

El derecho aéreo entre lo público y lo privado: aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad.  
M<sup>a</sup> Jesús Guerrero Lebrón, Juan Ignacio Peinado Gracia (Directores) ; Isabel Contreras de la Rosa (Coordinadora)  
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2017. ISBN 978-84-7993-331-9. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3824>

# El derecho aéreo entre lo público y lo privado

.....  
Aeropuertos, acceso al mercado,  
drones y responsabilidad



M<sup>a</sup> Jesús Guerrero Lebrón  
Juan Ignacio Peinado Gracia  
(Directores)

Isabel Contreras de la Rosa  
(Coordinadora)

# LA FINANCIACIÓN PÚBLICA A LOS AEROPUERTOS REGIONALES EUROPEOS TRAS LA PUBLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LA AVIACIÓN CIVIL DE 2014

ARMANDO VÍCTOR CASAL FREIRÍA  
*Doctor en Derecho y Economía*  
*Universidad de Sassari*

## **Resumen.**

En abril de 2014 la Comisión Europea publicó sus terceras Directrices de la Aviación Civil. En este nuevo texto adaptó el aeroportuario europeo regionales a la nueva realidad económica y jurídica. Pasados casi tres años, en el presente artículo se propone un detallado análisis y estudio, así como de un enfoque crítico de los nuevos principios y criterios contenidos en el texto normativo comunitario en materia aeroportuaria, teniendo presente la práctica decisional de la Comisión.

## **Palabras clave.**

Ayudas estatales, sector aéreo, Derecho de la Unión Europea, directrices.

## **Sumario.**

1. Introducción. 2. Marco jurídico precedente a la publicación de las directrices 2014. 3. Las directrices 2014. 3.1. Las ayudas a la inversión aeroportuaria. 3.2. Ayudas de funcionamiento aeroportuario. 4. Conclusiones y comentarios finales. 5. Bibliografía.

## 1. Introducción

Han transcurrido más de dos años desde que la Comisión Europea (en adelante, Comisión) publicó sus últimas y esperadas<sup>1</sup> Directrices de la aviación civil (en adelante, Directrices 2014)<sup>2</sup>. En estos más de dos años, un gran número de Decisiones y de ayudas han sido estudiadas y publicadas por el Legislador europeo, notificadas tanto con anterioridad al 4 de abril de 2014 como con posterioridad a tal fecha. Durante este periodo, y gracias a estas Decisiones, muchas de las incertidumbres e imprecisiones que las precedentes Directrices habían suscitado en el estudio de las ayudas estatales a los aeropuertos han quedado resueltas<sup>3</sup>; sin embargo antiguas y nuevas cuestiones han quedado sin resolver.

El presente trabajo tiene un claro objetivo: realizar un análisis del texto normativo de la Comisión sobre las ayudas públicas a los aeropuertos europeos, mediante una mirada crítica con respecto a los principios y normas contenidos en sus disposiciones.

1. El cuadro normativo relativo a las ayudas estatales al sector aeroportuario (y aéreo) exigía de una profunda revisión. El mercado aeroportuario había sufrido una sustancial transformación desde la liberalización del transporte aéreo en los años noventa. El cambio fue debido al sustancial desarrollo en el sector aeronáutico alcanzado por las compañías aéreas de bajo coste o low cost companies (las LCC han alcanzado en 2013 una cuota de mercado de 45,94%, superior a aquella de las compañías tradicionales con el 40,42%), si bien se vería agravado por la situación de crisis económica mundial a partir del año 2008 (ver al respecto la nota informativa del Parlamento Europeo, El impacto de la crisis económica en el sector del transporte aéreo de la UE, 2010). Con el objeto de modernizar el sector aeroportuario en materia de ayudas estatales de manera coherente con la anunciado por ella misma en su Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 8 de mayo de 2012, Modernización de las ayudas estatales en la UE [COM (2012) 209 final], punto 18.a. (ver P. Vidal Martínez, La reforma del régimen de ayudas de Estado en la Unión Europea, en Actualidad Jurídica Uría Menéndez, núm. 34, 2013, 146), la Comisión Europea presenta sus últimas Directrices de la aviación de 2014. Para tal fin, se apoya tanto en su práctica decisonal precedente, así como en las encuestas realizadas entre los años 2011 y 2013, dando como resultado nuevos principios y normas destinados a la tutela de ciertos principios fundamentales como el de transparencia, no discriminación o defensa de la competencia.
2. Directrices (2014/C 99/03) sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DOUE de 4 de abril de 2014, núm. C 99/3).
3. J. A. PÉREZ RIVARÉS, Las nuevas directrices de la Comisión Europea sobre Ayudas Estatales a Aeropuertos y Compañías Aéreas, cit.

## 2. Marco jurídico precedente a la publicación de las Directrices 2014

En sus orígenes, los aeropuertos se situaban en una lógica pública estática de organización territorial o de orden militar y se trataban de meras infraestructuras, cuya función básica era servir el mercado aeronáutico nacional. No sorprende, por tanto, que la primera aproximación de la Comisión en los años noventa a la problemática de la financiación pública a las actividades aeroportuarias hubiese excluido a tales actividades de la aplicación del régimen normativo concerniente a las ayudas estatales.

En efecto, en sus Directrices de la aviación civil de 1994 (en adelante, Directrices 1994)<sup>4</sup>, la Comisión no se manifestó sobre la naturaleza – económica o no económica – de las actividades de funcionamiento aeroportuarias. Sin embargo, si incluyó en su apartado 12 las actividades a la inversión en infraestructura aeroportuaria. Éstas se dispusieron en el ámbito de las políticas de transporte, económicas y regionales. Por este motivo, éstas últimas no quedaban sujetas al control de la Comisión en virtud del marco jurídico comunitario en materia de ayudas públicas de la época<sup>5</sup>. Adicionalmente, la Comisión añadió en el último párrafo del susodicho apartado, que el anterior principio era válido «sin perjuicio de la evaluación de posibles elementos de ayuda que se deriven del trato preferencial otorgado a determinadas compañías por el usufructo de infraestructuras». En suma, la Comisión se atribuyó la competencia de control sobre la medida pública a la inversión exclusivamente en caso de que la concesión presentase discriminaciones entre usuarios.

El primer gran asunto en el que se observó esta disciplina fue el asunto Aeropuerto de Manchester de 1999<sup>6</sup>. En esta Decisión, la Comisión valoró la

4. Aplicación de los artículos 92 y 93 del TUE y el artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales en el ámbito de la Aviación (DOCE de 10 de diciembre de 1994, núm. C 350/5).

5. C. POZZI, I nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto aéreo: le conseguenze della decisione della Commissione con riferimento al caso Charleroi/Ryanair, en *Diritto comunitario degli scambi internazionali*, 2007, 545.

6. Ayuda estatal de Gran Bretaña al aeropuerto de Manchester de 14 de junio de 1999, núm. NN 109/98, relativa a la aportación de capital por parte de diversas autoridades británicas al aeropuerto de Manchester para la construcción de infraestructuras del aeropuerto [SG(99) D/4235].

construcción de la nueva terminal del aeropuerto inglés como una «medida general de política económica que no puede ser controlada por la Comisión conforme a las normas del Tratado en materia de ayudas de Estado»<sup>7</sup>. Consecuentemente, la Comisión no apreció la financiación de naturaleza pública como una ayuda estatal con arreglo al artículo 92.1 TCEE (hoy, artículo 107.1 TFUE). Del mismo modo, el Legislador europeo clarificó, aplicando lo establecido en sus Directrices, que la ventaja no había beneficiado, bajo un tratamiento preferencial, a ciertas compañías o sociedades que operaban en las infraestructuras aeroportuarias a la hora de desempeñar sus actividades principales y que, por consiguiente, la medida de ayuda estaba sometida a «criterios objetivos y no discriminatorios», no contradiciendo su texto normativo de 1994.

Al año siguiente, a raíz del asunto Aeropuertos de París<sup>8</sup>, la Comisión percibió un sustancial cambio en lo concerniente a las actividades de gestión aeroportuaria, cambio justificado por la evolución del propio sector. De acuerdo con la Comisión, las actividades de funcionamiento aeroportuario habían perdido su naturaleza «esencial», razón por la que el gestor aeroportuario se trataba de una «empresa» en el sentido del Tratado<sup>9</sup>, por desempeñar «una actividad de carácter económico» consistente en «permitir la utilización por las compañías aéreas y los

---

7. NN 109/98, apartado 4 (traducción propia).

8. Decisión de la Comisión de 11 de junio de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CE, Alpha Flight Services/Aéroports de Paris (DOCE de 18 de agosto de 1998, núm. L 230/10); sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 2000, asunto T-128/98, con comentario de N. De Luca, Ancora sugli aiuti di Stato alle compagnie di bandiera: i giudici comunitari smentiscono nuovamente la Commissione, en *Diritto dei trasporti*, 2001, 721; sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2002, asunto C-82/01 P, con comentarios de M. Tranchida, La qualificabilità dell'ente di gestione aeroportuale come impresa ai fini dell'applicazione delle norme comunitarie a tutela della concorrenza, en *Diritto dei trasporti*, 2003, 895; P. Cirielli, Il commento, en *Giornale di diritto amministrativo*, núm. 2, 2004, 177.

9. Sentencia de 23 de abril de 1991, asunto C-41/90, apartado 21, con comentario de P. J. Slot, en *Common Market Law Review*, 1991, 964; asunto C-49/07, apartado 21, con comentario de V. Manteca Valdelande, Competiciones deportivas y libre competencia empresarial (Comentario a la STJCE de 1 de julio de 2008, As. C-49/07), en *Noticias de la Unión Europea*, núm. 305, 2010, 113. La jurisprudencia define «actividad económica» como «aquella actividad consistente en ofrecer bienes o servicios sobre un determinado mercado liberado». La jurisprudencia define «empresa» como «cualquier entidad que ejerza una actividad económica, prescindiendo de su status jurídico y de su modalidad de financiación».

distintos agentes de servicios, a cambio del pago de una tasa con un tipo fijado libremente [...], de instalaciones aeroportuarias»<sup>10</sup>. Consecuentemente, estas actividades desarrolladas por los gestores aeroportuarios fueron individualizadas de aquellas con carácter no económico y correspondientes al ejercicio de sus funciones públicas o prerrogativas de poder público a las que no les era de observación el régimen jurídico sobre las ayudas estatales por ser atribuibles a la esfera de las actividades de responsabilidad del Estado<sup>11</sup>. En el 2008, en el case leader asunto Aeropuerto de Charleroi<sup>12</sup>, el Tribunal de Primera Instancia confirmaría lo sostenido por los Tribunales europeos en el asunto de los aeropuertos franceses.

A pesar de este cambio de posición en cuanto a las actividades de funcionamiento, las orientadas a la inversión aeroportuaria no siguieron todavía la misma suerte. En este sentido, en el asunto Aeropuertos Piamonteses de 2001<sup>13</sup>, relativo a la ventaja que pretendía conceder la Región del Piamonte a las empresas públicas de gestión de cada uno de los tres aeropuertos situados en su territorio, la

---

10. Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, asunto C-222/04, apartado 108, con comentarios de A. Boindi, *Review of Judgment in Case C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al.*, en *European State Aid Law Quarterly*, 2006, 371; C. Giorgiantonio, en *Il Foro italiano*, IV, 2006, 249; asunto C-49/07, apartado 22.

11. Asunto T-128/98, apartado 129. Las actividades correspondientes a las prerrogativas de poder público no tenían – ni tienen – la consideración de actividad económica y no se le aplicaban las normas en materia de ayudas estatales. En relación con su definición, ver sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de febrero de 1993, asuntos acumulados C-159/91 y 160/91; sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de enero de 1994, asunto C-364/92, apartado 30, en *Diritto dei trasporti*, 1994, 941, con comentario de M. M. Comenale Pinto, *In margine ad assistenza al volo e riscossione dei contributi di rotta, tra esercizio di pubblici poteri ed attività di impresa*. El principio general anunciado anteriormente no es válido cuando la compensación con fondos públicos es superior a los costes que genere su normal desarrollo y el equipamiento utilizado (asunto C-49/07, apartado 25) y, además, el excedente obtenido es utilizado para sufragar las actividades económicas del aeropuerto (sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de marzo de 1997, *Diego Cali & Figli Srl contra Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG)*, asunto C-343/95, apartado 25; Ayuda estatal de Bélgica de 16 de octubre de 2002, núm. N 438/2002, relativa a las subvenciones concedidas a las autoridades portuarias para la ejecución de tareas cubiertas por las autoridades públicas [C(2002)3763fin]). Esta circunstancia da lugar a una manifiesta ayuda estatal, incompatible en principio con el mercado interno, pero solamente por la parte excedente, no por la correspondiente a la cobertura de costes.

12. Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (Sala Octava ampliada) de 17 de diciembre de 2008, asunto T-196/04, apartado 89.

13. Ayuda estatal de Italia de 13 de marzo 2001, núm. N 58/2000, relativa al sistema aeroportuario Piamontés [SG D(2001) 286839].

Comisión no presentó ninguna objeción en la concesión de la ayuda a la construcción aeroportuaria. Sin embargo, si puso de manifiesto la existencia de un cambio en el sector aeroportuario en relación con estas actividades: la medida pública podría acarrear un cierto grado de sustitución entre aeropuertos y provocar un riesgo implícito en la competencia y comercio. Asimismo, concluyó la Comisión, que estas financiaciones públicas requerían ser examinadas minuciosamente y, en caso ser enmarcadas en la esfera del artículo 87.1 TCE (hoy, artículo 107.1 TFUE), «sería necesario verificar su compatibilidad» con el sentido del artículo 87.3.c TCE (hoy, 107.3.c TFUE).

Dicho cambio no se haría esperar. Cuatro años más tarde, en su Decisión relativa al asunto Aeropuerto de Amberes de 2005<sup>14</sup>, la Comisión sí sostuvo por vez primera que a la actividad a la inversión aeroportuaria le eran igualmente de aplicación los principios y criterios del artículo 87.1 TCE (hoy, artículo 107.1 TFUE) y estableció, consiguientemente, que estas actividades sí debían ser consideradas como una ayuda estatal compatible con el mercado común. Paralelamente, el Legislador comunitario adelantó algunos de los criterios que instituiría con posterioridad en su siguiente texto normativo en la materia.

En este contexto, en diciembre del mismo año la Comisión publicó sus segundas Directrices de la aviación civil (en adelante, Directrices 2005)<sup>15</sup>. Entre sus contenidos normativos, se dispuso que las ayudas estatales directas a las actividades económicas de los aeropuertos (de funcionamiento y a la inversión) se trataban de una de las herramientas que el Estado poseía para «intervenir» en el desarrollo de políticas comunes de transportes, económicas y regionales,

---

14. Ayuda estatal de Bélgica de 13 de junio de 2007, núm N 355/2004, relativa al aeropuerto de Amberes [C (2005) 1157 fin]. Con el fin de desarrollar las nuevas infraestructuras del aeropuerto belga, actividad surgida como consecuencia de la aplicación de las nuevas disposiciones relativas a la seguridad aérea establecidas por la ICAO (Organización Internacional de la Aviación Civil) en 1999, se establece una asociación público-privada de empresas. Dichas actividades eran consistentes en la construcción de un túnel por el que transcurriese la actual autopista de Krijgsbaan y el establecimiento de zonas de seguridad en el extremo de la pista existente.

15. Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DOUE de 9 de diciembre de 2005, núm. C 312/1). Las Directrices 2005 no sustituyen a las Directrices 1994; únicamente las completan y por este motivo las de los años noventa todavía seguían en vigor en el 2005.

fortaleciendo a su vez la cohesión económica y social dentro de la Unión<sup>16</sup>. No obstante lo anterior, se estableció que su financiación debía ser sufragada únicamente por el aeropuerto, valiéndose éste de los ingresos generados mediante la explotación de la infraestructura por tratarse ésta de la «base de sus actividades económicas». Por ello, toda financiación con fondos públicos destinada a alguna de las actividades económicas aeroportuarias<sup>17</sup> y que, en consecuencia, redujese en mayor o menor medida los costes de explotación de la empresa gestora, le podría conferir, en principio, una ventaja económica en detrimento de sus competidores y producir efectos negativos en la competencia y comercio europeos, puesto que el sector aeroportuario se trataba – todavía lo sigue siendo trata – de un mercado abierto a la competencia<sup>18</sup>. Por lo tanto, la medida en estudio podría ser

---

16. Directrices 2005, apartado 9.

17. Los aeropuertos son empresas en el sentido del Tratado por aquellas actividades de naturaleza económica (actividades de inversión y funcionamiento y mantenimiento de infraestructuras aeroportuarias), cuando no por aquellas no económicas (Sentencia del Tribunal General (Sala Quinta) de 26 de noviembre de 2015, asunto T-461/13, apartado 37). Para una visión general de las ayudas a las actividades de inversión a aeropuertos, ver el asunto Aeropuerto de Leipzig/Halle: Decisión de la Comisión de 23 de julio de 2008 (2008/948/CE) relativa a las medidas concedidas por Alemania a DHL y al aeropuerto de Leipzig/Halle (DOUE de 23 de diciembre de 2008, núm. L 346/1); sentencia del Tribunal General de 24 de marzo de 2011, asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, en Rivista del diritto della navigazione, 2011, 865, con comentario de M. M. Comenale Pinto, así como de L. Idiot, *Notion d'entreprise et activité économique*, en *Revue mensuelle lexisnexis jurisclasser*, 2011, 37; confirmada por sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2012, asunto C-288/11 P.

Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, asunto C-305/89, apartado 84, con comentario de M. Orlandi, *Aiuto di Stato mediante conferimento di capitale alle imprese*; en *Giurisprudenza di merito*, núm. 2, 1993, 543; sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994, asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, apartados 20 ss., con comentarios de C. Gimeno Verdejo, *Crónica de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas*. Las sentencias de 14 de septiembre de 1994 en materia de ayudas otorgadas por el Reino de España a determinadas empresas, en *Cuadernos Europeos de Deusto*, núm. 13, 1995, 182; J. W. Rodríguez Curiel, *Comentario de algunas sentencias de 1994 sobre ayudas de Estado*, en *Gaceta Jurídica de la C.E. y de la Competencia*, núm. 109, 1996, 13.; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, asuntos acumulados T-126/96 y C-127/96, con comentario de M. Orlandi, en *Il Foro italiano*, IV, 1999, 88; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 2000, asunto T-296/97, apartado 96, con comentario de N. de Luca, *Ancora sugli aiuti di Stato alle compagnie di bandiera: giudici comunitari smentiscono nuovamente la Commissione*, en *Diritto dei trasporti*, 2001, 705.

18. Ayuda estatal de Francia de 25 de enero de 2012, núm. SA.22614 - 2011 / C, relativa al aeropuerto de Pau Pyrenees [C (2012) 205 final], párrafo 190. En la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 30 de

estimada como una ayuda estatal con arreglo al artículo 87.1 TCE (hoy artículo 107.1 TFUE), salvo que la autoridad pública concedente hubiese actuado como un sujeto privado en condiciones normales de mercado<sup>19</sup>, la empresa gestora estuviera encargada de gestionar un servicio de interés económico general («SIEG»)<sup>20</sup> o que la actividad subvencionada tuviese naturaleza no económica (prerrogativas de Estado). En conclusión, este beneficio público debería analizarse a la luz del marco normativo europeo de la competencia y ayudas estatales<sup>21</sup>.

---

abril de 1998, Het Vlaamse Gewest (Región de Flandes) contra Comisión de las Comunidades Europeas, asunto T-214/95, apartado 40, se sostenía: «la mayor parte del transporte aéreo europeo es intracomunitaria». Por este motivo, por pertenecer el sector aeroportuario a éste último, igualmente tendrá este carácter.

19. Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, asunto C-305/89, apartado 84, con comentario de M. Orlandi, *Aiuto di Stato mediante conferimento di capitale alle imprese*; en *Giurisprudenza di merito*, núm. 2, 1993, 543; sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994, asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, apartados 20 ss., con comentarios de C. Gimeno Verdejo, *Crónica de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas*. Las sentencias de 14 de septiembre de 1994 en materia de ayudas otorgadas por el Reino de España a determinadas empresas, en *Cuadernos Europeos de Deusto*, núm. 13, 1995, 182; J. W. Rodríguez Curiel, *Comentario de algunas sentencias de 1994 sobre ayudas de Estado*, en *Gaceta Jurídica de la C.E. y de la Competencia*, núm. 109, 1996, 13.; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, asuntos acumulados T-126/96 y C-127/96, con comentario de M. Orlandi, en *Il Foro italiano*, IV, 1999, 88; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 2000, asunto T-296/97, apartado 96, con comentario de N. de Luca, *Ancora sugli aiuti di Stato alle compagnie di bandiera: giudizi comunitari smentiscono nuovamente la Commissione*, en *Diritto dei trasporti*, 2001, 705.
20. Previamente a la publicación de las Directrices 2005, la Comisión presentó su «Paquete SIEG», relativo al régimen jurídico de los SIEG. Por vez primera, se establecía la admisibilidad, bajo ciertos criterios, de ser considerada la gestión aeroportuaria como un SIEG. Se incluían las actividades a la inversión en su compensación por servicio público siempre y cuando fuesen necesarias para desempeñar eficientemente este servicio esencial. Los textos normativos que conformaron este primer paquete SIEG son: Directiva 2005/81/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, por la que se modifica 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 (DOUE de 29 de noviembre de 2005, núm. L 312/47); Decisión de la Comisión (2005/842/CE), de 28 de noviembre de 2005, 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 (DOUE de 29 de noviembre de 2005, núm. L 312/67); Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DOUE de 29 de noviembre de 2005, núm. C 297/4).
21. Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de febrero de 2006, T-34/02, apartado 110, con comentario de L. Idot, en *Europe (Paris)*, núm. 4, 2006, 22. De acuerdo con la jurisprudencia, son cuatro los requisitos que definen la noción de ayuda estatal y que derivan del principio de incompatibilidad emanado del artículo 87.1 TCE (hoy, 107.1 TFUE) que establece: «en primer lugar, debe tratarse de una intervención del Estado o mediante fondos estatales; en segundo lugar, esta intervención debe poder afectar a los intercambios

Asimismo, las actividades económicas aeroportuarias podían tenerse como compatibles con el mercado interno. En cuanto a las ayudas de funcionamiento, solamente extendía la compatibilidad a los casos excepcionales y aquello en que el aeropuerto se situaba en una región desfavorecida<sup>22</sup> o compensase la gestión aeroportuaria como un SIEG, con arreglo a los artículos 87.3.a (hoy, 107.3.a TFUE) o 86.2 TCE (hoy, 106.2 TFUE) respectivamente.

En lo concerniente a las ayudas a la inversión, cinco criterios de compatibilidad fueron fijados: los proyectos de inversión en infraestructuras debían responder a un objetivo de interés general claramente definido, ofrecer perspectivas satisfactorias del uso a medio plazo, ofrecer un acceso abierto a todos los usuarios potenciales en condiciones de igualdad y de no-discriminación y evitar que el desarrollo de los intercambios no se vea afectado de forma contraria a los intereses de la Comunidad. A pesar del establecimiento de estos requisitos, las Directrices 2005 omitían cualquier explicación o esclarecimiento sobre la evaluación, estudio y observación de los mismos y los dejaba, en consecuencia, en manos de la facultad discrecional de la propia

---

entre los Estados miembros; en tercer lugar, debe conferir una ventaja a su beneficiario favoreciendo a determinadas empresas o producciones, y, en cuarto lugar, debe faltar o amenazar con faltar la competencia».

22. Directrices 2005, apartado 63. La Comisión únicamente dispuso en su texto normativo que la compatibilidad del apoyo financiero podría ser declarada bajo la existencia de determinadas condiciones de acuerdo con las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional [Directrices (98/C 74/06) sobre las ayudas de estado de finalidad regional (DOCE del 10 de marzo de 1998, núm. C 74/9), apartados 4.15 s.: «En principio, las ayudas regionales destinadas a reducir los gastos corrientes de las empresas (ayudas de funcionamiento) están prohibidas. No obstante, podrá concederse excepcionalmente este tipo de ayudas en las regiones de la letra a), siempre y cuando así lo justifiquen su aportación al desarrollo regional y su naturaleza y su importe guarde proporción con las desventajas que se pretenda paliar. Corresponde al Estado miembro demostrar la existencia de tales desventajas y medir su importancia. En las regiones ultraperiféricas a las que se aplican las excepciones de las letras a) y c) y en las regiones de baja densidad de población acogidas a la excepción de la letra a) o, en virtud del criterio de la densidad de población mencionado en el punto 3.10.4, a la excepción de la letra c), podrán autorizarse ayudas destinadas a compensar parte de los costes adicionales de transporte, siempre y cuando se respeten una serie de condiciones particulares. Corresponde al Estado miembro demostrar la existencia de tales costes y medir su importancia] cuando el aeropuerto beneficiario estuviera situado en una región desfavorecida. En su práctica decisonal, numerosos fueron los asuntos dejados por la Comisión a la espera de una resolución y que poco a poco se irían resolviendo una vez publicadas las Directrices 2014, como la Ayuda estatal de Alemania de 22 de febrero de 2012, núm. SA.27339 (2012/C) (ex 2011/NN), relativa a la presunta ayuda estatal al aeropuerto de Zweibrücken [C (2012) 1015 final]; Ayuda estatal de Alemania de 19 de diciembre de 2012, núm. SA.35378 (2012/N), relativa a la financiación del aeropuerto de Berlín Brandeburgo [C (2012) 9469 final].

Comisión, otorgada por el Tratado. En posteriores Decisiones y medidas de ayuda estatal en estudio, la Comisión aplicaría los cinco presupuestos a las ayudas a la inversión aeroportuaria<sup>23</sup>, mientras que dejaba abiertas las financiaciones públicas a las actividades de funcionamiento, negando su erogación argumentando la falta de suficiente información que justificase la concesión del apoyo público.

En el 2011, en el Asunto Aeropuerto de Leipzig/Halle<sup>24</sup>, el Tribunal General ratificó y confirmó definitivamente el marco normativo sobre las ayudas a la inversión aeroportuaria instituido en las Directrices 2005. Según la jurisprudencia del presente asunto, al igual que lo enunciado por la Comisión en su Decisión de 2008<sup>25</sup>, la nueva infraestructura del aeropuerto alemán formaba parte integrante de la propia actividad económica de funcionamiento del aeropuerto. Por ello, no podía disociarse de ésta por ser el aeropuerto el futuro responsable de su explotación comercial<sup>26</sup>. En efecto, una vez finalizada, la empresa gestora iniciaría a cobrar futuras tasas por su utilización y consintiéndole, así, aumentar su capacidad y reforzar su posicionamiento en el mercado aeroportuario. Añade el Tribunal de Justicia que su

---

23. Algunas Decisiones aprobadas aplicando los criterios de compatibilidad establecidos en las Directrices 2005: Ayuda estatal de Finlandia de 19 de octubre de 2010, núm. N 286/2010, relativa a las ayudas a la inversión para Finavia Oyj para la ampliación del aeropuerto de Oulu [C(2010)7181]; ayuda estatal de España de 9 de junio de 2010, núm. N 63/2010, relativa a la garantía estatal para la construcción del Aeropuerto Internacional de Murcia [C(2010) 3546 final]; Ayuda estatal de Lituana de 30 septiembre de 2009 [NN 9/2009 (ex N 676/2007), relativa al apoyo al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria [C(2009) 7095 final]; Ayuda estatal de Reino Unido de 2 de julio de 2009, núm. N 269/2009, relativa al desarrollo del aeropuerto de Newquay Cornwall [C(2009)4984 final]; Ayudas estatal de Alemania de 15 de junio de 2011, núm. SA.30743 - C / 2011 (ex N 138/2010), relativa a la financiación de proyectos de infraestructura en Leipzig / Halle Aeropuerto [C(2011) 3862 final]; Ayuda estatal de Rumanía de 24 de mayo de 2011, núm. SA.30931-2011/C, relativa al Programa de desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias [C(2011) 3461 final]; Ayuda estatal de Grecia de 19 de diciembre de 2012, núm. SA.35220 (2012/N), relativa a la modernización del aeropuerto de Macedonia [C (2012) 9427 final]; SA.35378; Ayuda estatal de Finlandia, de 4 de diciembre de 2013, núm. SA.36560, relativa al financiamiento de la infraestructura aeroportuaria del aeropuerto de Tampere-Pirkkala [C (2013) 8448 final]; Ayuda estatal de Francia de 20 de noviembre de 2013, núm. SA.37125 (2013/NN), relativa a la operación de financiación de la construcción del aeropuerto de Grand Ouest (Notre-Dame-des-Landes) (C(2013) 7891 final); ayuda estatal de Croacia de 11 de febrero de 2014, núm. SA.38168 (2014/N), ex. SA.37108 (PN/2013), relativa al desarrollo del aeropuerto de Dubrovnik [C(2014) 940 final].

24. Asuntos acumulados T-443/08, T-455/08; asunto C-288/11 P.

25. Decisión (2008/948/CE).

26. Asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, apartados 87 ss.

uso no tenía como propósito contribuir al interés común, sino el interés comercial particular del aeropuerto<sup>27</sup>, lo que le otorgaba definitivamente una naturaleza económica a dicha actividad de inversión<sup>28</sup>. Paralelamente, el órgano de justicia detalló el momento relevante a los fines de la integración de toda ayuda puesta a disposición de un aeropuerto<sup>29</sup>; esto es, instante en el que a las actividades de funcionamiento e inversión no se les podía excluir la aplicación de las normas sobre ayudas estatales y considerarse como actividades económicas, así como que el gestor aeroportuario adquiriese la concepción de «empresa» en el sentido del Tratado.

### 3. Las Directrices 2014

En las últimas Directrices de la aviación civil de 2014 se han retomado y continuado las líneas principales del cuadro normativo precedente<sup>30</sup>. Con arreglo al

27. Asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, apartado 94; asunto C-288/11 P, apartado 41.

28. Asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, apartado 107. Asevera el Tribunal General, más que fallar: «es necesario añadir que, dado que su actividad no se limita al ejercicio de funciones correspondientes principalmente a la política de ordenación del territorio o a la política en materia de transportes sino que además, como se ha señalado anteriormente, desarrolla una actividad económica, el organismo encargado de la explotación de un aeropuerto debería financiar con recursos propios el coste de las construcciones en las que se basa su actividad económica. En estas circunstancias, debe rechazarse la alegación de que los costes de las infraestructuras públicas deberían ser asumidos por la colectividad [...] En efecto, esta intervención de los poderes públicos únicamente puede no ser calificada como ayuda estatal cuando los capitales que el Estado pone, directa o indirectamente, a disposición de una empresa son puestos a disposición en circunstancias que se corresponden con las condiciones normales de mercado».

29. Asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, apartado 106. Posteriormente, aplicaría esta disposición en el asunto *Aeropuerto de Múnich*. Ver a este respecto, Ayuda estatal de Alemania de 3 de octubre de 2012, núm. SA.23600 - C 38/2008 (ex NN 53/2007), relativa a las modalidades de financiación concernientes a la Terminal 2 del aeropuerto de Múnich [C(2012) 5047 final]; Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal de Alemania de 3 de octubre de 2012, núm. SA.23600, C 38/2008 (ex NN 53/2007), relativa a las modalidades de financiación concernientes a la Terminal 2 del aeropuerto de Múnich [C(2012) 5047 final]; Nota de prensa (IP/12/1057) de 3 de octubre de 2012, *State aid: Commission finds that financing of Munich airport's terminal 2 does not contain aid*. En el presente asunto, consistente en la construcción de la nueva Terminal 2, la Comisión concluyó que las ventajas otorgadas al aeropuerto alemán conferidas con anterioridad al asunto Aeropuerto de París, no le era de aplicación la normativa europea relativa a las ayudas estatales. Sin embargo, las concedidas con posterioridad al asunto francés, sí debían ser examinadas a la luz de las normas relativas a las ayudas públicas.

30. Recordando lo explicado, toda financiación pública destinada a las actividades económicas de funcionamiento así como a la inversión aeroportuarias, en principio, tiene la consideración de una ayuda estatal con

artículo 107.1 TFUE, en el nuevo texto normativo se ha incorporado a sus disposiciones la jurisprudencia del asunto Aeropuerto de Leipzig/Halle, especialmente en lo concerniente a la naturaleza económica de las actividades aeroportuarias a la inversión<sup>31</sup> y dejando prácticamente cerrada la problemática de la diferenciación entre actividades económicas-no económicas<sup>32</sup>. Asimismo, introdujo la

---

arreglo al artículo 107.1 TFUE, salvo que sea destinada a la compensación del desarrollo de estas actividades como un SIEG, o la autoridad otorgante se haya comportado como un inversor privado en una economía de mercado en el momento de decidir la concesión de la ayuda.

31. Cabe ser señalado que cuando la sociedad gestora aeroportuario realice simultáneamente ambos tipos de actividades, económicas y no económicas, solamente obtiene la cualidad de empresa en relación con las actividades comerciales que desempeñe, cuando no por las no económicas. En esta circunstancia se requiere que la Comisión, en el momento de su análisis discrecional conexas a la existencia de una posible ayuda estatal, las defina claramente y disocie correctamente a fin de evitar caer en un error manifiesto, hecho que constituiría la anulación inmediata de su Decisión. Este argumento fue utilizado por los recurrentes en varias sentencias europeas con la pretensión de solicitar la invalidación de la actuación de la Comisión.
32. Cabe ser expuestas dos situaciones particulares resueltas en las últimas Decisiones de la Comisión. En primer lugar, cuando la financiación pública dé lugar a una discriminación ilícita entre gestores aeroportuarios en un determinado Estado miembro, cuyo régimen jurídico nacional [Decisión (UE) 2015/1586 de la Comisión de 26 de febrero de 2015 relativa a la medida SA.35388 (13/C) (ex 13/NN y ex 12/N) — Polonia — Creación del aeropuerto de Gdynia-Kosakowo (DOUE de 25 de septiembre de 2015, núm. L 250/165), apartado 105] exige a unos aeropuertos frente a otros cubrir por sí mismos los costes derivados de la ejecución de estas actividades no económicas. Teniendo presente el marco jurídico del aeropuerto beneficiario, los costes incurridos o soportados en la realización de estas actividades adquieren la consideración de gastos normales de funcionamiento y/o inversión para el aeropuerto, separándolos virtualmente de aquellos propios de las acciones del aeropuerto como autoridad. Esto es, estas actividades no económicas son tratadas como si de una económica se tratase (Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 8 de noviembre de 2001, asunto C-143/99, apartado 38). Por ello, la intervención pública causaría irreversiblemente una discriminación entre los distintos aeropuertos estatales [Decisión (UE) 2015/1071 de la Comisión de 1 de octubre de 2014 relativa a la ayuda estatal SA 26190 (2012/C) (ex 2011/NN) ejecutada por Alemania en favor del Aeropuerto de Saarbrücken y las compañías aéreas que lo utilizan (DOUE L 179 de 8 de julio de 2015, 1), apartados 180 ss.], concediendo una ventaja económica a los exentos en detrimento de los que no lo han sido [Decisión (UE) 2015/1586, apartado 105]. Asimismo, esta circunstancia obliga a la Comisión a «analizar el marco jurídico aplicable a la entidad gestora del aeropuerto para evaluar si, en virtud de dicho marco jurídico, los gestores aeroportuarios están obligados a soportar el coste de proporcionar algunas actividades que, en sí mismas, podrían ser de naturaleza no económica, pero que son inherentes a la implantación de sus actividades económicas» [Decisión (UE) 2015/1586, apartado 105; Decisión (UE) 2016/152 de la Comisión de 1 de octubre de 2014 sobre la ayuda estatal SA 27339 (12/C) (ex 11/NN) concedida por Alemania al aeropuerto de Zweibrücken y las compañías aéreas que hacen uso de él], apartado 191 (DOUE del 10 de febrero de 2016, núm. L34/68)]. Las medidas relacionadas con la garantía de la seguridad del funcionamiento u operativa del propio aeropuerto también ha suscitado oposiciones en cuanto a su naturaleza. En especial, en cuanto a las actividades de seguridad (safety) en cuanto a la

última normativa SIEG de 2012<sup>33</sup>. Del mismo modo, se han promulgado aclaraciones en cuanto a la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado en las ayudas a los aeropuertos, exigiendo un test de sensibilidad razonable<sup>34</sup> basado en previsiones de tráfico «sólidas» y «realistas». Igualmente, en las relaciones financieras entre los aeropuertos y compañías aéreas se ha añadido que, con el propósito de salvaguardar el principio de no discriminación ya promulgado en las Directrices 1994, la transferencia a una aerolínea de ayudas que han sido previamente otorgadas a un aeropuerto debe ir acompañada del pago de alguna tarifa aeroportuaria que al menos compense el coste adicional adquirido

---

pista, área de movimiento de los aeroplanos o medidas medioambientales de reducción del ruido [Decisión (UE) 2015/1469 de la Comisión de 23 de julio de 2014 sobre la ayuda estatal SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10). Alemania. Financiación de proyectos de infraestructura en el aeropuerto de Leipzig/Halle (2) (DOUE del 4 de septiembre de 2015, núm. L 232, 1), apartados 222 ss.]. En segundo lugar, la Comisión las ha mantenido fuera del ámbito de las actividades aeroportuarias de naturaleza no económica, incluso cuando son obligatorias por orden reglamentaria o legal. Por tal motivo, éstas no se encuentran incluídas en el elenco de las actividades no económicas enumeradas en las Directrices 2014 [ver Ayuda estatal de República Checa del 20 de febrero de 2014, núm. SA.35847 (2012 / N), relativa al Aeropuerto de Ostrava, C(2014) 827 final, apartado 16].

33. Comunicación de la Comisión, relativa a la aplicación de la normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DOUE de 11 de enero de 2012, núm. C 8/4); Reglamento UE n. 360/2012 de la Comisión de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DOUE de 26 de abril de 2012, núm. L 114/4); Decisión de la Comisión (2012/21/UE) de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DOUE de 11 de enero de 2012, núm. L 7/3); Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (DOUE de 11 de enero de 2012, núm. C 8/15). Ver igualmente el Documento de trabajo de los Servicios de la Comisión de 29 de abril de 2013, Guide to the application of the European Union rules on state aid, public procurement and the internal market to services of general economic interest, and in particular to social services of general interest, SWD(2013) 53 final/2. Ver las Decisiones: Decisión (UE) 2016/633 de la Comisión de 23 de julio de 2014 relativa a la ayuda estatal SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited y de Airport Marketing Services Limited (DOUE del 27 de abril de 2016, núm. L 113/32); Decisión (UE) 2016/152.
34. Ayuda estatal de Austria, de 23 de febrero de 2012, núm. SA.24221 C/2011 (ex NN / 2011, CP 281/2007), relativa al aeropuerto de Klagenfurt, Ryanair y otras aerolíneas [C(2012) 1011 final], párrafo 117.

por el aeropuerto por las actividades que la compañía aérea haya desarrollado en sus instalaciones.

En virtud del artículo 107.3.c TFUE, en las Directrices 2014 se han presentado nuevos criterios de compatibilidad para las ayudas a la inversión y se han introducido, como principal novedad, aquellos para las ayudas de funcionamiento, permitiendo la posibilidad de compatibilidad de este tipo de ayudas. De este modo, con la voluntad de ser consentida su concesión, toda ayuda destinada a favorecer actividades económicas de un aeropuerto ha de ser analizada bajo los siguientes siete requisitos acumulativos: contribución a un objetivo de interés común claramente definido; necesidad de intervención del Estado; pertinencia de la medida de ayuda; efecto incentivador; proporcionalidad de la ayuda (ayuda limitada al mínimo); evitación de efectos negativos indebidos en la competencia y el comercio entre Estados miembros; y, por último, transparencia de la ayuda.

Cómo ya había previamente fijado la Comisión en las precedentes Directrices 2005, los principios y normas que conforman los criterios de ambos tipos de ayudas tienen el mismo origen y razón de ser: la concesión de la ayuda se encuentra estrechamente vinculada a la consecución de un objetivo de interés común que la justifica. Por ello, la autoridad concesionaria ha de estar obligada a demostrar una efectiva necesidad de transporte que el mercado no puede soportar con sus instrumentos económicos, así como una tutela del acceso a las regiones más desfavorecidas.

Se han fijado tres objetivos de interés común<sup>35</sup> y se han individualizado aquellas financiaciones que no han de contribuir a su consecución: la duplicación de aeropuertos no rentables<sup>36</sup>. En este sentido, la autorización de la ayuda se

---

35. Directrices 2014, apartados 84,113. Los objetivos de interés común que deben servir estas ayudas son: a) incrementar la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones al establecer puntos de acceso para los vuelos en el interior de la Unión; b) contribuir a combatir la congestión del tráfico aéreo en los mayores centros de distribución de tráfico aéreo de la Unión; c) facilitar el desarrollo regional.

36. En este supuesto, la inversión pública puede proporcionar resultados desfavorables para ambos aeropuertos e implicar un gasto innecesario de recursos públicos. La ayuda no es, por tanto, ni necesaria ni proporcional en relación con el objetivo de interés común [Decisión (UE) 2015/1584, apartado 349] y, como se verá más adelante, afecta gravemente a la competencia (Ayuda estatal SA.27339). Ver ayuda estatal SA.30931, apartados 57 s. La proximidad existente entre los aeropuertos beneficiarios polacos y su ya poca rentabilidad, induce a la Comisión a considerar que su financiación los hacía aún menos rentables, augurándoles pocas perspectivas positivas con respecto del uso de sus infraestructuras.

ha subordinado al concepto jurídico de zona de influencia del aeropuerto<sup>37</sup>. Este nuevo término físico/temporal tiene presente la existencia de otros aeropuertos en dicha zona<sup>38</sup>, en relación con el cual la contribución al objetivo de interés común, así como el falseamiento de la competencia y del comercio derivados de la concesión de la ayuda quedan, por tanto, sometidos a la presencia o no de otras infraestructuras de transporte dentro de dicho límite. Si bien, cien kilómetros y una hora de viaje en cualquier medio de transporte son las exigencias mínimas de limitación, la Comisión en la definición del concepto de zona de influencia deja abierta su forma y tamaño a su análisis individual en cada medida pública notificada, que tendrá presente ciertas características exclusivas del aeropuerto: modelo de negocio, su ubicación y los destinos con los que opera<sup>39</sup>.

A continuación son estudiados los principios y normas particulares comprendidos en los criterios de compatibilidad para cada tipo de ayuda aeroportuaria.

### 3.1. Las ayudas a la inversión aeroportuaria

Los criterios de compatibilidad de las ayudas a la inversión a aeropuertos, aunque permiten de la misma manera en ciertas circunstancias excepcionales las financiaciones públicas a aeropuertos con más de cinco millones de pasajeros anuales<sup>40</sup>,

---

37. Directrices 2014, apartado 25.12. Este límite ya había sido utilizado en las Decisiones precedentes a la publicación de las nuevas Directrices, como Decisión de la Comisión de 27 de junio de 2007 (caso núm. COMP/M.4439) en la que se declara la concentración Ryanair con Aer Lingus incompatible con el mercado común y el Acuerdo EEE, apartado 99; Ayuda estatal SA.27339, apartado 85.

38. Como ha sido indicado, en particular, tendrá presente aquellos aeropuertos que no funcionen a plena capacidad o casi a plena capacidad. Su presencia pondrá en tela de juicio en mayor medida el otorgamiento de la ayuda.

39. Ver, como ejemplo, la ayuda estatal N 63/2010. En este caso, el aeropuerto de Alicante fue concebido para servir a su entorno inmediato, mientras que el de Murcia lo fue como servicio a las nuevas zonas de desarrollo de la región, a las que no podía llegar el aeropuerto de Alicante. Ver igualmente, Ayuda estatal de Reino Unido de 24 de mayo de 2011, núm. N 491/2010, relativa a la financiación del Aeropuerto Internacional de Cardiff [C (2011) 3456 final]; SA.30931; Ayuda estatal de Grecia, de 20 de febrero de 2012, núm. SA.35697 (2012/N), relativa a la ayuda al aeropuerto de Skiathos [C (2012) 787 final].

40. La Comisión con lo mencionado en el apartado 105 de las Directrices 2014, deja nuevamente abierta esta posibilidad, puntualizando la necesidad de llevar a cabo un análisis más exhaustivo de la situación que circunda al aeropuerto.

conservan la esencia de los anteriores. Con un mayor desarrollo y precisión en su explicación, las grandes novedades en el análisis de estas ayudas son: en primer lugar, la existencia o no de un aeropuerto en la zona de influencia del beneficiario; y, en segundo lugar, el desarrollo del estudio de la necesidad y proporcionalidad de la ayuda.

La existencia de otro aeropuerto (u otros modos de transporte, en particular las conexiones ferroviarias de alta velocidad)<sup>41</sup> en la zona de influencia del beneficiario, en principio, conjeturaría la no contribución al objetivo de interés común prefijado, así como al falseamiento de la competencia y del comercio. En particular, cuando implicase la duplicación de aeropuertos deficitarios o creación de capacidad no utilizada<sup>42</sup>. Ello podría evitarse si la inversión tuviera perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo para las infraestructuras existentes en toda la zona de influencia, o que no las debilitase en dicho término. Se pone especial atención a la presencia de algún aeropuerto situado en tal límite que no funcionase a plena o casi plena capacidad.

El estudio de la necesidad y proporcionalidad de la ayuda se lleva a cabo mediante la definición de los conceptos y ratios económico-financieros que deben ser desarrollados en un obligatorio plan de negocio ex ante<sup>43</sup>. Ambos requisitos se encuentran sujetos al análisis de costes de capital en los que incurre el aeropuerto en el momento que desarrolla la actividad económica en estudio.

---

41. Ayuda estatal de Reino Unido de 27 de enero de 2010 (NN 65/2009), relativa a los gastos adicionales del aeropuerto de la Ciudad de Derry [C(2010) 454], apartado 49.

42. Ambas situaciones no se encontraban en las Decisiones de la Comisión menos recientes, particularmente con respecto a aquellos aeropuertos con menos de un millón de pasajeros. Argumentaba la Comisión que no es probable que la concesión de financiación pública a los pequeños aeropuertos regionales (anterior categoría D) distorsione la competencia o repercuta en el comercio en una medida contraria al interés común (Directrices 2005, apartado 39). Ver al respecto, Ayuda estatal de Irlanda de 26 de septiembre de 2006, núm. N 353/2006, relativa al Plan de subvenciones de costes de inversión de los aeropuertos regionales [C(2006) 4213 final].

43. Este plan de negocio será utilizado para analizar y evaluar el efecto incentivador, la proporcionalidad y la necesidad de la ayuda. Deberá disponer de la siguiente información como mínimo: un análisis previo comparativo de los niveles de actividad del aeropuerto que se registrarían con y sin la ayuda; déficit de financiación del coste de capital (en caso de traslado o cierre, deberá mostrarlo en dichos casos); el valor actual neto de la diferencia entre los flujos de caja positivos y negativos durante el periodo; perspectivas de uso a medio plazo del uso de la infraestructura con unas previsiones sólidas, teniendo en cuenta las ya existentes.

En cuanto a la necesidad de la ayuda<sup>44</sup> que justificaría su concesión se encuentra vinculada a los costes fijos en los que incurre el aeropuerto y, por tal motivo, la Comisión define nuevamente cinco categorías de aeropuerto en función de su tamaño y viabilidades financieras asociadas<sup>45</sup>, haciendo incisivo hincapié en la elevadísima dificultad de los aeropuertos con menos de un millón de pasajeros para cubrir sus costes fijos, sobre todo aquellos con menos de 200.000 pasajeros, debido a una posible insuficiente estructura financiera<sup>46</sup>.

La proporcionalidad de la ayuda, por otra parte, se encuentra sujeta a los costes de inversión por medio del concepto de intensidad de ayuda, entendida ésta como el importe total de la medida pública expresada como porcentaje de los costes subvencionables<sup>47</sup>. Esta concurre en el momento que su importe se encuentra

---

44. La intervención estatal resulta necesaria, o lo que es lo mismo, la ayuda estatal es eficaz en la consecución del objetivo de interés común buscado, cuando existe un manifiesto problema de equidad o cohesión, o de ineficiencia en el mercado de referencia. En el caso particular del sector aeroportuario regional europeo, el problema sobreviene cuando el aeropuerto es incapaz de obtener los medios económicos y financieros indispensables que garanticen la inversión en infraestructura y, así, servir el objetivo de interés común perseguido. El mercado no está listo para compartir los riesgos ni los ingresos de la inversión, por lo que el gestor aeroportuario no puede generar por sí mismo, ni a través de inversores privados o en el mercado de capitales, los fondos necesarios. La intervención de las administraciones públicas se hace necesaria para evitar que dicho problema continuase persistiendo y sin resolver. Ver Ayuda estatal de Austria de 6 de noviembre de 2015, núm. SA.40433, relativa al programa de inversión en el aeropuerto de Kärnten [C(2015) 7569 final], apartado 60.

45. Entendiendo como viabilidad financiera la capacidad que posee un aeropuerto para obtener los fondos necesarios en sus operaciones normales a fin de cubrir sus costes fijos, aquellos mínimos a alcanzar en el ejercicio económico para la supervivencia de una empresa. Por consiguiente, a mayor dificultad para satisfacer sus costes fijos, mayor será la necesidad de inversión estatal.

46. Directrices 2014, apartado 89, «a) los aeropuertos con hasta 200.000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir en gran medida sus costes de capital; b) los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 1 millón de pasajeros normalmente no son capaces de cubrir en gran medida sus costes de capital; c) en general, los aeropuertos con un tráfico anual de 1 a 3 millones de pasajeros deben poder cubrir en mayor medida sus costes de capital; d) los aeropuertos con un tráfico anual de más de 3 y hasta 5 millones de pasajeros deberían, en principio, poder cubrir en gran medida todos sus costes (incluidos los de funcionamiento y de capital), pero en determinadas circunstancias específicas podrían necesitar apoyo público para la financiación parcial de sus costes de capital; e) los aeropuertos con un tráfico anual superior a 5 millones de pasajeros normalmente son rentables y pueden cubrir todos sus costes, salvo en el caso de circunstancias muy excepcionales».

47. Son definidos en el apartado 25.15 de las Directrices 2014 como aquellos «costes relativos a inversiones en las infraestructuras de un aeropuerto, incluidos los gastos de planificación, pero excluyendo los costes de las

limitado a lo estrictamente necesario para realizar la construcción o mejora en infraestructura aeroportuaria<sup>48</sup>. Asimismo, es introducido el concepto financiero de déficit de financiación de los costes de capital como otro elemento financiero a tener en cuenta en la proporcionalidad<sup>49</sup> que, en caso de no existir una situación comparativa<sup>50</sup>, la intensidad de la medida no puede en ningún caso ser superior al mismo. Igualmente, este concepto económico es utilizado en la determinación del efecto incentivador, cuya existencia acontece cuando el cálculo financiero es negativo<sup>51</sup>.

Además, la intensidad máxima de ayuda admisible a la inversión<sup>52</sup> se supedita al tamaño del aeropuerto<sup>53</sup>. En este sentido, los aeropuertos situados en regiones

---

actividades no aeronáuticas, los costes de inversión en infraestructuras y equipamientos para los servicios de asistencia en tierra, los costes ordinarios de mantenimiento y los costes correspondientes a tareas que sean competencia de las autoridades públicas».

48. SA.35697, apartado 47.

49. El déficit de financiación del proyecto de inversión o déficit de financiación del coste de capital debe ser determinado sobre la base de un plan de negocio previo y es definido en el apartado 25.11 de Directrices 2014 como el «valor actualizado neto de la diferencia entre los flujos de caja positivos y negativos (incluidos los costes de inversión) durante la duración de la inversión en activos fijos».

50. La situación comparativa es aquella en la que el aeropuerto no hubiera recibido la ayuda y que limita la proporcionalidad a los costes extraordinarios (netos de ingresos extraordinarios) resultantes de la ejecución del proyecto, en vez de a los costes propios de la inversión.

51. Las Directrices 2005, al igual que la proporcionalidad y la necesidad de la ayuda, no se pronuncian sobre la estimación del efecto incentivador y era la práctica de la Comisión quien justificaba su existencia. Por tanto, las nuevas Directrices incorporan su determinación mediante un análisis comparativo de los niveles de actividad que se registrarían con y sin la ayuda que, a falta del mismo, puede estimarse, como hemos visto, en caso de existir un déficit de financiación de los costes de capital.

52. El marco normativo anterior no se pronunciaba sobre la cuestión, ya que las precedentes Directrices la dejaban abierta; y, en consecuencia, la Comisión por medio de su facultad discrecional, decidía el porcentaje máximo de intensidad de ayuda admisible, si bien no sólo utilizaba el tamaño del aeropuerto como única justificación en dicha elección: la ubicación del aeropuerto; la presencia de otros aeropuertos competidores en su zona de influencia; la utilización de concursos públicos en la elección de los sujetos que llevaran a cabo las nuevas obras; la existencia de inversores privados. Ver las ayudas estatales N 63/2010, SA.34586; SA.35697.

53. Entendido el tamaño del aeropuerto al volumen de pasajeros anuales que han pasado por sus infraestructuras. Entre 3-5 millones, hasta el 25 %; entre 1 y 3 millones, hasta el 50 %; menos 1 millón, hasta el 75 %. La razón de vincular la intensidad de la ayuda con el volumen de tráfico reside en que el déficit de financiación variará en función del tamaño del aeropuerto, que normalmente es mayor para aeropuertos más pequeños. El tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique o se otorgue la ayuda en el caso de las ayudas no notificadas. En el caso de un aeropuerto

desfavorecidas<sup>54</sup> son beneficiados en mayor medida por este tipo de intervenciones públicas, viendo incrementado el porcentaje de intensidad de ayuda<sup>55</sup>.

### 3.2. Ayudas de funcionamiento aeroportuario

Las Directrices 2014, bajo el cumplimiento de los criterios dispuestos en su texto<sup>56</sup>, permite su compatibilidad en virtud del artículo 107.3.c TFUE y la restringe únicamente a aquellos aeropuertos con un volumen de tráfico anual inferior de tres millones de pasajeros. A diferencia de las ayudas a la inversión, se fija un plazo transitorio de hasta 10 años a partir de abril de 2014. A su finalización, el aeropuerto beneficiario – así como todos los aeropuertos de la Unión – deberá operar sin ningún tipo de financiación pública<sup>57</sup>. Se trata, por tanto, de una única ayuda con inmodificable cuantía.

Su necesidad y proporcionalidad están vinculadas a los costes de funcionamiento del aeropuerto. En relación con la necesidad, cinco nuevas categorías de

---

de nueva construcción, deberá utilizarse el tráfico medio anual de pasajeros previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al comienzo de la explotación del tráfico de pasajeros. Estas cifras se refieren a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces; se aplica a rutas individuales. En caso de que un aeropuerto forme parte de un grupo de aeropuertos, el volumen de pasajeros se establecerá sobre la base de cada aeropuerto individual.

54. Las Directrices 2014, apartado 25, define las regiones ultrapérféricas, así como las remotas y de baja densidad, en las que éstas últimas engloban a las primeras. Ver ayuda estatal SA.34586.
55. Directrices 2014, apartado 103. Los aeropuertos situados en regiones remotas, podrán ver incrementado el porcentaje de intensidad de ayuda en un 20%. En aeropuertos situados en regiones periféricas de la Unión con menos de un millón de pasajeros, incluso se le puede otorgar un 100% de importe máximo admisible.
56. Con el mismo argumento jurídico aplicado en sus anteriores Directrices (en las Directrices 1994 a las ayudas a la reestructuración de compañías aéreas, así como a las ayudas a la puesta en marcha a compañías aéreas en las Directrices 2005) basado en la evolución del sector aeronáutico comunitario, la Comisión permite que las ayudas de funcionamiento del aeropuerto sean compatibles con el mercado interno en virtud del artículo 107.3.c TFUE dedicado a aquellas ayudas que «facilitan ciertas actividades económicas». Además, se hace necesario recordar que las actividades de inversión de infraestructuras se encuentran incorporadas a las actividades de funcionamiento del aeropuerto. Ver asuntos acumulados T-443/08, T-455/08, apartados 93 s., confirmados por el asunto C-288/11 P, apartado 43.
57. La Comisión vuelve a aplicar el principio de ayuda «única y última» («one time, last time») a estas ayudas, tal como realizó para las ayudas a la reestructuración de compañías aéreas, establecidas en las precedentes Directrices 1994.

aeropuertos son definidas según su tamaño y viabilidades financieras<sup>58</sup>, donde los aeropuertos de menos de 700.000 pasajeros son los que pueden demostrar dificultades para cubrir sus costes fijos, subrayando en particular los de menos de 200.000, por una posible escasa estructura financiera.

La ayuda será proporcional cuando se limite igualmente al mínimo necesario y, por ello, su importe fijo máximo admisible no puede superar el 50% del déficit de financiación de los costes de funcionamiento del periodo transitorio elegido<sup>59</sup>, estimado ex ante según aquel obtenido por el aeropuerto al comienzo de dicho período transitorio. Los aeropuertos con menos de 700.000 pasajeros anuales pueden ver incrementado esta cifra hasta un 80% durante 5 años<sup>60</sup>, reevaluando su situación financiera al fin de dicho periodo quinquenal. Por consiguiente, se establece la obligación por parte de las autoridades públicas de presentar un completo plan de negocio previo del aeropuerto<sup>61</sup>.

En último término, el falseamiento de la competencia y del comercio utiliza el mismo límite físico que en las anteriores ayudas. Sin embargo, en mayor medida debe tomar en consideración los aeropuertos situados en su zona de influencia, obligando al Estado miembro concedente a demostrar que todos los

---

58. Directrices 2014, apartado 118: a) Los aeropuertos con hasta 200.000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir en gran medida sus costes de funcionamiento; b) los aeropuertos con un tráfico de entre 200.000 y 700.000 pasajeros normalmente podrían no ser capaces de cubrir una parte sustancial de sus costes de funcionamiento; c) en general, los aeropuertos con un tráfico anual de entre 700.000 y 1 millón de pasajeros deberían poder cubrir en mayor medida sus costes de funcionamiento; d) los aeropuertos con un tráfico anual de entre 1 y 3 millones de pasajeros deberían, en principio, poder cubrir la mayor parte de sus costes de funcionamiento; e) los aeropuertos con un tráfico anual superior a 3 millones de pasajeros normalmente son rentables y deberían poder cubrir sus costes de funcionamiento.

59. Las Directrices 2014, lo definen en su apartado 25.23 como las pérdidas de explotación de un aeropuerto durante un periodo considerado, descontadas a su valor actualizado utilizando el coste del capital, es decir, el déficit (en términos de valor actualizado neto) entre los ingresos y los costes de funcionamiento del aeropuerto.

60. Ayuda estatal de Irlanda de 31 de julio de 2015, núm. SA.39757, relativa al programa 2015-2019 para los aeropuertos regionales [C(2015) 5311final], apartado 71.

61. Directrices 2014, apartados 126, 131. El plan de negocio «deberá fijar como objetivo la plena cobertura de los costes de funcionamiento al final del período transitorio» y estar «basado en unas previsiones adecuadas sobre el tráfico de pasajeros y mercancías, deberá analizar el posible efecto en el tráfico de los otros aeropuertos situados en dicha zona de influencia».

aeropuertos situados en el susodicho perímetro cubren la totalidad de sus costes de funcionamiento al finalizar el periodo subvencionable.

#### 4. Conclusiones y comentarios finales

Introduciendo detallados criterios de compatibilidad para las ayudas de funcionamiento aeroportuario y una mayor definición y transparencia para las de inversión, la Comisión Europea ha pretendido en su «guía» jurídica sobre las ayudas de Estado a aeropuertos actualizar y revisar el marco normativo relativo a las ayudas aeroportuarias a la nueva realidad económica y jurídica de estas infraestructuras de transporte<sup>62</sup>. Los nuevos conceptos, principios y normas jurídicos han sido introducidos con el propósito de salvaguardar los principios de transparencia, no discriminación y tutela de la competencia y poder, consiguientemente, justificar la medida pública como instrumento colaborador y participante a la consecución de intereses indispensables para la Unión. Pese a la mayor claridad y extensión en sus explicaciones ofrecidas por la Comisión en su texto normativo, varios aspectos deben ser llevados a la reflexión.

En primer lugar, la obligación de notificación previa a la Comisión adquiere un mayor grado de flexibilidad<sup>63</sup>. Ahora, solamente se exige a los Estados miembros en relación con las ayudas que incorporasen dudas razonables de incompatibilidad con el mercado interno, tal como emana el artículo 108.3 TFUE y ha reafirmado la Comisión en los apartados 40 y 81 de sus precedentes Directrices. Ello otorga un importante poder discrecional a los Estados miembros en relación

---

62. El Legislador europeo ha tomado esencialmente como fundamento su práctica decisonal precedente, así como las nuevas exigencias comunitarias en materia de ayuda estatal que precedentemente había anunciado la propia Comisión en su Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 8 de mayo de 2012, Modernización de las ayudas estatales en la UE [COM (2012) 209 final], apartado 18.a.

63. Es necesario poner de relieve que, a fin de tutelar el principio de transparencia, la Comisión en las Directrices 2014 exige la adopción de «medidas para garantizar que los Estados miembros, los operadores económicos, las personas interesadas y la Comisión tengan fácil acceso al texto completo de todos los regímenes de ayuda aplicables en el sector de la aviación y a la información pertinente en relación con las medidas de ayuda individuales otorgadas».

con la concesión de ayudas Estatales a sus aeropuertos. Esto sorprende singularmente si se tiene presente que no todas las medidas de ayuda concedidas previamente a los gestores aeroportuarios han sido comunicadas a la Comisión<sup>64</sup>. Ello podría incitar al incumplimiento de los principios estudiados precedentemente o la aprobación de ayudas ilegales a causa de una errónea interpretación de los mismos. De este modo, las ayudas a la inversión y de funcionamiento pretendidas por los Estados miembros a sus aeropuertos con volúmenes de pasajeros inferiores a los tres millones anuales (5 millones para las ayudas a la inversión) o que sobrepasen las 200.000 toneladas de mercancías<sup>65</sup>, salvo que exista un aeropuerto competidor en su zona de influencia, pueden ser conferidas sin la supervisión por parte de la Comisión. Este hecho, a nuestro entender, puede motivar una deficiente planificación aeroportuaria nacional y derivar en perjudiciosos efectos en la competencia y comercio europeos. Las medidas orientadas a la transparencia y supervisión dispuestas en las Directrices<sup>66</sup> parecen escasas ya que «sugieren» y no imponen medidas reales y efectivas destinadas a evitar el cumplimiento de la normativa jurídica sobre ayudas estatales.

64. Comisión Nacional de la Competencia (CNC), III Informe Anual sobre Ayudas Públicas en España (2010), 74. La CNC afirmó en su informe que «es posible que en algunos casos los fondos invertidos estén sosteniendo artificialmente la presencia de determinadas rutas, aerolíneas o incluso aeropuertos. Por otra parte, se ha comprobado que algunas de aerolíneas han sido destinatarias de importantes cantidades de fondos pese a que el número de sus pasajeros era muy reducido, o incluso han dejado de operar en el transcurso del período de vigencia de los acuerdos». En literatura, ver R. Malina, S. Albers, N. Kroll, Airport incentive programmes: A European Perspective, Working Paper 107 of the Department of Business Policy and Logistics, University of Cologne, 2011. Los autores señalaron en su estudio desarrollado en 200 aeropuertos europeos en 2010 que una tercera parte de las ayudas eran concedidas por medio de acuerdos bilaterales entre la compañía y el aeropuerto.

65. Existen otros requisitos en el caso de las ayudas a la inversión aeroportuaria (ayuda a la inversión para aeropuertos con un tráfico medio anual de más de 3 millones de pasajeros; ayuda a la inversión que sobrepasen el 75 % de la intensidad a aeropuertos con un tráfico medio anual inferior a 1 millón de pasajeros, excepto en el caso de aeropuertos situados en regiones remotas; ayuda a la inversión otorgada para el traslado de aeropuertos; ayuda a la inversión para financiar aeropuertos mixtos de pasajeros y mercancías por el que pasen más de 200.000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique la ayuda; ayuda a la inversión destinada a la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros (incluida la reconversión de un aeródromo existente en un aeropuerto de pasajeros); ayuda a la inversión destinada a la creación o desarrollo de un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros de distancia o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente).

66. Directrices 2014, apartados 161 ss.

En segundo lugar, es necesario recordar, que la Comisión considera que a partir de un millón de pasajeros los aeropuertos «deberían, en principio, poder cubrir la mayor parte de sus costes de funcionamiento». Entonces, la implementación de un periodo máximo y único de financiación invariable que no concibe ajustes de hasta diez años para las ayudas de funcionamiento aeroportuario parece un plazo, en nuestra opinión, excesivamente optimista, especialmente en el caso de los aeropuertos europeos más pequeños, e incluso para aquellos que han incrementado sus infraestructuras con el propósito de servir una futura mayor demanda. Tras la finalización de dicho término subvencionable, únicamente los aeropuertos podrán contar con las ayudas de salvamento<sup>67</sup> o a la puesta en marcha de nuevas rutas<sup>68</sup>, las que han visto limitados sus criterios<sup>69</sup>. Igualmente, los aeropuertos podrían convertirse en gestores SIEG. Sea como fuere, es posible que una vez expirado dicho periodo existan dificultades para asegurar la supervivencia del sector aeroportuario regional europeo sin fondos públicos, en particular si tenemos en cuenta las dudas que suponen la financiación continua con ayudas a la puesta en marcha<sup>70</sup>.

67. Directrices (2014/C 249/01) sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis (DOUE de 31 de julio de 2015, núm. C 249/1).

68. Se trata de la dificultad que presenta un aeropuerto regional para alcanzar su umbral de rentabilidad debido al poco atractivo que presentan sus infraestructuras para las compañías aéreas. Ver Decisión de la Comisión del 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.22614 (c 53/2007) concedida por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Services Marketing y Transavia [C(2014) 5085 final], apartado 300. Lo afirmado en el texto, está en consonancia con lo sostenido por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn en el contrato firmado con la filial de Ryanair en relación con ciertas actividades de carácter comercial: «[Airport Marketing Services] est la seule entreprise ayant la capacité d'attirer un grand nombre de passagers potentiels de Ryanair afin de promouvoir les attractions touristiques et commerciales de la région».

69. A.V. Casal Freiría, Ayudas a la puesta en marcha de nuevas rutas tras la publicación de las nuevas Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas, en *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, núm. 17, 2015, 5.

70. Sobre la problemática de las ayudas estatales a las compañías aéreas, ver en literatura económica A. Graham, Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues, en *Tourism Management*, n. 36, 2013, 66; F. Dobruszkes, The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis, en *Journal of Transport Geography*, 28, 2013, 75; F. Carballo-Cruz, Success factors of regional airports: The case of Oporto airport, en *Tourism & Management Studies*, n. 10(1), 2014, 37; D. Zak, M. Getzner, Economic Effects of Airports in Central Europe: A Critical Review of Empirical Studies and Their Methodological Assumptions, en *Advances in Economics and Business*, 2(2), 2014, 100.

En definitiva, abogamos a considerar un control pleno por parte de la Comisión de ambas ayudas estatales con el objeto de evitar el mal uso de recursos públicos por medio de la infracción de las normas sobre ayudas estatales. Este hecho, en nuestra opinión, ha impedido la obtención de un mercado aeroportuario eficiente europeo. Asimismo, ello debería venir acompañado por la creación de órganos independientes y eficientes estatales que reporten directamente a la Comisión tan pronto como conozcan de una posible ayuda a estos aeropuertos no notificada.

## 5. Bibliografía

ABEYRATNE, R. (2004): “The Decision in the Ryanair Case - The Low Cost Carrier Phenomenon”. *European Transport Law*, pp. 585-601.

SANTACRUZ, J. L. (2000): *Las ayudas públicas ante el Derecho europeo de la competencia*, Navarra.

BALFOUR, J. (1994): “The changing role of regulation in European air transport liberalization”. *Journal of Air Transport Management*, 1(1), p. 27-36.

BALFOUR, J., LEANDRO, S. (2011): “Solange State aid in the airline sector: a change in focus”. *European State Aid Law Quarterly*, 10, núm. 2, pp. 225-236.

CASAL FREIRÍA, A. V. (2013): “La financiación de infraestructuras la nueva perspectiva europea (a propósito del asunto del aeropuerto de Leipzig/Halle)”. *Rivista del diritto della navigazione*, núm. 2, pp. 771-789.

CASAL FREIRÍA, A. V. (2015): “Las nuevas directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas”. *Rivista del diritto della navigazione*, 2015, núm. 1, pp. 135-160.

CASAL FREIRÍA, A. V. (2015): “Los aeropuertos regionales como servicios de interés económico general”. *La Continuità Territoriale della Sardegna. Passeggeri e Merci, Low Cost e Turismo*, dirigido por M. M. Comenale Pinto, pp. 251-277.

CASAMITJANA OLIVÉ, C., PELLICÉ SALVAT, M. D. (2009): “Liberalización del sector del transporte aéreo y desregulación del mercado aeroportuario”. *Estudios sobre Derecho y Economía del transporte: reforma y liberalización*, dirigido por F. Martínez Sanz, M. V. Petit Lavall, coordinado por F. Juan y Mateu. Madrid, pp. 583-612.

COMENALE PINTO, M. M., MORANDI, F., MASALA, L. (coordinadores) (2005): *Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*. Milán.

CORREIA, V. (2014): “Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes”, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, pp. 411-441.

CASOLARI, F. (2006) : “Definiti gli orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto aereo e delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali”. *Diritto del turismo*, pp. 170-183.

DEIANA, M. (Director) (2012): *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*. *Atti del V Congresso internazionale di Diritto aeronautico* (Cagliari, 20 e 21 aprile 2012). Cagliari.

DEIANA, M. (2015): “Concorrenza e aiuti di Stato agli aeroporti. Lo scenario secondo i nuovi orientamenti della Commissione Europea del 2014”. *Nuevos enfoques del Derecho aeronáutico y espacial, XXXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio*, dirigido por J. I. Peinado Gracia, coordinado por M. C. Mayorga Toledano. Madrid-Barcelona-Buenos Aires-Sao Paulo. P.51.

DE LUCA, N. (2000): *Gli aiuti di stato nel trasporto aereo: inquadramento sistematico e rassegna dei provvedimenti comunitari*. Roma.

DERENNE, J. (2009): “Principe de l’investisseur privé: Le Tribunal de première instance précise les conditions d’application du principe de l’investisseur privé en économie de marche et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l’appliquer pour l’analyse de mesures adoptées per la région wallonne en faveur de Ryanair”. *Concurrences: revue des droits de la concurrence*, núm. 1, pp. 157-158.

DIVERIO, D. (2010): *Gli aiuti di Stato al trasporto aereo e alle banche. Dalla crisi di settore alla crisi di sistema*. Milán.

DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, J. (1994): “Les problèmes juridiques et administratifs de la déréglementation en matière de transport aérien”. *Revue internationale de droit comparé*, p. 543-555.

ESTEVE PARDO, J. (2001). *Régimen jurídico de los aeropuertos. Servicio público y explotación comercial*. Valencia.

ESTOA PÉREZ, A. (2014): “Ayudas de Estado al sector aéreo y nuevas Directrices de la Comisión”. *Revista de derecho comunitario europeo*, 48, año 18, pp. 551-575.

FRÜHLING, P. (1997): “Le contrôle des aides d’Etat dans le secteur du transport aérien”. *Cahiers de droit européen*, núm. 3-4, pp. 275-369.

FRÜHLING, P., WHIDDINGTON, C., CASSELS, J., GOLINVAUX, S., BRINN, C. (2006): “The New European Commission’s Guidelines on Aid to Airports and Aid by Airports to Airlines”. *Air & Space Law*, XXXI, núm. 2, pp. 98-119.

GALLO, D. (2013): “Gli aiuti di Stato, l’art. 106 § 2 TFUE, e la compensazione di obblighi di servizio pubblico”. *Dizionario sistematico del diritto della concorrenza*, dirigido por L. F. Pace, pp. 527-535.

GRIFFIN, R. (2006): “State Aid, the Growth of Low-cost Carriers in the European Union and the Impact of the 2005 Guidelines on Financing of Airports and Start-up Aid to Airlines Departing from Regional Airport”. *The Journal of Air Law and Commerce*, núm. 71, pp. 341-374.

HASLINGER, B. (2011): “Review of the Community Guidelines on Financing of Airports and Start-Up Aid to Airlines Departing from Regional Airports”. *European State Aid Law Quarterly*, núm. 4, pp. 611-619.

HUGUET MONFORT, J. (2009): “Las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea”. *Revista de derecho del transporte terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 2, pp. 75-98.

KRISTOFERITSCH, H., SIGNES DE MESA, J. (2006): “El futuro de las aerolíneas de bajo coste (A propósito de la decisión Charleroi y las Directrices sobre la financiación de aeropuertos y puestas en marcha de nuevas rutas)”. *Revista Española de Derecho Europeo*, pp. 534-54.

MALAVOLTI, E., MARTY, F. (2010): “Analyse économique des aides publiques versées par les aéroports régionaux aux compagnies low-cost”. *Revue Européenne de Droit de la Consommation/European Journal of Consumer Law*, núm. 3-4, pp. 529-560.

MORILLAS JARILLO, M. J. (1996): “El transporte aéreo y las ayudas de Estado en la Unión europea”. *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Tomo III, Madrid, pp. 4001-4046.

MORILLAS JARILLO, M. J., PETIT LAVALL, M. V., GUERRERO LE-  
BRÓN, M. J. (2014): *Derecho aéreo y del espacio*. Madrid.

ORRÙ, E. (2008): “Il sostegno finanziario pubblico nel settore dei servizi di  
trasporto”. *Il Diritto del mercato del trasporto*, dirigido por S. Zunarelli, Milán,  
pp. 183-274.

PADRÓS REIG, C. (2013): “Las ayudas estatales a la construcción y explo-  
tación del aeropuerto de Leipzig-Halle: ¿un histrión judicial o la consecuencia na-  
tural de la liberalización europea?”. *Revista General de Derecho Europeo*, núm.  
30, pp. 1-47.

PÉREZ RIVARÉS, J. A. (2011): *Régimen jurídico de las ayudas públicas al  
transporte aéreo en la Unión Europea*. Barcelona.

PÉREZ RIVARÉS, J. A. (2013): “Ayudas Públicas al sector aeroportua-  
rio: perspectivas ante la revisión en curso de las vigentes Directrices comunita-  
rias”. *La nueva ordenación del mercado de transporte*, dirigido por M. V. Petit  
Lavall, F. Martínez Sanz, A. Recalde Castells, coordinado por A. Puetz, Madrid,  
pp. 675-682.

PÉREZ RIVARÉS, J. A. (2014), “Las nuevas directrices de la Comisión Eu-  
ropea sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas”. *Revista de Dere-  
cho de la Competencia y de la Distribución*, núm. 14, pp. 147-156.

PETIT LAVALL, M. V. (2000): *Los acuerdos entre compañías aéreas en la  
normativa comunitaria liberalizadora del sector aéreo*. Valencia, 2000.

PETIT LAVALL, M. V. (2005): “Las Directrices 2005 de la Comisión Euro-  
pea sobre ayudas públicas al sector aéreo tras las Decisiones Ryanair e Intermed”.  
*Derecho de los Negocios*, núm. 182, pp. 17-34.

PETIT LAVALL, M. V. (2012): “Las ayudas públicas a las compañías aéreas  
de bajo coste: una cuestión de actualidad”. *Rivista del diritto della navigazione*,  
pp. 61-82.

POZZI, C. (2005): “Gli aiuti di Stato al trasporto aereo: prime riflessioni sul  
caso Ryanair-Charleroi”. *Diritto dei trasporti*, pp. 501-524.

POZZI, C. (2007): “I nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato al tras-  
porto aereo: le conseguenze della decisione della Commissione con riferimento al  
caso Charleroi/Ryanair”. *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, pp.  
545-566.

RAFFAELLI, E. A. (1998): “Gli aiuti di Stato nel settore del trasporto aéreo”. *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, pp. 1429-1450.

RODRÍGUEZ MÍGUEZ, J. A. (2012): “El régimen jurídico comunitario de las compensaciones por SIEG y su delimitación por la jurisprudencia”. *Gaceta jurídica de la Unión Europea y de la competencia*, núm. 25, pp. 9-23.

SALERNO, F. (2011): *Le gestioni aeroportuali*. Nápoles.

SÁNCHEZ PAVÓN, B. (2007): “Las ayudas públicas y su influencia sobre la competencia entre los aeropuertos europeos: análisis desde la normativa y jurisprudencia comunitarias”. *Revista Unión Europea Aranzadi*, 34, 12, pp. 5-15.

SILINGARDI, G. (1997): “Il completamento delle misure di liberalizzazione del trasporto aereo”. *Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti*, p. 505.

STADLMEIER, S., RUMERSDORFER, B. (2009): “The Ryanair/Charle-roi case before the European Court”. *Air Law*, pp. 309-318.

WISHLADE, F. G., MICHIE, R. (2009): “Il “vaso di Pandora” e l’”oracolo di Delfi”: la politica di coesione europea e il rispetto delle norme sugli aiuti di Stato”. *Rivista Giuridica del Mezzogiorno*, pp. 877-932.

RIESGO FERNÁNDEZ, G. (2013): “Análisis de la sentencia del tribunal general de la Unión Europea, relativa a las ayudas de estado a favor del aeropuerto regional de Leipzig/Halle”. *Revista Digital de Instituto Asturiano de Administración Pública*, página web [tematico.asturias.es/trempfor/iaap/boletin/biaap0413/papelaweb.htm](http://tematico.asturias.es/trempfor/iaap/boletin/biaap0413/papelaweb.htm).