DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 9 de julio de 2003

relativa a la ayuda estatal C 11/2002 (ex N 382/2001) que Italia tiene previsto ejecutar en favor de determinados vehículos pesados destinados al transporte de mercancías por carretera con el fin de desviar su circulación de la carretera nacional 33 del Lago Mayor a la autopista A 26

[notificada con el número C(2003) 2154]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/261/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a Italia y a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con los citados artículos [1] y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 12 de junio de 2001 Italia notificó el texto único de los proyectos de ley regional nos 14 y 87 de 2000, relativos a la desviación del tráfico de vehículos pesados de la carretera nacional 33 del Lago Mayor a la autopista A 26.

Las autoridades italianas remitieron información complementaria a la Comisión por cartas de 4 de septiembre de 2001 y 21 de enero de 2002. En particular, por carta de 14 de enero de 2002 (DG TREN/A/51067) transmitieron a la Comisión un proyecto de protocolo de acuerdo entre el Ministerio de Infraestructuras y Transportes, la Región de Piamonte, las asociaciones de transportistas por carretera y la empresa Autostrade SpA.

(2) Por carta de 27 de febrero de 2002 la Comisión informó a Italia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE con respecto a la citada ayuda.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2]. La Comisión invitó a Italia y a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión.

(4) Italia remitió a la Comisión sus observaciones al respecto por cartas de 17 de mayo de 2002 (DG TREN/A/59000) y 17 de enero de 2003 [SG(2003)A/1199]. La Comisión no recibió observaciones por parte de los terceros interesados.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

2.1. Breve descripción de las medidas iniciales

(5) Con el fin de garantizar la seguridad de los ciudadanos afectados, proteger el medio ambiente y fomentar el turismo en la zona del Lago Mayor, la Región de Piamonte propone establecer un sistema de desviación estacional de la circulación obligatorio para todos los vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera de al menos 7,5 toneladas de la carretera nacional 33 del Lago Mayor a la autopista A 26.

(6) A tal fin, la Región de Piamonte se compromete a subvencionar hasta el 40 % como máximo del peaje impuesto a los citados vehículos por la utilización de la mencionada autopista. De conformidad con la legislación nacional en materia de desviación temporal del tráfico de vehículos pesados, las autoridades italianas justifican esta medida indicando que, en el caso que nos ocupa, la única alternativa posible a la carretera nacional es una autopista de peaje.

2.2. Descripción detallada de las medidas actuales

(7) Con arreglo al texto único de los proyectos de ley regional nos 14/2000 y 87/2000, la Región de Piamonte pretende, durante el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2003, desviar temporalmente el tráfico en ambos sentidos de algunos vehículos pesados en la zona de la costa del Lago Mayor de la carretera nacional a la autopista de peaje A 26, concretamente en los tramos comprendidos entre Gravellona Toce y Castelletto Ticino y entre Gravellona Toce y Borgomanero. El objetivo de esta medida es garantizar la seguridad de los ciudadanos de la ribera del Lago Mayor, que se ve amenazada sobre todo durante los meses de verano, época en que las carreteras de la costa registran un aumento considerable de la circulación debido al flujo turístico en esta zona. La citada medida también contribuirá a proteger el medio ambiente (y especialmente a reducir la contaminación) y a fomentar el turismo de la zona, reduciendo el tiempo que tardan las mercancías en recorrer el trayecto.

[1] DO C 87 de 11.4.2002, p. 2.
[2] Véase la nota 1.

(8) Los vehículos en cuestión son los vehículos pesados de al menos 7,5 toneladas destinados al transporte de mercancías por carretera, y en particular los camiones, los tractores de carretera, los trenes de carretera, los vehículos articulados y los vehículos dedicados al transporte de materiales destinados a los sectores de la construcción, del mantenimiento de infraestructuras viarias y de la extracción minera ([3]). Dichos vehículos son identificados directamente por Autostrade SpA, empresa concesionaria de la autopista A 26, mediante el sistema de peaje electrónico «Telepass» y los comprobantes de pago entregados al pasar por las cabinas de peaje.

(9) Por carta de 17 de enero de 2003 [SG(2003)A/1199] Italia amplió el ámbito de aplicación de la medida a los vehículos pesados, tanto italianos como comunitarios, de al menos 7,5 toneladas que abonan los peajes con sistemas distintos del «Telepass» y, en particular, a los vehículos de la misma categoría que efectúan el pago al contado o con Bancomat, tarjetas de crédito y Viacard ([4]).

(10) Por lo que se refiere a la aplicación de la medida exclusivamente a la categoría de vehículos de al menos 7,5 toneladas, cabe subrayar que en el ordenamiento jurídico italiano son éstos los vehículos a los que normalmente se aplican las disposiciones sobre prohibición temporal de la circulación ([5]).

(11) Las condiciones de aplicación de la medida quedaron establecidas en un proyecto de protocolo de acuerdo suscrito por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes, la Región de Piamonte, la empresa Autostrade SpA y las asociaciones de transportistas por carretera. Sobre la base de este acuerdo, la Región de Piamonte se comprometió a compensar parcialmente los peajes en concepto de uso obligatorio de la autopista A 26, en particular hasta un máximo del 40 % y sin sobrepasar un presupuesto de aproximadamente 155 000 euros (EUR). Las asociaciones de transportistas por carretera, por su parte, se comprometieron a velar por que sus socios abonaran al menos el 40 % de los citados peajes. Además, la empresa Autostrade SpA ofrece una rebaja de un 20 % a los mencionados vehículos.

(12) En cuanto las modalidades de reducción, está previsto que los usuarios del sistema de peaje electrónico «Telepass» cobren la reducción previa presentación de la factura de los peajes abonados, mientras que a los transportistas que abonan los peajes al contado o con Bancomat, tarjeta de crédito o Viacard se les aplicará directamente la rebaja al pasar por la cabina de peaje de la empresa Autostrade SpA. La Región de Piamonte se compromete a reembolsar a dicha empresa la parte que le corresponda (hasta un máximo del 40 % de los costes adeudados) de las reducciones en el pago de los peajes.

(13) Los importes de los peajes que han de abonarse varían según la categoría del vehículo y el tramo de autopista de que se trate y están comprendidos entre 0,77 y 5,4 EUR por vehículo y trayecto.

(14) La adopción de la medida es necesaria por cuanto el único itinerario alternativo a la carretera nacional del Lago Mayor cuyo acceso quedará limitado es la autopista A 26, en la que está previsto el pago de un peaje. De hecho, según el ordenamiento jurídico italiano ([6]), en los casos en que se prevea la prohibición temporal del tráfico de vehículos pesados por razones de seguridad pública, seguridad viaria o protección de la salud, las autoridades locales han de indicar uno o varios itinerarios alternativos, de los que al menos uno no debe entrañar el uso obligatorio de partes de autopistas sujetas al pago de peajes.

(15) Por carta de 17 de enero de 2003 [SG(2003)A/1199] las autoridades italianas remitieron a la Comisión los resultados de un estudio cuyo objeto era medir el nivel de contaminación causado por un vehículo de un peso máximo de 26 toneladas que recorre los trayectos de ida y vuelta Castelletto Ticino-Gravellona Toce y Borgomanero-Gravellona Toce circulando bien por la autopista A 26, bien por las carreteras SS 33, SS 142 y SR 229 ([7]). Dicho estudio demuestra que, aun cuando el trayecto de la autopista supere en 10 kilómetros a los trayectos efectuados por las carreteras nacionales, en el trayecto realizado por la autopista A 26 se observa una considerable reducción del consumo de combustible y, por tanto, del nivel de las emisiones contaminantes. Sobre la base de las previsiones relativas al aumento del número de vehículos que utilizará la autopista antes indicada cuando se desvíe la circulación de los vehículos pesados en la zona del Lago Mayor, las autoridades italianas han calculado también la cantidad global de gasóleo que se podría ahorrar en los años 2003, 2004 y 2005. Según Italia, esta disminución de la cantidad de gasóleo dará lugar a una reducción de las emisiones contaminantes, contribuyendo de este modo a mejorar las condiciones medioambientales en la citada zona y, más concretamente, el nivel de contaminación atmosférica ([8]).

(16) Actualmente la medida en cuestión parece tener carácter experimental y estar limitada al período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2003. Con miras a comprobar los resultados del experimento, la Región de Piamonte tiene previsto crear un grupo de trabajo, compuesto por un representante de cada uno de los signatarios del protocolo de acuerdo.

([3]) Véanse las letras d), e), h), i) y n) del apartado 1 del artículo 54 del Código de la Circulación, Decreto legislativo nº 285 de 30 de abril de 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nº 114 de 18.5.1992), modificado por el Decreto legislativo nº 360 de 10 de septiembre de 1993 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nº 217 de 15.9.1993). Véase asimismo el Decreto del Ministro de Infraestructuras y Transportes de 5.12.2001 y el artículo 7 del Decreto del Presidente de la República nº 495 de 16.12.1992.

([4]) Véase, en particular, el punto 5 del proyecto de protocolo de acuerdo.

([5]) Véanse, asimismo, el Decreto del Ministro de Infraestructuras y Transportes de 5.12.2001 y el artículo 7 del Decreto del Presidente de la República nº 495 de 16.12.1992.

([6]) Véanse la circular ministerial nº 62 de 5 de agosto de 1993, los artículos 6 y 7 del Decreto legislativo nº 285 de 30 de abril de 1992 y el artículo 7 del Decreto del Presidente de la República nº 495 de 16 de diciembre de 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nº 303 de 28.12.1992), modificado por el Decreto del Presidente de la República nº 610 de 16 de septiembre de 1996 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nº 284 de 4.12.1996).

([7]) Ensayo efectuado el 23 de octubre de 2002 con un tractor IVECO AS 440 S 45 (240 CV) con un semirremolque de 40,5 toneladas como máximo.

([8]) Véase, en particular, el plan regional en pro del saneamiento y de la calidad del aire (en Bollettino Regione ufficiale Piemonte nº 47 de 21.11.2002), adoptado por decisión del Consejo Regional de 21 de noviembre de 2002 con arreglo al Decreto del Ministro de Medio Ambiente nº 60/2002. De este programa se desprende que ocho municipios ubicados en la zona de que se trata figuran entre aquellos cuyo nivel de contaminación atmosférica es superior al valor límite, con respecto a los cuales la Región ha previsto medidas.

2.3. **Razones que motivaron la incoación del procedimiento**

(17) Al incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión constató que, en el caso que nos ocupa, la medida prevista por las autoridades italianas parece entrar en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE. Más concretamente, la medida utiliza recursos estatales, confiere una ventaja financiera exclusivamente al sector del transporte por carretera y, en particular, a las empresas dedicadas al transporte de mercancías en vehículos pesados de al menos 7,5 toneladas que utilizan el sistema de peaje electrónico «Telepass», aligerando su carga presupuestaria normal. La Comisión también tomó nota de que la medida se aplica solamente a una parte limitada de la red viaria nacional. Además, estimó que dicha medida puede ser considerada una ayuda de funcionamiento que, habida cuenta del grado de apertura a la competencia del sector del transporte de mercancías por carretera, falsea o amenaza falsear el comercio intracomunitario.

(18) La Comisión expresó sus dudas en cuanto a la compatibilidad de la medida con los apartados 2 o 3 del artículo 87 y con el artículo 73 del Tratado. En particular, la Comisión consideró que existe el riesgo de que la medida en cuestión no tenga como objetivo un reparto más equilibrado entre los diversos modos de transporte, sino que, al contrario, parece contribuir a favorecer el predominio del transporte por carretera en detrimento de los demás modos, en particular el transporte ferroviario y el transporte marítimo de corta distancia.

(19) Por consiguiente, en la Decisión de 27 de febrero de 2002, la Comisión invitó a Italia a responder a las preguntas suplementarias y a presentar toda información útil para la evaluación de la medida en el plazo de un mes a partir de la recepción de la citada decisión. También invitó a los terceros interesados a presentar sus observaciones.

3. **OBSERVACIONES DE ITALIA**

(20) Por carta de 17 de mayo de 2002 [DG TREN/A/59000], Italia proporcionó aclaraciones sobre la medida. Posteriormente, en nota de 17 de enero de 2003 [SG(2003)A/1199] informó a la Comisión de las modificaciones introducidas en la ayuda. Las observaciones presentadas pueden resumirse del siguiente modo.

(21) Inicialmente, las autoridades italianas subrayaron que la aplicación de la medida se limitaría a los vehículos pesados nacionales y de otros Estados miembros que pertenecieran a las categorías previstas, circularan por el tramo de autopista en cuestión y estuvieran equipados con el dispositivo «Telepass». Para justificar que sólo pudieran acogerse a la medida los vehículos que utilizan el sistema de peaje electrónico «Telepass», las autoridades italianas indicaron que la mayoría de los vehículos italianos o de cualquier otro Estado miembro ya estaban provistos de dicho dispositivo, que resultaba necesario para su actividad. Posteriormente, Italia decidió ampliar el ámbito de aplicación de la medida a los vehículos pesados de al menos 7,5 toneladas, tanto italianos como comunitarios, que efectúan el pago de los peajes con sistemas distintos del de peaje electrónico «Telepass».

(22) Italia sostiene que la medida es compatible con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente ([9]) y, en particular, con sus puntos 50 y 51. Según las autoridades italianas, la medida es necesaria para contribuir significativamente a la protección del medio ambiente, a la seguridad y a la sanidad pública, comprometida por la congestión debida al tráfico de la carretera nacional 33 del Lago Mayor. Además, la intervención de la Región está prevista en un protocolo de acuerdo suscrito por la administración regional y las asociaciones de transportistas por carretera, de conformidad con el punto 51 de las citadas Directrices.

(23) En particular, para demostrar que la medida contribuye a la protección del medio ambiente, las autoridades italianas se remiten a los resultados del estudio efectuado sobre un vehículo de 26 toneladas como máximo que recorre los trayectos de ida y vuelta Castelletto Ticino-Gravellona Toce y Borgomanero-Gravellona Toce utilizando bien la autopista A 26, bien las carreteras SS 33 y SR 229. Las autoridades italianas hacen hincapié en que la utilización de la autopista A 26 entrañaría una reducción considerable del consumo de combustible y, por tanto, de las emisiones contaminantes. De hecho, según Italia, el aumento del número de vehículos que utiliza la autopista A 26 entrañará la disminución del combustible utilizado y, más en general, de las emisiones contaminantes, contribuyendo por tanto a mejorar las condiciones medioambientales en la zona del Lago Mayor. Las autoridades italianas señalan, en particular, que la desviación del tráfico contribuirá a mejorar las condiciones medioambientales, reduciendo el nivel de contaminación atmosférica de algunos municipios situados a lo largo de la carretera nacional que, de conformidad con la Ley de la Región de Piamonte nº 43/2000 ([10]), forman parte de las zonas regionales 1 y 2, cuyo nivel de contaminación es superior a los valores límite de calidad del aire.

(24) Las autoridades italianas señalan, además, que la medida puede justificarse sobre la base del artículo 73 del Tratado CE. A este respecto, Italia indica que la salvaguardia de la seguridad pública depende de la noción de «servicio público» citada en el artículo 73. En cuanto a la necesidad de «coordinar los transportes», las autoridades italianas consideran que en la actualidad la morfología del territorio, el elevado valor turístico de la zona y el

([9]) DO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

([10]) Ley regional nº 43 de 7 de abril de 2000, Disposiciones para la protección del medio ambiente en materia de contaminación atmosférica. Primera aplicación del plan regional en pro del saneamiento y la protección de la calidad del aire.

carácter típico de las localidades no permitirían favorecer el tráfico de mercancías aumentando el tráfico ferroviario y, todavía menos, el marítimo. En cambio, el régimen en cuestión garantiza una mejor gestión del tráfico, restituyendo dignidad y seguridad a las zonas interesadas.

(25) Italia recuerda el carácter exclusivamente experimental de la medida durante el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2002, insistiendo en el hecho de que si la Comisión no concluyese el procedimiento de examen a su debido tiempo, la medida se aplicará durante el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2003. Las autoridades italianas precisan además que la intervención no podrá en modo alguno ir en detrimento de los objetivos generales que se persiguen.

(26) La Comisión no ha recibido oficialmente observaciones de otras partes interesadas.

4. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA: EXISTENCIA DE LA AYUDA

(27) En virtud del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, 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 producciones.

4.1. Transferencia de recursos públicos

(28) En el presente caso debe observarse que la Región de Piamonte contribuye al pago del 40 % como máximo de los peajes adeudados por algunos transportistas que utilizan la autopista A 26 mediante un reembolso en favor de la empresa Autostrade SpA por la reducción que ésta última aplica a los transportistas. Parece, pues, innegable que se trata de una transferencia de recursos estatales. Por el contrario, en lo tocante a la reducción del 20 % concedida directamente por Autostrade SpA a los transportistas, cabe reconocer que, dado el carácter eminentemente privado de esta empresa, no hay transferencia de recursos estatales ([11]).

4.2. Existencia de ventajas financieras

(29) La ventaja financiera de que disfrutan algunos vehículos pesados es igualmente evidente si se tiene en cuenta que la intervención de la Región permite a Autostrade SpA aplicar reducciones de los peajes en favor de dichos vehículos. Por consiguiente, las empresas beneficiarias de la ayuda quedarán exoneradas total o parcialmente de los costes que normalmente hubieran tenido que sufragar en el marco de su gestión corriente o de sus actividades normales por la utilización de la autopista.

4.3. Selectividad de la medida

(30) Por lo que respecta al carácter selectivo de la medida, debe constatarse que solamente se aplica al sector del transporte de mercancías por carretera, en particular a la categoría específica de los vehículos pesados de al menos 7,5 toneladas, entre todos los vehículos destinados al transporte de mercancías ([12]), por la utilización de una parte bien limitada de la red viaria nacional.

4.4. Efectos en la competencia y en el comercio intracomunitario

(31) Debe señalarse que la medida prevista, al liberar a algunas empresas de los costes de gestión ordinaria a que deberían hacer frente, ha de calificarse de ayuda de funcionamiento que, como tal, falsea en principio la competencia ([13]) con respecto a las empresas, nacionales o de otros Estados miembros, que no se benefician de dicha medida.

(32) De hecho, teniendo en cuenta el amplio grado de apertura a la competencia del sector del transporte de mercancías por carretera ([14]), cabe suponer que los vehículos beneficiarios de esta compensación operan en el mismo mercado que los que no se benefician de la reducción de peaje y que la medida, al favorecer a los primeros, puede falsear la competencia normal en el sector del transporte por carretera. Tampoco puede descartarse que redunde en detrimento de la competencia entre los diversos modos de transporte. Además, esta ayuda puede tener efectos en el comercio comunitario.

([11]) Tras un proceso de privatización que culminó en diciembre de 1999, la mayor parte del capital de la empresa Autostrade SpA está en manos de accionistas privados.

([12]) Véase la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques (DO L 42 de 23.2.1970, p. 1), cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/3/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 49 de 19.2.2004, p. 36). Todos los vehículos de motor destinados al transporte de mercancías pertenecen a la categoría N y tienen por lo menos cuatro ruedas, o tres ruedas y un peso máximo superior a 1 tonelada. En particular, la categoría N 1 incluye los vehículos con un peso máximo de 3,5 toneladas; la categoría N 2, los vehículos con un peso máximo superior a 3,5 toneladas pero inferior a 12 toneladas; la categoría N 3, los vehículos con un peso máximo superior a 12 toneladas.

([13]) Véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 1995 en el asunto T-45993 (Siemens/Comisión, apartados 48 y 77, Rec. 1995, p. II-1675) y de 30 de abril de 1998 en el asunto T-214-95 (Vlaams Gewest/Comisión, apartado 64 y 46, Rec. 1998, p. II-717).

([14]) Véase, en particular, el Reglamento (CEE) nº 881/92 del Consejo (DO L 95 de 9.4.1992, p. 1), que garantiza desde el 1 de enero de 1993 la plena apertura a la competencia del transporte internacional de mercancías en favor de cualquier titular de la licencia comunitaria prevista en dicho Reglamento, así como el Reglamento (CEE) nº 3118/93 del Consejo (DO L 279 de 12.11.1993, p. 1), merced al cual han quedado progresivamente abolidas las restricciones cuantitativas del cabotaje y se ha logrado la plena apertura a la competencia del transporte nacional de mercancías desde el 1 de julio de 1998.

5. COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA

(33) Aunque pueda calificarse de ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado, la medida debe examinarse todavía a la luz de las exenciones o excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 87. También se debe examinar su compatibilidad con el artículo 73 del Tratado y con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente ([15]).

5.1. Evaluación de la medida a la luz de las excepciones previstas en el artículo 87

(34) Por lo que se refiere a la compatibilidad con el apartado 2 del artículo 87, la medida italiana no puede acogerse a las excepciones indicadas por cuanto no se trata de una ayuda de carácter social concedida a consumidores individuales, ni de una ayuda destinada a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional, ni de una ayuda concedida para compensar las desventajas económicas causadas por la división de la República Federal de Alemania.

(35) En lo que respecta a la posibilidad de establecer una excepción prevista en las letras a) y b) del apartado 3 del artículo 87, cabe observar que la ayuda en cuestión no puede considerarse una ayuda destinada a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo, ni una ayuda para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o destinada a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro. Por otra parte, habida cuenta de la naturaleza de las excepciones previstas en las letras d) y e) del apartado 3 del artículo 87, estas últimas no pueden aplicarse en el presente caso.

(36) En cuanto a la excepción establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 87, la Comisión considera que en el presente caso no es posible aplicar ninguna de las Directrices comunitarias que contemplan dicha excepción. En particular, por lo que respecta a la aplicación de tal excepción en un contexto medioambiental, debe constatarse que, pese a los argumentos presentados por las autoridades italianas, la medida no posee los requisitos establecidos en las disposiciones comunitarias sobre ayudas en favor del medio ambiente, en particular para acogerse a las excepciones previstas en el punto E.3.2.

(37) Así, en primer lugar la medida no hace referencia a un «impuesto» con arreglo al punto E.3.2 de las citadas Directrices, sino a un «peaje», es decir, al pago de una determinada suma por la utilización de infraestructuras, basada en la distancia recorrida y en la categoría del vehículo ([16]). De ello se desprende que la medida no puede tampoco considerarse un «nuevo impuesto» por razones medioambientales con arreglo al punto 51.1 de las Directrices. Tampoco puede acogerse la medida a las excepciones indicadas en el punto 51.2 por cuanto no puede considerarse un «impuesto existente» que tenga un efecto positivo apreciable en términos de protección del medio ambiente y que podría justificarse en el caso de algunas empresas en caso de que una modificación significativa de las condiciones económicas las colocara en una situación competitiva especialmente difícil con respecto a sus competidoras.

(38) Por consiguiente, la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87, en particular en el contexto medioambiental, no puede aplicarse en el caso que nos ocupa.

5.2. Compatibilidad de la medida con el artículo 73 del Tratado

(39) Debe subrayarse en primer lugar que Italia ha eliminado el trato preferente otorgado a los usuarios del sistema «Telepass», utilizado principalmente por los transportistas italianos, pero no tanto por los de otros Estados miembros. A tal fin, las autoridades italianas han previsto la posibilidad de aplicar la medida a otros sistemas de pago (entre ellos el pago al contado), a los que pueden normalmente acceder los transportistas de otros países. De este modo, queda despejada la principal duda en cuanto a los posibles efectos discriminatorios de la medida entre operadores de distintos Estados miembros. La Comisión considera por tanto que dicha modificación constituye un elemento decisivo para el examen de la medida.

(40) Debe examinarse la compatibilidad de la medida con el artículo 73 del Tratado y con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ([17]), en particular las de la letra b) del apartado 1 del artículo 3.

(41) Con arreglo al artículo 73, son compatibles con el Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público. La letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento antes mencionado establece que los Estados miembros pueden adoptar medidas de coordinación de los transportes «hasta la entrada en vigor de una regulación común en materia de imputación de los costes de infraestructura, cuando las ayudas sean concedidas a empresas que tengan a su cargo gastos relativos a la infraestructura de la que hagan uso, mientras que otras empresas no soporten tales cargas, el importe de las ayudas así concedidas deberá ser evaluado considerando los costos de infraestructura que los transportes competidores».

(42) En general, la noción de coordinación de los transportes se considera equivalente a la intervención del Gobierno en el mercado por razones de política de transportes.

([15]) DO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

([16]) Véase, en particular, la letra b) del artículo 2 de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

([17]) DO L 130 de 15.6.1970, p. 1.

(43) En el presente caso, debe observarse en primer lugar que, con la desviación del tráfico de vehículos pesados de la zona costera a otras carreteras, el Gobierno regional pretende garantizar una mejor gestión del tráfico en la zona del Lago Mayor. En la región del lago la circulación resulta difícil debido a la morfología del territorio y empeora durante el verano debido al considerable aumento del tráfico. La medida responde, por tanto, a la exigencia de coordinar los transportes por cuanto permite a las autoridades locales reducir el número de vehículos que circulan en las carreteras costeras y organizar de forma óptima la circulación durante el período en cuestión.

(44) Cabe señalar, asimismo, que en estos momentos no están en vigor Directrices comunitarias en materia de imputación de los costes de infraestructuras. Además, debe recordarse que los vehículos a los que se aplica la medida (más de 7,5 toneladas) habrán de abonar un gravamen por las infraestructuras utilizadas, mientras que otras empresas no estarán sometidas a él (ya que podrán utilizar la carretera de la costa). Por lo tanto, el importe de compensación se considera proporcional.

(45) Dado que la medida consiste en la coordinación de los transportes, que se aplicará sin que existan Directrices comunitarias en materia de imputación de los costes de infraestructuras y que las empresas interesadas están obligadas a abonar un gravamen por las infraestructuras utilizadas, mientras que otras empresas no estarán sometidas a él, se considera que se ha dado cumplimiento a las condiciones establecidas en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1107/70, por lo que se autoriza a Italia a adoptar la medida, teniendo en cuenta que se aplica con carácter temporal a unas infraestructuras bien determinadas y se refiere a una problemática meramente local.

(46) Se recuerda, además, que la medida deberá ser examinada de nuevo en caso que entren en vigor Directrices comunitarias en materia de imputación de los costes de infraestructuras y que cualquier otra medida análoga se deberá evaluar en cada caso en función de sus características específicas.

(47) La Comisión estima que el perjuicio al comercio intracomunitario es prácticamente inexistente, habida cuenta del carácter muy limitado del beneficio. Teniendo también en cuenta su breve período de aplicación, la medida incide de forma muy limitada en la competencia y, en cualquier caso, no entraña distorsiones de la competencia contrarias al interés general.

(48) En cuanto a la compatibilidad con la política europea de trasportes, la Comisión constata que la medida en cuestión aumenta la seguridad pública de las carreteras locales de la zona de que se trata y, por tanto, se ajusta a los objetivos de la política común de transportes ([18]).

6. **CONCLUSIONES**

(49) La Comisión considera que la medida en cuestión es constitutiva de ayuda estatal con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado.

(50) No obstante, con arreglo al artículo 73 y a la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1107/70, la Comisión considera que la ayuda es compatible con el Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal por un importe máximo de 155 000 EUR que Italia tiene previsto ejecutar para desviar la circulación de vehículos pesados de al menos 7,5 toneladas de la carretera nacional 33 del Lago Mayor a la autopista A 26 durante el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2003 es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1107/70 en aplicación del artículo 73 del Tratado.

Por tanto, se autoriza la ejecución de esta ayuda por un importe máximo de 155 000 EUR.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 9 de julio de 2003.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

([18]) Véase, en particular, el Libro Blanco de 2002: *La política europea de transportes de cara al 2010: el momento de la verdad*, en el que se recomienda aumentar la seguridad viaria (p. 16).