



COMISSION EUROPEA

Bruselas, 05.06.2013

C (2013) 3167 final

VERSIÓN PÚBLICA

Este documento es un documento interno de la Comisión que se hace disponible exclusivamente con fines informativos.

Asunto: Ayuda estatal SA.36223 (2013/N) – España

Ayuda a la inversión concedida al Puerto de Santa Cruz de Tenerife

Excelentísimo señor Ministro:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante notificación SANI de 15 de marzo de 2013, España notificó el respaldo público a un proyecto de inversión en infraestructuras portuarias en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Mediante mensaje electrónico de 19 de abril de 2013 se facilitó información suplementaria.

2. DESCRIPCIÓN

2.1. Objetivo del proyecto notificado

- (2) El Puerto de Santa Cruz de Tenerife (en lo sucesivo, el «PSCT») está situado en la costa nororiental de la isla de Tenerife, dentro del perímetro de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. En virtud del artículo 107, apartado 3, letra a), del

Excmo. Sr. D. José Manuel García-Margallo y Marfil
Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación
Plaza de la Provincia 1
E-28012 MADRID

Tratado, las Islas Canarias tienen el estatuto de región asistida durante el periodo 2007-2013¹.

- (3) El PSCT presta servicios de transporte de pasajeros y de mercancías, y es la principal puerta de entrada y salida por mar a la isla de Tenerife. En la actualidad cuenta con dos terminales de carga en Santa Cruz de Tenerife que en 2010 tuvieron un volumen de tránsito de 4,5 millones de toneladas (graneles sólidos, graneles líquidos y mercancías no transportadas en contenedores) y 331 000 toneladas (contenedores), respectivamente. En 2011, el tránsito de pasajeros (cruceros) ascendió a 536 000 personas.
- (4) El objetivo del proyecto de inversión es la construcción de una sección portuaria de mercancías para el PSCT en Granadilla, en la costa sudoriental de la isla. De esta forma, no solo se descongestionará el tránsito en el principal puerto de la ciudad, sino que se facilitará la importación de gas natural líquido a la isla (con los consiguientes beneficios derivados de la transición a un modelo energético más ecológico) y se crearán para las empresas locales nuevas oportunidades comerciales en África Occidental. La localización de la sección de carga en Granadilla permitirá desarrollar sinergias con el aeropuerto de Tenerife Sur y la zona industrial de Granadilla. Gracias a este proyecto de inversión, el PSCT debería alcanzar de aquí a 2040 un volumen de tránsito de 9,5 millones de toneladas de mercancía general (incluidos graneles líquidos, graneles sólidos y mercancías no transportadas en contenedores), y de 623 000 TEU, respectivamente.

2.2. Inversiones previstas

- (5) El proyecto prevé la construcción de:
 - una terminal de contenedores, con un muelle de 650 m de longitud y una superficie neta de 26 hectáreas, y
 - una terminal polivalente (para graneles y mercancía general), con un muelle de 320 m de longitud y una superficie total de 18,9 hectáreas.
- (6) Implica la construcción de un dique exterior y un contradique, y el relleno de una superficie total de 740 000 m². En concreto, la nueva sección portuaria tendrá una superficie de 11,9 hectáreas para los servicios logísticos, más otras 12 hectáreas para la instalación de una planta de regasificación. Según la información facilitada por las autoridades españolas, la planificación del proyecto prevé conexiones adecuadas de la sección portuaria en Granadilla con la red interior, vía dos puntos de acceso a la autopista TF-1, que se utilizan actualmente en relación con el cercano polígono industrial y son adecuados para acoger el tránsito de la nueva sección portuaria.
- (7) El proyecto consta de cuatro grandes partes:

¹ Véase la Decisión de la Comisión, de 20.12.2006, sobre la ayuda estatal N626/2006 - España - Mapa nacional de ayudas regionales 1.1.2007-31.12.2013, resumen publicado en el DO C 35 de 17.2.2007. El texto completo de la Decisión (en la lengua auténtica y en su traducción al inglés) puede consultarse en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/register/ii/by_case_nr_n2006_0600.html#626.

- a) Obras de abrigo del puerto: protección y refuerzo del lado norte del muelle y construcción del dique exterior (coste total: 128 millones EUR).
- b) Contradique: obras de protección de lado sur del muelle (coste total: 27,8 millones EUR).
- c) Zonas comerciales, que incluyen: a) superficies de almacenamiento de graneles sólidos y mercancías no transportadas en contenedores; b) una terminal de contenedores; c) espacio para una planta de regasificación; y d) espacio para servicios logísticos (coste total: 86,8 millones EUR).
- d) Restauración de la cercana Reserva Natural de Montaña Roja, Fase 1 (véase la sección 2.5; coste total: 0,6 millones EUR).

2.3. Financiación del proyecto de inversión

- (8) El coste total del proyecto de inversión es de 243,8 millones EUR. España solicitó al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) una cofinanciación de 67 millones EUR. Los 176,8 millones restantes serán aportados por el PSCT en condiciones de mercado, es decir, 120 millones EUR procedentes de un préstamo sindicado de un *pool* de entidades bancarias españolas, que el PSCT toma sin ningún tipo de apoyo estatal, y 56,8 millones EUR de ingresos obtenidos por el PSCT de sus actividades comerciales.
- (9) La cofinanciación de 67 millones EUR solicitada al FEDER se utilizará exclusivamente para cofinanciar las dos primeras partes del proyecto, es decir, las obras de abrigo del puerto y la construcción del contradique, cuyo coste total asciende a 155,8 millones EUR. Los costes de las otras dos partes del proyecto, es decir, la construcción de las zonas comerciales y los costes ya contraídos por la restauración de la Reserva Natural de Montaña Roja, fase 1 (véase la sección 2.5), deben ser financiados total y exclusivamente por el PSCT.
- (10) Las autoridades españolas presentaron una memoria de costes y beneficios financieros y económicos para este proyecto de inversión y un análisis basado en el método de déficit de financiación. Con un período de referencia de veinticinco años, el proyecto tiene un valor actual neto (VAN) financiero negativo de —150,8 millones EUR y una tasa de rentabilidad financiera de -1,58 %. El coeficiente de déficit de financiación (CDF)², es decir, la ratio entre el VAN del proyecto (—150,8 millones EUR) y los costes de inversión actualizados (203,9 millones EUR), es del 73,5 %. Este análisis indica que el proyecto no es financieramente viable sin ayuda pública.

2.4. Beneficiario: el PSCT

- (11) Las infraestructuras resultantes del proyecto serán propiedad del PSCT. El PSCT es un ente público clasificado como «puerto estatal de interés general»

² El coeficiente de déficit de financiación se define como la ratio entre el valor actual neto financiero del proyecto (calculado como la diferencia entre los costes de inversión actualizados y los ingresos netos actualizados que se vayan a obtener para el proyecto durante el período de referencia de que se trate, que para este proyecto es de veinticinco años) y los costes totales actualizados del proyecto.

por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en lo sucesivo, la «LEPEYMM»)³.

- (12) En virtud de la Ley 48/2003⁴, que define el régimen económico y los servicios prestados por los puertos españoles clasificados como «puertos de interés general», las infraestructuras y espacios dentro del perímetro de tales puertos son de dominio público y deben ser administradas por las autoridades portuarias. Las operaciones portuarias, los servicios prestados, la seguridad y la coordinación son competencia de las autoridades portuarias. Con arreglo a la Ley, las autoridades portuarias pueden prestar los servicios portuarios ellas mismas o confiarlos a operadores o proveedores de servicios. En este caso, el PSCT otorgará la concesión de las infraestructuras portuarias a operadores/proveedores de servicios portuarios mediante contratos de concesión administrativa, tal como se explica a continuación.
- (13) El PSCT dividirá las superficies portuarias en áreas funcionales de diferentes tamaños, cuya concesión será otorgada a distintos proveedores de servicios con arreglo a procedimientos establecidos por la LEPEYMM, como se explica en los considerandos (14)-(16). En esencia, con independencia del procedimiento administrativo aplicable conducente a la celebración del contrato de arrendamiento o concesión (véase más adelante), todos los proveedores de servicios deberán pagar al PSCT un canon preestablecido (el procedimiento para el establecimiento de los cánones se explica en el considerando (14)), más las tasas portuarias aplicables, en función de su volumen de actividad. Este sistema garantiza que el PSCT seleccionará a los proveedores de servicios que ofrezcan el mayor volumen de actividad, por lo que es probable que paguen más tasas portuarias, optimizando así la utilización de las infraestructuras.
- (14) El artículo 83 de la LEPEYMM dispone que los puertos pueden otorgar directamente concesiones de áreas funcionales con una superficie inferior a 2 500 m², sin necesidad de un procedimiento competitivo. Sin embargo, el canon de concesión se fijará basándose en una valoración llevada a cabo de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 175 de la LEPEYMM, es decir, en función de los cánones de concesión de superficies comparables con similares usos, teniendo en cuenta además factores como el grado de urbanización de la zona, la conexión con infraestructuras, etc. El artículo 177 de la LEPEYMM establece que los resultados de tal valoración deberán someterse a información pública y a la aprobación del Ministerio de Economía y Hacienda español. Este aprueba la valoración por orden ministerial, que se publicará en el BOE. La concesión de las áreas funcionales de más de

³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Boletín Oficial del Estado (en lo sucesivo, «BOE»), nº 253 de 20 de octubre de 2011, pp. 109456 a 109710. Véase su artículo 4, sobre los puertos de interés general, y su anexo I, en el que figura una lista de los mismos.

⁴ Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284 de 27 de noviembre de 2003), modificada por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (BOE nº 121 de 7 de agosto de 2010).

2 500 m² se otorgará mediante convocatoria de concurso o a través de un trámite de «competencia de proyectos», como se describe a continuación.

- (15) De conformidad con el artículo 86 de la LEPEYMM, el PSCT debe convocar concursos para el otorgamiento de concesiones siempre que se trate de la prestación de servicios portuarios abiertos al uso general y de terminales de mercancías, cuando haya varias solicitudes de interés portuario. Los concursos para los contratos de concesión se organizarán respetando plenamente la legislación de contratación pública española y de la UE⁵.
- (16) Cuando no sea aplicable el artículo 86 de la LEPEYMM, la concesión de las áreas funcionales de más de 2 500 m² se otorgará a través de un trámite de «competencia de proyectos», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 de la LEPEYMM. Con arreglo a este trámite, cuando el PSCT reciba una solicitud para la concesión de un área funcional que entre dentro de esta categoría, deberá abrir un proceso de selección competitiva. Las otras partes interesadas dispondrán de un mes para solicitar la concesión de la misma superficie. El canon de concesión será el mismo para todos los candidatos (es decir, el precio fijado en la valoración), pero el PSCT seleccionará al proveedor de servicios a quién otorgará la concesión de la superficie sobre la base de los planes de negocios presentados. El PSCT seleccionará al prestador de servicios que ofrezca un mayor volumen de actividad y que, por lo tanto, pagará más tasas portuarias.

2.5. Cronología del proyecto

- (17) Los primeros estudios de viabilidad relativos a este proyecto de inversión datan de 1998. El 14 de mayo de 2002, el Gobierno de las Islas Canarias declaró el proyecto de interés prioritario. El plan de inversión inicial fue aprobado por el Ministerio de Fomento español mediante Orden ministerial de 13 de marzo de 2004. El 16 de marzo de ese mismo año, España presentó una solicitud de cofinanciación con cargo a los Fondos Estructurales⁶.
- (18) Entre 2003 y 2005, España realizó distintas evaluaciones del impacto medioambiental del proyecto en Granadilla. El principal problema medioambiental que se plantea es que la construcción de la terminal portuaria en Granadilla bloqueará la corriente marina que mueve la arena a lo largo de la costa este de la isla, lo que afecta al hábitat de varias especies marinas. Habida cuenta de la singularidad de algunas de estas especies, la zona había sido clasificada de importancia comunitaria en la Directiva 92/43/CE del Consejo relativa a la conservación de los hábitats naturales⁷.

⁵ Véanse, en particular, la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, DO L 134 de 30.4.2004, p. 1, y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios, DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

⁶ Proyecto nº 2004-ES-166PT005.

⁷ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, DO 206 de 22.7.1992, pp. 7-50.

- (19) El artículo 6, apartado 4, de la Directiva del Consejo antes mencionada, dispone lo siguiente: «Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado.».
- (20) El 7 de noviembre de 2005, España pidió a la Comisión que adoptase una decisión sobre el proyecto basada en ese artículo. El 6 de noviembre de 2006, la Comisión adoptó una Decisión⁸, en la que se indicaba que las autoridades españolas habían demostrado el interés público superior que justificaba el proyecto de Granadilla. En ella también se hacía referencia a las medidas medioambientales compensatorias propuestas por España para contrarrestar el impacto negativo del proyecto, que incluían: a) la creación de una fundación independiente para garantizar el cumplimiento de las medidas compensatorias, antes del inicio de las obras del proyecto; b) la creación de nuevos hábitats naturales submarinos para sustituir a los de Montaña Roja y Sebadales del Sur; y c) la restauración de la zona de dunas de arena de Montaña Roja.
- (21) La fundación independiente encargada de supervisar la aplicación de las medidas compensatorias (véase, más arriba, la letra a)) fue creada en abril de 2008⁹. Las obras para la restauración de la zona de dunas de arena de Montaña Roja, fase 1 (véase, más arriba, la letra c)) empezaron en septiembre de 2007 y concluyeron en mayo de 2008. El proyecto final relativo a la creación de nuevos hábitats naturales submarinos para sustituir Montaña Roja y Sebadales del Sur (véase, más arriba, la letra b)) fue aprobado por el Consejo de Administración del PSCT el 18 de diciembre de 2012.
- (22) Durante el período 2004-2008, el PSCT convocó concursos para la adjudicación de los contratos de construcción del dique exterior y del contradique. Las obras comenzaron el 13 de febrero de 2009, en el caso del dique exterior, y el 14 de febrero de 2009, en el del contradique.
- (23) El 23 de febrero de 2009, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias suspendió la aplicación de una orden administrativa emitida el 2 de febrero de ese mismo año por el Consejero de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Canarias, en virtud de la cual este último había suprimido la especie *Cymodocea nodosa* del Catálogo de Especies Amenazadas al amparo de la legislación local.
- (24) A raíz de esta sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, el 26 de febrero de 2009 el PSCT suspendió temporalmente las obras de construcción del dique exterior y del contradique.

⁸ El texto en español puede consultarse en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/granadilla_es.pdf.

⁹ La denominación oficial de la fundación es Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla.

- (25) El 20 de marzo de 2009, las autoridades españolas presentaron una solicitud de cofinanciación con cargo a los Fondos Estructurales de una versión técnicamente modificada/actualizada del proyecto, en la que se solicitaba la cofinanciación de 67 millones EUR para las obras de abrigo del puerto y el contradique (véase el considerando (7)).
- (26) Con la promulgación de la Ley 4/2010¹⁰, la especie *Cymodocea nodosa* fue declarada de interés para el ecosistema de las Islas Canarias. El 13 de julio de 2010 se reanudaron las obras del dique exterior y del contradique.
- (27) La Secretaria General de Medio Ambiente del Ministerio español de Medio Ambiente aprobó el proyecto mediante Resolución de 5 de febrero de 2003¹¹. Esta Resolución estableció una serie de medidas correctoras que el PSTC tendría que aplicar para mitigar el impacto negativo del proyecto en el medio ambiente. Las autoridades españolas declaran que estas medidas correctoras, junto con las medidas compensatorias establecidas en la Decisión de la Comisión de 2006 (véase el considerando (20)), deberán respetarse durante la ejecución del proyecto de inversión. Según las autoridades españolas, aunque el proyecto fue objeto de sucesivas modificaciones después de la fecha de la citada Resolución, no fue necesario presentar nueva documentación sobre el impacto medioambiental del proyecto, ya que las modificaciones se referían únicamente a la reducción de las obras inicialmente previstas. Cuando la nueva sección del puerto entre en funcionamiento, el PSCT velará por que se respeten las normas medioambientales aplicables y se cumpla el principio de quien contamina paga, como se especifica en la LEPEYMM y en la Ley 48/2003 sobre los puertos de interés general (véanse los considerandos (11)-(12)).

2.6. Contexto de competencia

- (28) Según las autoridades españolas, las nuevas infraestructuras portuarias que va a adquirir el PSCT no darán lugar a una distorsión de la competencia importante a escala europea ni internacional.
- (29) Gracias al proyecto se sumarán nuevas capacidades a las ya existentes en España y en la UE en relación con el tránsito de contenedores y mercancías no transportadas en contenedores. Como ya se ha indicado, el PSCT debería alcanzar de aquí a 2040 un volumen de tránsito de 9,5 millones de toneladas de mercancía general (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancías no transportadas en contenedores), y 623 000 TEU, respectivamente¹².

¹⁰ Publicada en el B.O. de las Islas Canarias de 9 de junio de 2010.

¹¹ Resolución de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I», de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, BOE nº 49 de 26.2.2003, pp. 7776-7784.

¹² Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies), es una unidad de medida estandarizada de la capacidad de carga de un buque. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies, Los grandes buques de carga pueden transportar más de 14 000 TEU.

- (30) Las autoridades españolas estimaron la demanda para los distintos tipos de transporte de mercancías que va a acoger la sección portuaria de Granadilla (graneles líquidos, graneles sólidos, contenedores y mercancía no transportadas en contenedores) a fin de establecer si las nuevas capacidades satisfarán expectativas realistas en cuanto al incremento de la demanda. Recuerdan que, por la situación geográfica de las Islas Canarias, el PSCT está ubicado naturalmente en el eje norte-sur del tránsito internacional de contenedores. Se estima que con la apertura de la sección portuaria de Granadilla el tránsito internacional de contenedores de este puerto pasará de 16 000 TEU/año en 2010 (un año de referencia de baja demanda como consecuencia de la crisis) a 454 000 TEU de 2024 en adelante, y, que a partir de ese año se registrará un incremento anual del 2 %. El incremento previsto del tránsito de contenedores en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife obedece asimismo al hecho de que los puertos ubicados en la zona del Estrecho que también participan en el tránsito internacional de contenedores en el eje norte-sur tienen, a este respecto, una posición geográfica menos privilegiada. Los puertos *hub* de referencia en cuanto al tránsito internacional de contenedores son los puertos de Algeciras, Tánger y, en menor medida, Málaga. En Portugal, el puerto de Sines también podría optar a esta actividad de tránsito internacional de contenedores en la ruta norte-sur, pero está peor situado geográficamente que el PSCT para la ruta Mediterráneo-Sudamérica o Mediterráneo-Sudáfrica. El competidor directo más cercano del puerto de Santa Cruz de Tenerife es el puerto de Las Palmas, que es el quinto mayor puerto español, con un tránsito de contenedores de 1,45 millones TEU en 2007. Al igual que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el Puerto de Las Palmas acoge tanto transporte de pasajeros como transporte de mercancías. Sin embargo, las autoridades españolas subrayan que, actualmente, la capacidad para el transporte de mercancías del Puerto de Las Palmas está reservada en gran medida a una compañía de navegación multinacional, mientras que otras compañías tienen acceso restringido a sus infraestructuras. Con este proyecto, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife debería convertirse en una alternativa para las compañías que tienen acceso limitado al Puerto de Las Palmas.

2.7. Base jurídica

- (31) La base jurídica para la subvención del FEDER de 67 millones EUR con vistas a la cofinanciación de este proyecto es el Reglamento (CE) nº 1084/2006 del Consejo¹³.

2.8. Forma y duración de la ayuda

- (32) Como ya se indicó en el considerando (8), la financiación pública para este proyecto consiste en una subvención directa del FEDER. La ayuda se desembolsará hasta que lleguen a su término las obras de abrigo del puerto y la construcción del contradique, que se espera hayan concluido a finales de 2015.

¹³ Reglamento (CE) nº 1084/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se crea el Fondo de Cohesión y se deroga el Reglamento (CE) nº 1164/94, DO L 210 de 31.7.2006, pp. 79-81.

2.9. Acumulación

- (33) Las autoridades españolas se comprometen a que la ayuda recibida para este proyecto no pueda acumularse con ayudas procedentes de otras fuentes locales, nacionales o de la UE para los mismos costes subvencionables.

3. EVALUACIÓN

3.1. Existencia de ayuda

- (34) El artículo 107, apartado 1, del TFUE establece que las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o a la producción de determinados bienes y afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros son incompatible con el mercado interior.
- (35) De ello se deduce que, para que una medida sea considerada ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, deben cumplirse los siguientes criterios acumulativos: uso de recursos públicos; ventaja selectiva para el beneficiario; y (posibles) efectos falseadores de la competencia y el comercio en el interior de la UE. Si se tiene en cuenta que el respaldo público a este proyecto beneficia principalmente al PSCT, que es, según la legislación española, un ente público (véanse los considerandos (11)-(12)), debería examinarse igualmente si el PSCT acomete con este proyecto una actividad económica y, por ende, si puede considerarse una empresa a efectos de la evaluación de la financiación pública en apoyo de este proyecto de inversión.
- (36) En el caso que nos ocupa, la existencia de ayuda estatal debe examinarse a nivel del PSCT, que gestionará las infraestructuras públicas que resulten de este proyecto; de los futuros proveedores de servicios portuarios (los concesionarios de las infraestructuras); y de los usuarios finales de los servicios portuarios (compañías de navegación y transporte).

3.1.1. Existencia de ayuda a nivel del PSCT

3.1.1.1. Concepto de empresa

- (37) Con arreglo a la legislación española aplicable a los puertos de interés general (véanse los considerandos (11)-(12)), las autoridades portuarias de los puertos clasificados como tales son entes públicos creados con objeto de gestionar las infraestructuras portuarias que sean de propiedad pública. Pueden prestar ellas mismas los servicios portuarios u otorgar la concesión de las infraestructuras portuarias a otros proveedores de servicios sobre la base de contratos de concesión.
- (38) Según reiterada jurisprudencia del Tribunal¹⁴, cuando una entidad se dedica a una actividad económica, independientemente de su estatuto jurídico y de su

¹⁴ Véanse, por ejemplo, los asuntos Hofner y Elser (C-41/90, Rec. 1991, p. I-1979), apartado 21; Poucet y Pistre/AGF y Cancava (C-160/91, Rec. 1993, p. I-637), apartado 17); y Comisión/Italia (C-35/96, Rec. 1998, p. I-3851).

modo de financiación, se puede considerar que es una empresa a los efectos de la normativa comunitaria de competencia. La Comisión estableció en una serie de decisiones que la construcción y explotación de algunos tipos de infraestructuras pueden considerarse actividad de carácter económico¹⁵. A raíz de la sentencia *Leipzig-Halle*¹⁶, lo que determina si la financiación de la construcción de tales infraestructuras entra o no dentro del ámbito de aplicación de la normativa sobre ayudas estatales de la UE es la futura utilización de la infraestructura, es decir, si va a ser explotada comercialmente o no.

- (39) El proyecto notificado atañe a la construcción de infraestructuras portuarias que, como se explica en los considerandos (12)-(16), serán explotadas comercialmente por el PSCT mediante su alquiler o concesión a proveedores de servicios. En este contexto, el PSCT participará en una actividad económica y, por lo tanto, debe considerarse una empresa a los efectos de la presente Decisión.

3.1.1.2. Recursos estatales e imputabilidad

- (40) Como se indica en los considerandos (8)-(9), España solicitó para este proyecto una cofinanciación de la UE por valor de 67 millones EUR. Los recursos de la UE (fondos FEDER) que deberán aportarse para la cofinanciación de este proyecto se ponen a disposición de las autoridades españolas, y son, por ende, recursos estatales.
- (41) Por lo que se refiere a la imputabilidad al Estado de la financiación pública, cabe señalar que las autoridades españolas disfrutaban de un alto grado de control en la selección a nivel nacional de los proyectos de esta naturaleza que se vayan a financiar. El proyecto notificado fue directamente elegido por el Estado español, por lo que es imputable a este.

3.1.1.3. Selectividad

- (42) Como la financiación pública se concede específicamente al PSCT, la medida tiene carácter selectivo.

3.1.1.4. Ventaja económica

- (43) Con el fin de establecer si los recursos públicos concedidos al PSCT le confieren una ventaja económica, la Comisión ha de evaluar si un inversor

¹⁵ Véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 15.12.2009, sobre la ayuda estatal N 385/2009 - Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils, DO C 72 de 20.3.2010; la Decisión de la Comisión sobre la ayuda estatal 44/2010 Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Krievu Sala - República de Letonia, DO C 215 de 21.7.2011, p. 19; y la Decisión de la Comisión sobre la ayuda estatal SA.30742 (N/2010) - Lituania - Construcción de infraestructuras para la terminal de ferries de mercancías y pasajeros de Klaipeda, DO C 121 de 26.4.2012, p. 1.

¹⁶ Asuntos acumulados T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH y Mitteldeutsche Flughafen AG/ Comisión, y T-443/08, Feistaat Sachsen y Land Sachsen Anhalt/Comisión (Rec. 2011, p. II-0000). Véanse también los asuntos T-128/89, Aéroports de Paris/Comisión (Rec. 2000, p. II-3929), confirmado por el TJUE, C-82/01P (Rec. 2002, p. I-9297, y T-196/04, Ryanair /Comisión (Rec. 2008, p. II-3643), apartado 88.

privado hubiera acometido tal medida en las mismas condiciones (prueba del inversor en una economía de mercado).

- (44) Por consiguiente, la Comisión examinó la probabilidad de que con la inversión pública en las infraestructuras portuarias se obtenga una tasa de rendimiento que fuera aceptable para un inversor privado en condiciones normales de mercado. La evaluación financiera del proyecto es pertinente a este respecto. La Guía del análisis costes-beneficios de los proyectos de inversión¹⁷ de la Comisión (en lo sucesivo, la «Guía») hace especial hincapié en dos indicadores financieros a la hora de evaluar la viabilidad financiera de la inversión: el valor actual neto financiero (VANF) y la tasa interna de rendimiento financiero (TRF). Estos indicadores miden el importe actual (actualizado) del flujo de beneficios netos generado por la inversión y la capacidad de los ingresos netos para cubrir los costes de inversión, respectivamente.
- (45) En el caso que nos ocupa, los datos financieros muestran un valor negativo del VANF, es decir, que la previsión de ingresos no cubre los costes de inversión del proyecto. También el TRF es notablemente bajo (véase el considerando (10)). Habida cuenta de los resultados del análisis financiero facilitado por las autoridades españolas, debe concluirse que un inversor privado no hubiera realizado la inversión. Por lo tanto, en vista de lo hasta aquí expuesto y del hecho de que las autoridades españolas no aducen que se haya cumplido la prueba del inversor en una economía de mercado, cabe concluir que, en este caso, la financiación pública no se da en condiciones que hubieran sido aceptables para un inversor privado y que, por ende, la medida confiere una ventaja económica al PSCT.

3.1.1.5. Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio

- (46) Según reiterada jurisprudencia, cuando la ayuda financiera concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa frente a otras empresas competidoras en el comercio en el interior de la Unión, existe al menos un efecto potencial sobre el comercio entre los Estados miembros y sobre la competencia¹⁸.
- (47) Como se indica en los considerandos (4) y (29), gracias a este proyecto de inversión, el PSCT añadirá nueva capacidad de transporte de mercancías en el mercado. En concreto, de aquí a 2040, el PSCT alcanzará un volumen de tránsito de 9,5 millones de toneladas al año, lo que supone más del doble del volumen de tránsito de mercancías que este puerto tenía en 2010, y un volumen de tránsito de contenedores de 623 000 TEU/año, que también duplica prácticamente el volumen registrado en 2010, que fue de 331 000 TEU/año. La capacidad de transporte de nueva creación afectará tanto a la competencia como al comercio en el interior de la Unión, ya que el PSCT se encuentra, en razón de su ubicación, en competencia directa con el Puerto de Las Palmas (en la isla de Las Palmas), que también se dedica al tránsito de

¹⁷ Véase http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_es.pdf.

¹⁸ Véanse, por ejemplo, los asuntos 730/79, Philip Morris/Comisión (Rec. 1980, p. 2671), apartado 11, y C-372/97 Italia/Comisión (Rec. 2004, p. I-3679), apartado 44.

mercancías y al tránsito internacional de contenedores (véase el considerando (30)), y, al menos potencialmente, con los puertos de Algeciras (España), Sines (Portugal) y Málaga (España), en lo que respecta al tránsito internacional de contenedores en el eje norte-sur (véanse el considerando (30)).

3.1.2. Existencia de ayuda a nivel de los contratistas: constructores de las infraestructuras portuarias y futuros proveedores de servicios

- (48) Como se indica en el considerando (22), según la información facilitada por las autoridades españolas, el PSCT concluyó contratos para la ejecución de las obras del dique exterior y el contradique en el marco de concursos públicos abiertos y no discriminatorios entre 2004 y 2008. En concreto, el concurso público para la adjudicación del contrato de obras de abrigo del puerto se convocó el 27 de febrero de 2007, y el 14 de mayo de 2007 se celebró un contrato con el licitador ganador, un consorcio constituido por FCC Construcción, Sato y Promotora Punta Larga, S.A.¹⁹. El contrato para la construcción del contradique también se adjudicó, el 25 de septiembre de 2008 y en el marco de una licitación pública, a un consorcio compuesto por Dragados S.A., Traysesa y Flota Proyectos Singulares S.A.²⁰.
- (49) Además, el contrato para la restauración de la reserva natural de Montaña Roja, que es una de las medidas compensatorias que España se comprometió a llevar a cabo en relación con este proyecto (véanse los considerandos (7) y (20)-(21)), se adjudicó a Áridos Herrera S.L. el 6 de junio de 2007, en el marco de una licitación pública abierta y no discriminatoria. Del mismo modo, el PSCT publicó el 23 de mayo de 2009²¹ una convocatoria de concurso abierto para la adjudicación del contrato de ejecución del *bypass* de arena en Granadilla, a fin de paliar los efectos de las obras del puerto en la corriente submarina.
- (50) Con respecto a la concesión a proveedores de servicios de las infraestructuras resultantes del proyecto, tal como se explica en los considerandos (13)-(16), el PSCT concluirá contratos de concesión administrativa sobre la base de procedimientos regulados por la Ley marco sobre puertos española, la LEPEYMM²². En primer lugar, el PSCT organizó concursos abiertos y no discriminatorios para el otorgamiento de concesiones de las infraestructuras portuarias destinadas a la prestación de servicios portuarios abiertos al uso general, así como para la concesión de la terminal de mercancías (artículo 86 de la LEPEYMM). En segundo lugar, las concesiones de áreas funcionales de más de 2 500 m² que no entren dentro de una de las categorías para las que es obligatoria la convocatoria de concursos en virtud del artículo 86 de la LEPEYMM deberán otorgarse mediante el trámite de «competencia de proyectos», atendiendo a los criterios definidos en el artículo 85 de la LEPEYMM. En tercer lugar, las concesiones de áreas funcionales de superficie inferior a 2 500 m² se otorgarán directamente, pero sobre la base de

¹⁹ Información procedente de http://www.oag-fundacion.org/content/pdf/oag/resumen_historico.pdf.

²⁰ Véase la nota a pie de página anterior.

²¹ DO S 103 de 29.5.2008.

²² Véase la nota a pie de página nº 3.

un canon establecido mediante una valoración con arreglo a criterios destinados a determinar el valor de mercado de esas áreas funcionales, tal como exige el artículo 83 de la LEPEYMM.

- (51) Los citados procedimientos de contratación administrativa deberán observar criterios de transparencia y no discriminación, y se elegirá la oferta más ventajosa económicamente. Por consiguiente, sin necesidad de adoptar una posición definitiva sobre la clasificación de la medida como ayuda, estos procedimientos tenderán a minimizar la ventaja económica en favor de los futuros proveedores de servicios (es decir, la ventaja será el mínimo necesario para garantizar la explotación efectiva de la infraestructura).

3.1.3. Existencia de ayuda a nivel de los usuarios del puerto

- (52) Por lo que se refiere a los usuarios finales de las nuevas infraestructuras, la Comisión señala que gozarán de acceso a las nuevas infraestructuras en condiciones de igualdad y no discriminación. Por otro lado, los distintos proveedores de servicios portuarios tendrán que basar su política de precios con respecto a los usuarios finales en razones de orden económico a fin de obtener ingresos suficientes para poder pagar los cánones de concesión que les sean aplicables y obtener beneficios. Los cánones de concesión se establecerán con arreglo a procedimientos que garanticen que los elementos de ayuda que benefician a los concesionarios, si los hubiera, se limiten al mínimo. A la luz de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que cualquier posible ventaja en favor de los usuarios finales se concederá en condiciones no discriminatorias y se reducirán al mínimo (es decir, no irán más allá del mínimo necesario para asegurar el uso real de las infraestructuras, garantizando al mismo tiempo la rentabilidad para los concesionarios).

3.2. Compatibilidad de la ayuda

- (53) En la medida en que la financiación pública notificada constituye ayuda estatal, ha de analizarse asimismo si la ayuda es compatible con el Tratado.
- (54) De acuerdo con la práctica consolidada²³, la base jurídica para evaluar la compatibilidad de la ayuda estatal a proyectos de inversiones portuarias es el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado, en el que se establece que podrán considerarse compatibles con el mercado interior «las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común».
- (55) Debe examinarse, pues, si la financiación pública notificada persigue un objetivo de interés común claramente definido, es necesaria y proporcionada a la consecución de ese objetivo y no afecta a la competencia y al comercio dentro de la Unión en una medida que sea contraria al interés común.

3.2.1. Objetivo de interés común

²³ Véanse las Decisiones de la Comisión sobre los asuntos de ayudas estatales Ventspils Port, Krievu Sala y Klaipeda, a los que se hace referencia en la nota a pie de página nº 15.

- (56) En la Comunicación titulada «Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso»²⁴, la Comisión subrayó que el desarrollo de los puertos y terminales intermodales es la clave para lograr un sistema logístico inteligente e integrado en la UE.
- (57) En la Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018²⁵, la Comisión subraya que el establecimiento de nuevas infraestructuras portuarias, así como el mejor uso de las capacidades existentes, es esencial para garantizar que los puertos de la UE puedan cumplir eficientemente su función de portal.
- (58) La Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte²⁶, hace referencia al PSCT como uno de los puntos internacionales de conexión.
- (59) El PSCT está bien situado geográficamente para desempeñar un papel en el tránsito internacional de mercancías en el eje norte-sur. El proyecto Granadilla también tiene una serie de efectos positivos para la isla de Tenerife. Permitirá descongestionar el tránsito en las actuales instalaciones portuarias situadas en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y facilitará la importación de gas natural a la isla. Además, el proyecto contribuirá al desarrollo de un área de cohesión, actualmente asistida al amparo del artículo 107, apartado 3, letra a), del Tratado.
- (60) De lo anteriormente expuesto se desprende que el proyecto contribuye a un objetivo de interés común de la UE y al desarrollo de una actividad económica y de una zona económica.
- (61) Además, España transmitió documentación que acredita que el impacto ambiental de este proyecto ha sido evaluado por las autoridades españolas competentes y que se consultó al respecto a la Comisión.

3.2.2. Necesidad y proporcionalidad de la ayuda

- (62) El proyecto presenta un VANF negativo de -150,8 millones EUR, lo que demuestra que los ingresos netos que se obtendrán a lo largo de un período de 25 años no cubren los costes de inversión. El coeficiente de déficit de financiación (CDF) estimado para este proyecto es del 73,5 %. Cabe destacar el hecho de que, pese al altísimo valor negativo actual (VAN) del proyecto de inversión y al relativamente elevado CDF determinado, las autoridades españolas solicitaron financiación pública por valor de 67 millones EUR, lo que representa solo el 27,5 % de los costes totales de inversión. Ello fue

²⁴ COM(2009) 279/4, punto 46.

²⁵ Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, COM(2009) 8.

²⁶ DO L 204 de 5.8.2010, pp. 1-129.

posible porque el PSCT había tomado en préstamo, en condiciones de mercado, 120 millones EUR (véase el considerando 2.3) para este proyecto, y aportará otros 56,8 millones EUR procedentes de ingresos propios. Es poco probable que el PSCT hubiera podido financiar por sí mismo los 243,8 millones EUR necesarios para el proyecto. Además, la Comisión siempre ha considerado que los proyectos de infraestructuras portuarias requieren importantes inversiones de capital que solo pueden recuperarse a muy largo plazo, y que su viabilidad económica no puede asegurarse, en condiciones normales, sin financiación pública²⁷.

- (63) Por lo que hace al efecto incentivador de la ayuda, la Comisión destaca, en primer lugar, que las obras de este proyecto se iniciaron después de que se cursara la solicitud de ayuda. Como se ha señalado en la sección 2.5, las autoridades españolas solicitaron primero una cofinanciación FEDER para este proyecto en marzo de 2004. Las obras para la construcción del dique exterior y el contradique se pusieron en marcha los días 13 y 14 de febrero de 2009, se suspendieron temporalmente el 26 de febrero de 2009, y se reanudaron en julio de 2010. Las obras para la restauración de la reserva natural de Montaña Roja, que se llevaron a cabo entre septiembre de 2007 y mayo de 2008, fueron enteramente financiadas por el PSCT.
- (64) Además, el alto VAN negativo y el elevado CDF que se calcularon para este proyecto son indicios de que el proyecto no es viable durante un período de referencia de 25 años sin ayuda pública. También conviene tener en cuenta que el PSCT realiza un notable esfuerzo para financiar, sin ningún tipo de apoyo público, 176,8 millones EUR del coste total de 243,8 millones EUR del proyecto (véase el considerando 2.3). Es poco probable, pues, que el PSCT hubiera obtenido los 67 millones EUR restantes en el mercado. En efecto, con arreglo al principio de efecto incentivador, la ayuda es necesaria cuando es poco probable que un proyecto dado pueda llevarse a cabo sin ella. La Comisión considera que, a la luz de las consideraciones anteriores, la ayuda es necesaria para este proyecto.
- (65) En cuanto a la proporcionalidad (es decir, mantener la financiación pública en el mínimo necesario), cabe destacar en primer lugar que el CDF para este proyecto es del 73,5 %. Si bien es cierto que una intensidad de ayuda del 73,5 % puede parecer en principio relativamente alta —en los recientes asuntos *Ventspils y Krievu Sala*²⁸, por ejemplo, la intensidad de ayuda fue del 50 %, y en *Klaipeda*²⁹, del 65 %—, no hay que olvidar que, en este caso, la intensidad de ayuda real es solo del 27,5 % (es decir, la ayuda de 67 millones EUR representa solo el 27,5 % del coste total de 243,8 millones EUR), considerablemente inferior, por tanto, al CDF estimado del 73,5 %. Se concluye, pues, que la ayuda se limita a lo necesario para garantizar la viabilidad del proyecto.

²⁷ Véanse las recientes Decisiones de la Comisión sobre proyectos de infraestructuras portuarias citadas en la nota a pie de página nº 15.

²⁸ Véase la nota a pie de página nº 15.

²⁹ Véase la nota a pie de página nº 15.

- (66) Por otra parte, el hecho de que el diseño y las obras de construcción del proyecto se contrataran en el marco de un concurso público, abierto y no discriminatorio (véase el considerando (22)) es igualmente un indicio claro de que la financiación pública no va más allá del mínimo necesario. Cabe recordar asimismo que el PSCT contribuirá con 176,8 millones EUR a la financiación de esta inversión. Del mismo modo, el hecho de que las nuevas infraestructuras construidas gracias al proyecto se otorgarán en concesión a los proveedores de servicios públicos, sobre la base de procedimientos de selección abiertos y no discriminatorios (véanse los considerandos (13)-(16)) asegura también que el PSCT tendrá que obtener el máximo rendimiento posible de la inversión.
- (67) Además, la Comisión ya ha indicado en los considerandos (48)-(52) que los procedimientos de selección de los futuros proveedores de servicios y de acceso a los servicios portuarios deben garantizar que cualquier posible ventaja a los proveedores de servicios y a los usuarios finales se limitará al mínimo necesario para garantizar la explotación y utilización efectivas de las infraestructuras portuarias.
- (68) A la luz de lo hasta aquí expuesto, la Comisión concluye que la ayuda es necesaria y proporcionada.

3.2.3. Falseamiento de la competencia y efectos en el comercio en el interior de la UE

- (69) Con este proyecto, el PSCT adquiere infraestructuras que le permitirán reforzar notablemente su capacidad de transporte de mercancías: de 4,5 millones toneladas/año de transporte de mercancía general (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancías no transportadas en contenedores) en 2010 a 9,5 millones toneladas/año de aquí a 2040, y de 331 000 TEU (contenedores) en 2010 a 623 000 TEU/año de aquí a 2040.
- (70) Dada su posición geográfica, el PSCT está naturalmente situado en el eje norte-sur del tránsito internacional de contenedores y en las rutas Mediterráneo-Sudamérica/Sudáfrica. Sin embargo, las Islas Canarias están situadas a una distancia no desdeñable de Europa continental (para poner solo un ejemplo, 1 295 km de Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, en la costa meridional de España), lo que hace poco probable que el PSCT pueda competir por el transporte de mercancías contra otros puertos que no sean los pocos indicados por las autoridades españolas como competidores potenciales del PSCT: los puertos de Sines (Portugal), Algeciras (España), Málaga (España) y Tánger (Marruecos). Como se indicó en el considerando (30), el competidor directo más cercano del PSCT es el Puerto de Las Palmas, que es el quinto mayor puerto español, con un tránsito de contenedores de 1,45 millones TEU en 2007. Sin embargo, si tenemos en cuenta que, actualmente, las capacidades de transporte de mercancías del Puerto de Las Palmas están reservadas en gran medida a una compañía de navegación multinacional, con este proyecto el PSCT es no solo competidor del Puerto de las Palmas, sino que aspira también a convertirse en una alternativa para las compañías de navegación que tienen un acceso limitado al Puerto de Las Palmas.

- (71) Al mismo tiempo, conviene recordar que el puerto de Santa Cruz de Tenerife es la principal puerta de entrada/salida por vía marítima a la isla de Tenerife, y que este proyecto permitirá a la isla alcanzar objetivos importantes, como la descongestión del tráfico en el actual puerto de la ciudad, la importación de gas natural a la isla, y una mayor conectividad de los empresarios locales con mercados situados fuera de las Islas Canarias.
- (72) Los elementos anteriormente mencionados permiten concluir que la ayuda a este proyecto no afecta a la competencia y al comercio dentro de la Unión en una medida que sería contraria al interés común.

3.2.4. Conclusión

- (73) Sobre la base de las anteriores constataciones (véanse los considerandos (53)-(72)), la Comisión concluye que la ayuda por un total de 67 millones EUR es necesaria para alcanzar un objetivo de interés común bien definido, que la ventaja que confiere la ayuda al PSCT y a los demás posibles beneficiarios no es desproporcionada y que la ayuda no afecta a la competencia ni al comercio dentro de la Unión en una medida que sería contraria al interés común. Por las razones expuestas, la Comisión concluye que la ayuda es compatible con el Tratado en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c).

4. DECISIÓN

- (74) Por consiguiente, la Comisión ha decidido que la financiación pública por un total de 67 millones EUR para las obras de abrigo del puerto y la construcción de un contradique en la sección de Granadilla del puerto de Santa Cruz de Tenerife constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado. La ayuda es, sin embargo, compatible con el Tratado de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado.
- (75) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la realización de eventuales controles en virtud de la normativa medioambiental o de los Fondos Estructurales. Del mismo modo, la Decisión no prejuzga ningún eventual análisis de la Comisión por lo que se refiere al cumplimiento de las normas de contratación pública.
- (76) En el supuesto de que la presente carta contenga información confidencial que no deba divulgarse a terceros, le ruego informe de ello a la Comisión en un plazo de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la presente. Si la Comisión no recibiera una solicitud motivada al efecto en el plazo indicado, se considerará que acepta la comunicación a terceros y la publicación del texto íntegro de la carta, en la versión lingüística auténtica, en la dirección Internet <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Su solicitud deberá ser enviada por correo certificado o por fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruselas
Nº de fax: +32 22961242

Atentamente,
Por la Comisión

Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

INFORMACIÓN DE LAS INSTITUCIONES Y LOS ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA
 Ficha para publicación en el DO, serie C
 Autorización de ayudas estatales con arreglo a los artículos 107 y 108 del TFUE
 Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones
 Texto pertinente a efectos del EEE

Fecha de adopción de la Decisión	
Número de referencia de ayuda estatal	SA.36223 (2013/N)
Estado miembro	España
Región	Tenerife – Islas Canarias Artículo 107, apartado 3, letra a)
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Puerto de Santa Cruz de Tenerife
Base jurídica	Artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE
Tipo de medida	Ayuda <i>ad hoc</i> -
Objetivo	Desarrollo de una actividad económica (Artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE)
Forma de ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Presupuesto global: 67 millones EUR
Intensidad	27,5 %
Duración	hasta el 31.12.2015
Sectores económicos	Transporte marítimo de mercancías
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	FEDER
Información adicional	-

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.