriores.

Recomendaciones de mejoras.

Como en ocasiones anteriores, la CNMC reitera las deficiencias sobre la metodología de cálculo de los costes tipo.

En este sentido, la Comisión recomienda que las subvenciones se determinen teniendo en cuenta los costes de una empresa eficientemente gestionada, mayor justificación de las variaciones propuestas de los costes tipo respecto a años anteriores y un reforzamiento de las medidas de evaluación ex post de la eficacia de las ayudas.

Adicionalmente, la CNMC realiza las siguientes recomendaciones.

- En cuanto a la determinación de los costes tipo, más allá de los datos que se piden a los operadores, y aun siendo conscientes de que estos costes no derivan de obligaciones de servicio público, debería servir de orientación los que una *empresa media del mismo sector, bien gestionada y dotada de medios materiales*, habría soportado para ejecutar estas potenciales obligaciones, si fuera el caso.
- Respecto a la metodología para la determinación de los costes tipo, se recuerda la necesidad de elaborar un método alternativo y más ajustado de costes vinculados, incluyendo nuevos elementos (por ejemplo, una mayor precisión de los costes por tipología de mercancía).

Además, respecto al transporte aéreo, se sugieren nuevos elementos a incluir en el estudio de costes, como la distancia, el tiempo, el tipo de flota y la ocupación media de la ruta.

Este informe conjunto se emite a solicitud del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y el artículo 11.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.