

Orden TMA/676/2020, de 20 de julio, por la que se modifican temporalmente las obligaciones de servicio público establecidas en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de junio de 2006, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 200, de 23 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-2020-8376

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: 01 de septiembre de 2022

Téngase en cuenta que las modificaciones temporales contenidas en la presente Orden se han dejado sin efectos por la Orden TMA/830/2022, de 22 de agosto. [Ref. BOE-A-2022-14337](#)

El Acuerdo de Consejo de Ministros, de 2 de junio de 2006, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias, establece en su anexo las condiciones para asegurar que el transporte aéreo dentro del archipiélago, sea prestado en condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y calidad del servicio que cubran razonablemente la demanda existente.

La emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19, declarada pandemia internacional por la Organización Mundial de la Salud el pasado 11 de marzo de 2020, ha obligado a los Estados a adoptar diversas medidas tendentes a proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad y reforzar el sistema de salud pública.

En una primera fase de contención de la pandemia, el Gobierno, haciendo uso de la habilitación del artículo cuarto, apartado b), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción, y sitio, y en el ejercicio de las facultades que le atribuye el artículo 116.2 de la Constitución, para declarar el estado de alarma, en todo o parte del territorio nacional, cuando se produzcan crisis sanitarias que supongan alteraciones graves de la normalidad, procedió a la declaración del estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, mediante Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo. Estado de alarma que se ha visto prorrogado en seis ocasiones, la última mediante el Real Decreto 555/2020, de 5 de junio, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, hasta las 00:00 horas del día 21 de junio de 2020.

El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y las sucesivas órdenes adoptadas por los poderes delegados, entre otras medidas de contención, han venido contemplando restricciones a la movilidad y a los transportes que se han ido ordenando a lo largo del estado de alarma.

Estas medidas han provocado una caída drástica del número de viajeros, hasta el punto de hacer inviables las obligaciones de servicio público establecidas en las respectivas rutas aéreas por lo que dichas obligaciones se han ido modulando a lo largo del estado de alarma, modulación que decaerá cuando pierda vigencia la declaración del estado de alarma, conforme a lo previsto en el artículo tercero, apartado uno, de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, y la Comunidad Autónoma pase a la «nueva normalidad», por lo que, a partir de ese momento, serán plenamente aplicables las obligaciones de derecho público establecidas en el anexo del referido acuerdo.

Dado que según todas las previsiones en la «nueva normalidad» la recuperación de la demanda de transporte aéreo será gradual, el cumplimiento de los mínimos establecidos en las obligaciones de servicio público, para atender una situación de la demanda muy diferente a la actual, podría suponer la inviabilidad económica de las operaciones en algunas de las rutas lo que, adicionalmente, puede implicar la pérdida de conectividad en tanto se procede a licitar la provisión de los servicios de transporte aéreo en las respectivas rutas y una restricción innecesaria al mercado.

Parece oportuno, por tanto, adaptar, temporalmente, las condiciones mínimas de operación establecidas en las rutas sujetas a obligaciones de servicio público al objeto de seguir asegurando las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y calidad del servicio, adaptadas a la demanda real previsible, de modo que los operadores puedan comenzar a operar y, paulatinamente, ir aumentando sus operaciones al ritmo en que lo vaya haciendo esta.

Una vez alcanzados niveles de demanda comparables a los previos a la crisis sanitaria, se restituirán las obligaciones de servicio público establecidas previamente o, en su caso, se establecerían unas nuevas adaptadas a las necesidades de conectividad que se determinen bajo la «nueva normalidad».

Con este objeto, por tanto, es preciso modificar temporalmente el Acuerdo de Consejo de Ministros, de 2 de junio de 2006, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias, al objeto de adaptar dichas obligaciones de servicio público a la demanda real.

Por lo expuesto, de conformidad con lo previsto en el artículo 95.3 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, dispongo:

Primero. *Modificación temporal de las obligaciones de servicio público en las rutas aéreas entre las islas Canarias.*

1. Temporalmente y hasta que, conforme a lo previsto en el apartado segundo se recuperen las condiciones previas o se establezcan nuevas condiciones en las obligaciones de servicio público previstas en el anexo al Acuerdo de Consejo de Ministros, de 2 de junio de 2006, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias (en lo sucesivo, el anexo), será de aplicación las condiciones establecidas en este apartado.

2. En relación a las condiciones generales, si la compañía ya se encuentra operando en el mercado a la entrada en vigor de esta orden, presentará a la Dirección General de Aviación Civil y a la mayor brevedad, su programa de operaciones para lo que resta de la temporada en curso, junto con un programa tentativo para la siguiente temporada.

3. Las condiciones específicas contempladas en el epígrafe III, apartado 1.1.2, letras a) a m), ambas inclusive, del anexo, se sustituyen por las siguientes:

a) Entre Gran Canaria y Tenerife Norte, la frecuencia mínima será de diez (10) idas y vueltas diarias. Los horarios deberán permitir a los usuarios efectuar una ida y vuelta en el mismo día, con un margen de ocho horas en destino, repartidos entre las siete y las veintidós treinta horas, de forma escalonada, ajustándose los servicios a la demanda de primeras y últimas horas del día. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

b) Entre Gran Canaria y Tenerife Sur, la frecuencia mínima será de una (1) ida y vuelta diaria. Los operadores podrán ajustar la capacidad y horarios a las condiciones existentes de la demanda.

c) Entre Gran Canaria y Lanzarote, la frecuencia mínima será de siete (7) idas y vueltas diarias. Los horarios deberán permitir a los usuarios efectuar una ida y vuelta en el mismo

día, con un margen de ocho horas en destino, repartidos entre las siete y las veintidós treinta horas, de forma escalonada, ajustándose los servicios a la demanda de primeras y últimas horas del día. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

d) Entre Tenerife Norte y Lanzarote, la frecuencia mínima será de una (1) ida y vuelta diaria. Los operadores podrán ajustar los horarios y la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

e) Entre Gran Canaria y Fuerteventura, la frecuencia mínima será de cinco (5) idas y vueltas diarias. Los horarios deberán permitir a los usuarios efectuar una ida y vuelta en el mismo día, con un margen de ocho horas en destino, repartidos entre las siete y las veintidós treinta horas, de forma escalonada, ajustándose los servicios a la demanda de primeras y últimas horas del día. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

f) Entre Gran Canaria y El Hierro, no se considerará un nivel de servicio mínimo en esta ruta.

g) Entre Gran Canaria y La Palma, la frecuencia mínima será de dos (2) idas y vueltas diarias. Los operadores podrán ajustar los horarios y la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

h) Entre Tenerife Norte y Fuerteventura, la frecuencia mínima será de dos (2) idas y vueltas diarias. Los operadores podrán ajustar los horarios y la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

i) Entre Tenerife Norte y El Hierro, la frecuencia mínima será de dos (2) idas y vueltas diarias. Los horarios deberán permitir a los usuarios efectuar una ida y vuelta en el mismo día, con un margen de siete horas en destino, entre las siete y las veinte horas. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

j) Entre Tenerife Norte y La Palma, la frecuencia mínima será de siete (7) idas y vueltas diarias. Los horarios deberán permitir a los usuarios efectuar una ida y vuelta en el mismo día, con un margen de ocho horas en destino, repartidos entre las siete y las veintidós treinta horas, de forma escalonada, ajustándose los servicios a la demanda de primeras y últimas horas del día. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

k) Entre La Palma y Lanzarote, no se considerará un nivel de servicio mínimo en esta ruta.

l) Entre Gran Canaria y La Gomera, la frecuencia mínima será de dos (2) idas y vueltas diarias. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

Cuando no hubiese vuelos directos, las obligaciones en materia de servicio público podrán ser satisfechas mediante conexiones vía Tenerife Norte. En este caso, el tiempo total programado vía Tenerife Norte no puede ser superior a dos horas y los dos servicios diarios de lunes a viernes deben permitir realizar un viaje de ida y vuelta el mismo día con una permanencia mínima en destino de cuatro horas.

Para los precios en la ruta entre Gran Canaria y La Gomera, cuando el vuelo se realice con conexión en el aeropuerto de Tenerife Norte, será de aplicación la limitación de tarifas establecida en el apartado 2.3.d) del epígrafe III del anexo.

m) Entre Tenerife Norte y La Gomera, la frecuencia mínima será de dos (2) idas y vueltas diarias. Los operadores podrán ajustar la capacidad a las condiciones existentes de la demanda.

Téngase en cuenta que, a partir del 2 de septiembre de 2022, se dejan sin eficacia las modificaciones temporales establecidas en el punto 3 de este apartado, con la excepción de lo establecido para la ruta La Palma-Lanzarote, que se mantendrá sin exigencia de servicios mínimos, según establece el apartado primero de la Orden TMA/830/2022, de 22 de agosto, aplicándose desde esa fecha las condiciones específicas que establece el citado apartado. [Ref. BOE-A-2022-14337](#)

4. En lo que respecta a las tarifas contempladas en el epígrafe III, apartado 2, tarifas, subapartado 1.1, la tarifa de referencia queda establecida para cada una de las rutas, en los trayectos de ida, en los importes siguientes:

- a) Gran Canaria-Tenerife Norte: 69 euros.
- b) Gran Canaria-Tenerife Sur: 78 euros.
- c) Gran Canaria-Fuerteventura: 78 euros.
- d) Gran Canaria-El Hierro: 112 euros.
- e) Gran Canaria-Lanzarote: 88 euros.
- f) Gran Canaria-La Palma: 106 euros.
- g) Tenerife Norte-Fuerteventura: 107 euros.
- h) Tenerife Norte-El Hierro: 78 euros.
- i) Tenerife Norte-Lanzarote: 112 euros.
- j) Tenerife Norte-La Palma: 72 euros.
- k) La Palma-Lanzarote: 112 euros.
- l) Gran Canaria-La Gomera: 106 euros.
- m) Tenerife Norte-La Gomera: 78 euros.

Téngase en cuenta que, a partir del 2 de septiembre de 2022, las tarifas de referencia quedan establecidas en los importes indicados en el punto 2 del apartado segundo de la Orden TMA/830/2022, de 22 de agosto. [Ref. BOE-A-2022-14337](#)

Segundo. *Recuperación de las condiciones establecidas en las obligaciones de servicio público.*

1. Las condiciones de operación de las rutas, en particular el ritmo de recuperación de la demanda y la adecuación de los servicios, serán analizados periódicamente en la Comisión de seguimiento prevista en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de junio de 2006, pudiendo acordarse en su seno proponer la modificación de las condiciones de operación de acuerdo al apartado 2.

2. Atendiendo a la evolución de la demanda, al interés público y a las propuestas que realice la Comisión de Seguimiento, se procederá a revertir los cambios introducidos en esta orden, o a fijar nuevas condiciones de operación, conforme a lo establecido en el artículo 95 de la Ley 2/2011, del 4 de marzo de 2011, de Economía Sostenible, y, en su caso, en la disposición adicional primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Tercero. *Publicidad y eficacia.*

Esta orden se publicará en "Boletín Oficial del Estado", siendo aplicables las modificaciones de las obligaciones de servicio público establecidas en el apartado 1, al día siguiente de su publicación.

Madrid, 20 de julio de 2020.–El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos Meco.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.