COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 9 de Abril de 2002
relativa ao auxílio estatal que a Itália concedeu a favor de instalações de transporte por cabo na província autónoma de Bolzano

[notificada com o número C(2002) 1191]

Apenas faz fé o texto em língua italiana

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/521/CE)

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado os interessados a apresentar as suas observações [1] e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Na sequência de uma denúncia de 27 de Fevereiro de 1996, recebida em 21 de Maio de 1996, a Comissão teve conhecimento de que a Itália tinha dado aplicação a uma medida de auxílio a favor das instalações de transporte por cabo na província de Bolzano. Posteriormente, por cartas de 29 de Julho de 1996, 21 de Janeiro de 1997 e 23 de Junho de 1998, a Itália forneceu à Comissão mais informações.

(2) Por carta de 4 de Agosto de 2000, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente à medida em questão.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada [2] e os interessados foram convidados a apresentar observações sobre essa matéria.

(4) A Comissão recebeu observações da parte dos interessados e transmitiu-as à Itália dando-lhe a oportunidade de as comentar.

(5) Por carta de 12 de Março de 2002, as autoridades italianas comprometeram-se a notificar novamente o regime em 2006.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DA MEDIDA

(6) Com base numa notificação tardia e numa investigação relacionada com um auxílio concedido pela DG REGIO no âmbito do programa 5B, a Comissão aprovou, por carta de 4 de Junho de 1991 (NN 45/91), as medidas de auxílio previstas na Lei Provincial n.º 2, de 21 de Janeiro de 1991, da província autónoma de Bolzano, relativa a disposições para a formação do orçamento previsional para o ano financeiro de 1991 e para o triénio 1991--1993 (a seguir designada «Lei n.º 2/1991»). A referida lei autorizava auxílios estatais a favor de instalações de transportes por cabo na província, com uma intensidade máxima de 33 % brutos do custo de cada um dos projectos.

(7) A província autónoma de Bolzano aprovou seguidamente uma nova lei, Lei n.º 6, de 4 de Março de 1996, relativa a medidas para a construção e modernização das instalações de transportes por cabo (a seguir designada Lei n.º 6/1996). Segundo as afirmações da província de Bolzano, a referida lei limitava-se a renovar o antigo regime autorizando a concessão de auxílios aos investimentos num valor percentual de 90 %.

(8) O n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 6/1996 prevê a concessão de auxílios aos investimentos sob a forma de contributos não reembolsáveis para:

a) A construção de novas linhas de transporte de pessoas mediante instalações de transporte por cabo aéreas ou funiculares terrestres ou transportadores de correia ou de tele-esqui;

[1] JO C 27 de 27.1.2001, p. 37.
[2] Ver nota de pé-de-página 1.

b) A melhoria qualitativa, a actualização técnica, mesmo parcial, ou o aumento de capacidade de linhas existentes;

c) A substituição de partes obsoletas das instalações existentes;

d) A melhoria e a actualização tecnológica dos sistemas destinados à distribuição e à leitura dos títulos de viagem.

As intensidades máximas de auxílios (em percentagens dos custos de investimento) são estabelecidas pelo n.º 2 do artigo 1.º da Lei n.º 6/1996 do modo seguinte:

a) 90 % para teleféricos de cabo duplo de vaivém que se revestem de especial importância social pela sua ligação entre centros habitacionais;

b) 45 %, para funiculares terrestres, teleféricos de cabo duplo ou de um cabo, bem como transportadores de correia;

c) 45 % para equipamento destinado à emissão e à leitura dos títulos de viagem;

d) 50 % para os tele-esquis individuais relevantes para fins sócio-educativos e considerados especialmente úteis para a população local dado poderem integrar sensivelmente no Inverno as *infra*-estruturas desportivas e recreativas aí existentes;

e) 30 % para os tele-esquis não contemplados na alínea d).

(9) Com base na Lei n.º 6/1996, os contributos a que se refere o n.º 2, alíneas a), b) e c), do artigo 1.º são disponibilizados, subdivididos em partes iguais, em três exercícios consecutivos. Os contributos a que se refere o n.º 2, alíneas d) e e), do artigo 1.º são disponibilizados num único exercício.

(10) As intensidades de auxílio para os investimentos a que refere o n.º 2, alíneas b) e d), do artigo 1.º podem ser aumentadas em mais 30 pontos percentuais, se o projecto se revestir de especial interesse público, ou quando constitua um sistema de ligação entre zonas de prática de esqui e os centros habitacionais, bem como sempre que exija soluções tecnológicas específicas para efeitos de defesa do ambiente.

III. **OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS INTERESSADOS**

(11) A Fianet (Federação internacional de associações nacionais de gestores de instalações de transporte por cabo) sublinhou a importância que assumem as instalações de transporte por cabo para a economia das zonas de montanha, dado o seu contributo para o desenvolvimento do emprego, a defesa do ambiente e a melhoria da situação económica da população local. Segundo a Fianet, os auxílios estatais neste sector não afectam a concorrência.

(12) A «Federazione protezionisti sud-tirolesi» recordou que não existem critérios objectivos para estabelecer a entidade dos auxílios estatais autorizados e declarou que a tese sobre a concessão de auxílios estatais é de natureza geral. Os auxílios estatais em causa exercem pressão sobre os investidores para que construam outras instalações de transporte por cabo que afectam gravemente a paisagem e o ambiente. Além do auxílio concedido com base na Lei n.º 6/1996, foram concedidos outros contributos e os auxílios estatais alteram a concorrência.

(13) As autoridades austríacas declararam que, em sua opinião, a concessão de auxílios estatais neste sector, nas condições em apreço, ou seja, num valor percentual de 90 %, não afecta a concorrência em medida contrária ao interesse comum. A concessão de auxílios estatais segundo princípios político-económicos a favor de instalações, que de outro modo seriam deficitárias, já que situadas em zonas em que um investidor privado não investiria, satisfaz tanto o interesse geral do Estado-Membro como o da Comunidade. No caso vertente, as mesmas declaram-se preocupadas com a posição da Comissão no sentido da não aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

(14) A Associação das instalações de transporte por cabo alemãs (Verband Deutscher Seilbahnen) sustentou que existe uma concorrência significativa no mercado internacional das empresas de instalações de transporte por cabo. Além disso, a associação recorda que alguns países europeus limítrofes aplicam a taxa reduzida de IVA (50 %), enquanto na Alemanha deve ser aplicada às instalações de transporte por cabo a taxa total de IVA, sendo as instalações em questão expressamente excluídas da taxa de IVA reduzida. Pelo contrário, na directiva comunitária relativa aos concursos públicos, as instalações de transporte por cabo são expressamente incluídas.

(15) A Alpenverein Südtirol (Associação alpina do sul do Tirol) declarou que a concessão de auxílios estatais aos construtores de instalações de transporte por cabo leva-os a construir muitas instalações, pelo que a paisagem virgem do Alto Adige está sujeita a uma forte pressão.

IV. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

(16) Posteriormente, em resposta ao início do procedimento em conformidade com o n.º 2 do antigo artigo 88.º do Tratado, as autoridades da província de Bolzano, por cartas de 22 de Janeiro de 2001 e 24 de Maio de 2001, forneceram mais informações, invocando:

a) A plena identidade e continuidade entre as medidas previstas na precedente Lei n.º 2/1991, apreciadas e aprovadas pela Comissão (NN 45/91) e as previstas na nova Lei n.º 6/1996, que constitui uma mera reestruturação da legislação provincial existente;

b) O carácter de infra-estrutura de transporte e a natureza de actividade de interesse geral das instalações por cabo, que podem ser classificadas do modo seguinte:

Categoria A: instalações aéreas de subida por cabo que constituem infra-estruturas de transporte, substitutivas de serviços públicos por estrada. Estes são o único meio de transporte que assegura a ligação entre centros habitacionais de montanha, assumindo, portanto, especial importância social,

Categoria B: instalações aéreas terrestres destinadas à actividade recreativa de interesse local prioritário ou de carácter social,

Categoria C: instalações aéreas e terrestres ao serviço de zonas de interesse turístico;

c) A inadequação da Lei n.º 6/1996 que prejudica o comércio;

d) A aplicabilidade da derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do antigo artigo 87.º, sendo os contributos fixados pela Lei n.º 6/1996 destinados a promover os investimentos por parte das pequenas e médias empresas (PME).

(17) As autoridades provinciais de Bolzano sublinham, além disso, que todas as empresas, públicas e privadas, titulares de concessões para instalações de transporte por cabo na província autónoma de Bolzano são PME na acepção das respectivas definições comunitárias e nenhuma delas ultrapassa os parâmetros comunitários de classificação das pequenas e médias empresas (PME).

(18) Além disso, recordam que as instalações com vocação comercial presentes em zonas turísticas não beneficiaram de medidas de financiamento com base na Lei n.º 6/1996, com excepção de três instalações em Passo dello Stelvio e de quatro na localidade de Alpe di Siusi no município de Castelrotto.

V. **CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE AS INSTALAÇÕES POR CABO**

Existência de auxílio estatal

(19) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado existe auxílio estatal quando certas empresas são favorecidas por auxílios concedidos sob qualquer forma, mediante recursos estatais, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência e afectem o comércio entre Estados-Membros.

(20) Por vezes invoca-se que algumas instalações por cabo, pelo seu carácter de infra-estrutura de transporte, não estão abrangidas pelas regras em matéria de auxílios estatais. Esta tese não pode de modo algum ser aceite. O financiamento público de uma infra-estrutura aberta a todos os utilizadores potenciais de forma não discriminatória e gerida pelo Estado em princípio não é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, tal como já considerado pela Comissão ([3]), visto que neste caso não é conferida qualquer vantagem a uma empresa, na acepção do n.º 1 do artigo 87.º, em concorrência com outras empresas. Grande parte do financiamento das infra-estruturas de transporte assume a forma deste tipo de investimentos, como, por exemplo, uma estrada pública não sujeita a portagem.

(21) Todavia, no caso das instalações por cabo, os operadores detêm o controlo efectivo do acesso às instalações e os utilizadores, regra geral, pagam pela utilização dos mesmos. Em geral, uma instalação por cabo é gerida por um único operador e o transporte mediante instalações por cabo pode, pelo menos em princípio, ser uma actividade economicamente rentável exercida com fins lucrativos por operadores privados.

(22) Os operadores do transporte e os outros utilizadores comerciais da infra-estrutura de transporte são abrangidos pela definição de empresa na acepção do n.º 1 do artigo 87.º Da jurisprudência do Tribunal de Justiça sobre o conceito de «empresa» conclui-se que a questão essencial consiste em estabelecer se a actividade que a empresa exerce tem ou não natureza económica, sendo pouco relevante a organização mediante a qual é exercida. O Tribunal de Primeira Instância considerou ([4]) que a gestão e a colocação à disposição das instalações para a prestação de um serviço constituem uma actividade económica na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. O operador privado ou público que gere uma infra-estrutura de transporte e que não faz parte da estrutura administrativa do Estado deve sempre ser considerado uma «empresa». Do ponto de vista dos concorrentes existentes ou potenciais, qualquer vantagem financeira conferida a empresas assim definidas pode, em princípio, provocar distorções da concorrência.

(23) Além disso, nem todas as instalações por cabo são utilizadas por exigências de mobilidade geral, sendo muitas delas destinadas a uma categoria económica específica de utilizadores, isto é, os consumidores de um serviço que não é o transporte em si. É o caso, por exemplo, das instalações por cabo destinadas principalmente aos esquiadores. Estas instalações não fornecem um serviço de transporte geral, mas oferecem serviços de uma instalação funcional à prática de um desporto.

([3]) Ver igualmente o livro branco da Comissão sobre o pagamento justo pela utilização das infra-estruturas: uma abordagem gradual para um quadro comum de tarifação das infra-estruturas de transportes na União Europeia, COM(1998) 466 final, de 22 de Julho de 1998, capítulo 5, ponto 43 e a comunicação da Comissão COM (2001) 35 final, de 13 de Fevereiro de 2001, p. 11, «Reforçar a qualidade do serviço nos portos marítimos, um elemento essencial para o sistema de transportes na Europa».

([4]) Processo T-128/98, de 12 de Dezembro de 2000, acórdão Aéroports de Paris/Comissão das Comunidades Europeias, Col. 2000, p. II- 3929.

Distorção da concorrência e efeitos sobre o comércio entre Estados-Membros

(24) A condição essencial para que uma medida constitua um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º consiste no facto de falsear a concorrência e afectar o comércio intracomunitário. No caso das instalações por cabo, a existência de distorções da concorrência e de efeitos sobre o comércio entre Estados-Membros deve ser apreciada tendo em conta a localização, o destino e a dimensão das instalações.

(25) As instalações por cabo fornecem um serviço unicamente numa determinada localidade. Este serviço não pode ser prestado noutro sítio. Contudo, este facto não elimina o risco de efeitos sobre o comércio entre Estados-Membros. De facto, poderiam existir operadores que exercem a sua actividade a nível internacional e o financiamento do Estado poderia conferir vantagens ao beneficiário ou desencorajar outros operadores, eventualmente estrangeiros, de fornecerem um serviço alternativo *in loco*. O financiamento do Estado pode contribuir para atrair utilizadores não residentes, como, por exemplo, esquiadores provenientes do próprio Estado ou de outro Estado, desviando-os de outros destinos dotados de instalações de subida por cabo, incluindo as situadas noutros Estados-Membros.

(26) Na apreciação destes elementos é oportuno fazer uma distinção entre as instalações por cabo destinadas às actividades desportivas e as destinadas a satisfazer exigências gerais de transporte da população.

Instalações destinadas a actividades desportivas

(27) No que se refere às instalações destinadas a actividades desportivas, o seu número, preço e qualidade são susceptíveis de incidirem sobre a escolha dos utilizadores que, alternativamente, podem optar por outras instalações situadas noutros Estados-Membros. Contrariamente a outros elementos, que também influenciam a escolha destes utilizadores — nomeadamente o clima, a paisagem, a acessibilidade, a qualidade da restauração, etc. — as instalações servem todos os utilizadores de forma análoga e prestam-se a uma fácil comparação entre estâncias de Inverno diferentes. Os *skipass* representam uma quota significativa do custo total de umas férias de Inverno e frequentemente estão incluídos no pacote de férias vendido pelos operadores turísticos internacionais. Por conseguinte, o financiamento de instalações de subida em estâncias de montanha tem um impacto sobre o fornecimento de serviços destinados aos desportos de Inverno, que representa uma actividade comercial internacional caracterizada por um grau elevado de comércio intracomunitário e por uma forte concorrência.

(28) Além disso, existem exemplos de empresas que gerem instalações situadas em estâncias de Estados-Membros diferentes. O financiamento público confere vantagens que poderiam ser exploradas num mercado em que existe concorrência transfronteiriça também do lado da oferta do serviço.

(29) Além disso, pode ser invocado que as instalações destinadas a actividades desportivas em localidades pouco equipadas para a prática dos desportos de Inverno e com capacidades turísticas limitadas tendem a ter um universo de utilizadores puramente local e não têm capacidade para atrair utilizadores que têm a alternativa de optarem por instalações situadas noutros Estados-Membros. Nestes casos, não existiria qualquer distorção da concorrência, nem se verificariam efeitos sobre o comércio a nível da procura. Todavia, do lado da oferta, é necessário apreciar se os beneficiários operam apenas a nível local e se o financiamento do Estado a favor desta actividade prejudica ou desencoraja a oferta *in loco* de outras instalações recreativas e desportivas por parte de operadores de outros Estados-Membros. Esta última circunstância parece um pouco hipotética nos casos em que existe um número limitado de utilizadores locais, o serviço poderia não ser economicamente rentável e o financiamento do Estado poderia ser o único modo de o fornecer.

(30) Por conseguinte, a contribuição do Estado para instalações por cabo destinadas a actividades desportivas em estâncias turísticas altera em princípio a concorrência e afecta o comércio intracomunitário. Todavia, admite-se que existam casos de instalações com um universo de utilização puramente local, caso em que o financiamento público não altera a concorrência nem afecta o comércio intracomunitário e, portanto, não constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º

Instalações por cabo destinadas a satisfazer necessidades gerais de transporte

(31) As instalações destinadas principalmente a satisfazer exigências gerais de transporte da população não influenciam em princípio a escolha dos utilizadores que poderiam ter como alternativa estâncias situadas noutros Estados-Membros. Todavia, o apoio público poderia conferir vantagens a um operador que exerce a sua actividade a nível internacional ou incidir de forma negativa sobre a oferta, efectiva ou potencial, *in loco*, de meios de transporte alternativos por parte de um operador de outro Estado-Membro. Pode acontecer que, em alguns casos, o beneficiário exerça a sua actividade apenas a nível local e que uma actividade de transporte alternativa não seja económica ou tecnicamente viável: nesse caso, a medida não alteraria a concorrência nem afectaria o comércio intracomunitário. Noutros casos, a actividade de transporte — através de instalações de subida por cabo ou outros meios — é técnica ou economicamente viável e adequada para atrair operadores comerciais que exercem uma actividade económica na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Tendo em conta a liberalização gradual do sector dos transportes, não se deve excluir a eventualidade de este transporte ser fornecido por operadores de outros Estados-Membros. Neste caso, as medidas falsearam ou ameaçariam falsear a concorrência e afectariam o comércio intracomunitário, constituindo, por conseguinte, auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º

(32) Resumindo, considera-se que, em geral, uma instalação destinada a uma actividade susceptível de atrair utilizadores não locais tem efeitos no comércio intracomunitário. Todavia, tal poderá não se verificar no caso das instalações destinadas ao desporto em localidades mal equipadas e com capacidades turísticas limitadas. No que diz respeito às instalações destinadas principalmente a satisfazer exigências de mobilidade geral da população, estas só teriam efeito sobre o comércio intracomunitário se existisse uma concorrência transfronteiriça do lado da oferta do serviço de transporte.

Critérios de distinção

(33) Ao efectuar uma distinção entre estas categorias de instalações deveriam ser tidos em conta os seguintes elementos:

a) A localização das instalações (no contexto urbano ou de ligação entre centros habitacionais);

b) O seu tempo de funcionamento (sazonal ou anual, diurno ou com horário prolongado);

c) A caracterização, eminentemente local, do utilizador (número de *skipass* diários em relação aos semanais);

d) O número e a capacidade das instalações em relação ao número de utilizadores residentes;

e) A existência na zona de outras instalações turísticas.

(34) Um regime de auxílios destinado a um tipo específico de instalações ou que conceda vantagens que variam em função dos diferentes tipos de instalações deveria estabelecer critérios objectivos com base nos quais se possam estabelecer as diferentes categorias de beneficiários.

Compatibilidade das medidas de auxílio a favor das instalações por cabo

(35) Sempre que instalações por cabo beneficiam [5] de recursos estatais, que falseiam ou são susceptíveis de falsear a concorrência e afectam o comércio intracomunitário, o seu financiamento é abrangido pelo disposto nas normas em matéria de auxílios estatais do Tratado CE. O auxílio deve ser notificado nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado e do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE [6].

(36) Isto é válido igualmente para as instalações construídas ou geridas por entidades públicas, em que continua a aplicar-se o princípio geral com base no qual o financiamento do Estado deve ser concedido segundo o princípio do investidor privado numa economia de mercado. Por outras palavras, os fundos públicos concedidos em excesso ou em melhores condições do que as que um investidor privado concederia numa situação análoga constituem um auxílio estatal sujeito à obrigação de notificação nos termos do n.º 3 do artigo 88.º, independentemente da forma de intervenção económica, incluindo as dotações de capital, os empréstimos e as garantias.

(37) Uma vez verificada a presença de elementos de auxílio estatal, deve apreciar-se se o auxílio em questão é compatível com o mercado comum ao abrigo de uma das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado. Tais considerações não impedem a aplicação do Regulamento (CE) n.º 69/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios *de minimis* (regra *de minimis*) [7].

(38) No sector dos transportes, é necessário adoptar uma abordagem específica em relação aos auxílios estatais, visto que o Estado deve intervir para garantir serviços de transporte que dêem resposta às exigências sociais e ambientais. O artigo 73.º do Tratado prevê uma derrogação para satisfazer estas exigências.

(39) Por último, nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, a aplicação das regras de concorrência às empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral poderá ser excluída se constituir um obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada.

Artigo 87.º

(40) As condições para a aplicação das cláusulas de isenção previstas no n.º 2, alínea b) («auxílios destinados a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários») e alínea c) («auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha»), do artigo 87.º devem obviamente ser apreciadas caso a caso, enquanto a derrogação prevista no n.º 2, alínea a), do artigo 87.º («auxílios de natureza social atribuídos a consumidores individuais») não resulta relevante no caso dos auxílios destinados aos operadores de instalações por cabo.

[5] Obviamente, se as instalações beneficiarem de uma medida de carácter geral, faltam os requisitos para a existência de um auxílio estatal dada a ausência de selectividade.

[6] JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

[7] JO L 10 de 13.1.2001, p. 30.

(41) Afigura-se que, em condições normais, a aplicação do n.º 3, alínea d), do artigo 87.º do Tratado («auxílios destinados a promover a cultura e a conservação do património») às instalações de subida deve ser excluída, enquanto a pertinência do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º («auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego») e do n.º 3, alínea b), do artigo 87.º («auxílios destinados a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum, ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro») deve ser apreciada caso a caso. Esta apreciação não deverá afastar-se das normas estabelecidas para todas as actividades económicas.

(42) Nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, os auxílios estatais podem ser considerados compatíveis com o mercado comum quando se destinem «a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas se não alterarem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum». Anteriormente, consideravam-se preenchidos estes requisitos para efeitos de isenção, tendo em consideração a mobilidade mais reduzida dos esquiadores. Actualmente, considera-se que o fornecimento de serviços destinados aos desportos de Inverno atingiu um nível de desenvolvimento económico e de concorrência transfronteiriça suficiente para deixar de se justificar a aplicação de uma excepção às normas estabelecidas para as actividades económicas em geral. Todavia, em relação a este ponto, ver as considerações desenvolvidas nos considerandos 50 a 55.

(43) O auxílio às instalações de subida poderia, conforme o caso específico, ser compatível ao abrigo das regras aplicáveis, por exemplo, aos auxílios regionais ao investimento, aos auxílios às pequenas e médias empresas ou aos auxílios à reestruturação destinados a restabelecer a rendibilidade económica e financeira de uma empresa ([8]). Todavia, não se pode considerar no plano geral que auxílios deste tipo «não alteram as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum», visto que teriam o efeito de melhorar a competitividade dos beneficiários num sector caracterizado por uma elevada concorrência internacional.

Artigo 73.º

(44) Contrariamente ao n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, o conceito de «coordenação dos transportes» previsto no artigo 73.º do Tratado implica algo mais do que a simples promoção do desenvolvimento de um sector industrial, na medida em que compreende uma certa forma de programação por parte do Estado. Num mercado liberalizado, a coordenação pode ser assegurada pelo próprio mercado, visto que o livre jogo das forças de mercado não é impedido por imperfeições do mercado. Por conseguinte, o conceito de auxílio exigido pelas necessidades de coordenação dos transportes refere-se à necessidade de uma intervenção do Estado ditada pela ausência de mercados competitivos ou pela presença de imperfeições do mercado.

(45) Segundo a prática da Comissão, para que o auxílio satisfaça as necessidades de coordenação dos transportes, prevista no artigo 73.º do Tratado ([9]), devem ser satisfeitos os três requisitos seguintes:

a) A contribuição do Estado para o financiamento total do projecto é necessária para permitir a realização do projecto ou o desenvolvimento da actividade no interesse da Comunidade;

b) O acesso ao auxílio é concedido em condições não discriminatórias;

c) O auxílio não deve dar lugar a distorções da concorrência numa medida contrária ao interesse comum.

N.º 2 do artigo 86.º

(46) Enquanto o financiamento de instalações por cabo destinadas ao transporte deverá em geral, quando constitui um auxílio estatal, ser apreciado à luz do artigo 73.º, pode colocar-se a questão de saber se às instalações de outro tipo pode ser aplicada a derrogação prevista no n.º 2 do artigo 86.º

(47) Em geral, as instalações por cabo destinadas a uma actividade desportiva não fornecem um serviço de interesse económico geral e o seu funcionamento não pode ser justificado ao abrigo do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE. Estas instalações não satisfazem exigências gerais e fundamentais da população, sendo destinadas a gerar lucros através dos desportos de Inverno. O nível efectivo das tarifas pagas pelos utilizadores demonstra que este serviço não é um bem essencial.

(48) Cabe naturalmente aos Estados-Membros, em princípio, definir os serviços que consideram de interesse económico geral. Todavia, o conceito de serviços de interesse económico geral não pode ser alargado a serviços que revestem carácter puramente comercial e não respondem a exigências gerais e fundamentais da população para serviços considerados como uma parte essencial da vida quotidiana.

([8]) Regulamento (CE) n.º 70/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas, JO L 10 de 13.1.2001, p. 33, as orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade, JO C 288 de 9.10.1999 e as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional, JO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

([9]) Ver COM(2000) 5 final, de 26 de Julho de 2000. Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à concessão de auxílios à coordenação dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável interior, apresentada pela Comissão.

(49) Estas considerações não são desmentidas pelo facto de a construção e o funcionamento das instalações por cabo estarem sujeitos a concessão, o que obriga a empresa a gerir efectivamente a instalação e a transportar todos os utilizadores aos preços correntes. É prática normal que um certo número de profissões e de actividades esteja sujeita a autorização especial e a determinadas condições. A este respeito, a situação dos operadores das instalações por cabo não difere substancialmente da das empresas de outros sectores e não significa que tenha de ser apreciada à luz do n.º 2 do artigo 86.º

Período transitório

(50) A Comissão considera que os auxílios estatais às instalações por cabo poderiam contribuir substancialmente para o desenvolvimento económico equilibrado do território. Em especial, no que se refere às regiões de montanha, os auxílios estatais permitiram no passado o desenvolvimento de uma das poucas actividades económicas locais possíveis nestas zonas, com consequências benéficas para o emprego e, em última instância, para a fixação da população e para a protecção do território.

(51) Todavia, o fornecimento de serviços para os desportos de Inverno tornou-se cada vez mais o objecto de uma concorrência transfronteiriça crescente. A intensificação da concorrência altera a natureza dos problemas e aumenta a distorção causada pela presença de auxílios no sector das instalações por cabo. O aumento da maturidade deste sector implica um maior risco de concorrência desenfreada entre diferentes zonas da Comunidade. Por estes motivos, considera-se necessário que, no futuro, a política da Comissão no sector seja definida mais claramente, interpretada de forma mais rigorosa e aplicada com maior uniformidade.

(52) A Comissão reconhece que as empresas do sector beneficiaram amplamente no passado de várias formas de apoio económico, concedidas pelas autoridades estatais, regionais e locais. Algumas destas medidas foram consideradas compatíveis por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º Uma alteração da política, que estabeleça limites mais rigorosos em termos de compatibilidade, implicaria provavelmente uma alteração do preço dos vários serviços oferecidos pelos desportos de Inverno, com eventuais aumentos de preço para a utilização das instalações de subida destinados a compensar a redução das subvenções. Esta adaptação não pode ser demasiado brusca, sendo necessária uma aplicação gradual das regras gerais.

(53) A Comissão estabeleceu, por conseguinte, um período transitório de cinco anos — de 1 de Janeiro de 2002 a 31 de Dezembro de 2006 — durante o qual seriam admitidas temporariamente intensidades de auxílio mais elevadas para os auxílios estatais a favor do sector das instalações por cabo. A apreciação de auxílios concedidos antes do período descrito será efectuada caso a caso sem referência aos limites fixados *a priori* para efeitos de verificação da compatibilidade.

(54) Durante o período transitório, a Comissão apreciará os projectos de auxílio no sector das instalações por cabo, baseando-se nas disposições gerais contidas, nomeadamente, no regulamento da Comissão relativo aos auxílios estatais às pequenas e médias empresas, nas orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade e, por último, nas orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional ([10]). Contudo, a Comissão aceitará uma majoração temporária da intensidade do auxílio justificada com base na legislação existente quantificada da seguinte forma:

a) Mais 25 pontos percentuais para os auxílios concedidos em 2002;

b) Mais 20 pontos percentuais para os auxílios concedidos em 2003;

c) Mais 15 pontos percentuais para os auxílios concedidos em 2004;

d) Mais 10 pontos percentuais para os auxílios concedidos em 2005;

e) Mais 5 pontos percentuais para os auxílios concedidos em 2006 ([11]).

A partir de 2007, serão declaradas incompatíveis as medidas de auxílio não elegíveis para qualquer das derrogações previstas pelo Tratado e pelos vários regulamentos e orientações existentes na matéria, permanecendo, porém, aplicável a análise a que se referem os considerandos 19 a 34, em especial as considerações desenvolvidas no considerando 29.

(55) Com base nas informações de que dispõe a Comissão, os valores indicados, as opções como a majoração temporária dos limites máximos de auxílio, bem como a duração de cinco anos do período transitório, parecem conciliar a necessidade, por um lado, de permitir que as diversas zonas beneficiem de um período de tempo suficiente para usufruir das disposições temporárias e os beneficiários de se adequarem à nova abordagem e, por outro, de alinhar o tratamento reservado a este sector pelo das outras actividades económicas num período de tempo razoável.

([10]) Ver nota de pé-de-página 8.

([11]) Um auxílio concedido ao beneficiário em diferentes parcelas será apreciado na sua integralidade em relação à intensidade que pode ser aceite no momento da sua concessão. No caso de regimes que prevejam auxílios susceptíveis de serem concedidos em datas diferentes, a referência é a intensidade do auxílio no momento em que o auxílio é concedido. Tal significa que se com base num mesmo regime são concedidos auxílios em 2003 e em 2004, a intensidade de auxílio admitida em igualdade com outras condições seria inferior em cinco pontos percentuais para o auxílio concedido em 2004.

Actividades conexas

(56) Quando a infra-estrutura por cabo em questão é destinada essencialmente aos esquiadores, a actividade desenvolvida pelos operadores pode ser descrita como a prestação do serviço das instalações de base para a prática do esqui. Não é invulgar que uma empresa deste tipo ofereça também outros serviços conexos, que são igualmente indispensáveis para a actividade do esqui, entre os quais a preparação das pistas ou a colocação de neve artificial. Por conseguinte, o investimento elegível para o auxílio com base nas condições acima descritas pode igualmente incluir a aquisição de canhões para disparar a neve ou de veículos para a manutenção, bem como os custos iniciais de preparação das pistas. Todavia, o investimento que não seja funcional para o fornecimento do serviço da instalação de base — como, por exemplo, os investimentos em material de esqui de aluguer ou em instalações destinadas às escolas de esqui — não é elegível para o auxílio com base nas condições acima referidas.

VI. COMPARAÇÃO COM AS MEDIDAS INSTITUÍDAS PELA LEI N.º 2/1991

(57) A Lei n.º 6/1996 autoriza a concessão de auxílios a favor das instalações por cabo na província autónoma de Bolzano até 90 % do custo do investimento. Esta lei altera a anterior Lei Provincial n.º 2/1991, que previa a concessão de auxílios até uma intensidade máxima de 33 % dos custos do projecto.

(58) Recorda-se que as medidas previstas na Lei n.º 2/1991, notificadas à Comissão e por esta aprovadas por carta de 4 de Junho de 1991, consistiam, como previsto no n.º 1 do artigo 1.º da referida lei, na concessão de auxílios até à seguinte intensidade máxima:

a) 33 % para teleféricos de cabo duplo que se revestem de especial importância social enquanto ligação entre centros habitacionais;

b) 15 % para funiculares terrestres, teleféricos de cabo duplo ou de um cabo, bem como para equipamento de emissão e controlo dos títulos de trânsito;

c) Contributos em conta capital até 30 % para a construção e melhoria qualitativa de instalações de tele-esqui;

d) Um contributo em capital até ao máximo de 200 milhões de liras italianas para o restabelecimento de linhas de transporte por cabo.

A província de Bolzano invoca a identidade e a continuidade entre a antiga Lei n.º 2/1991, apreciada e aprovada pela Comissão (NN 45/91) e a nova Lei n.º 6/1996, que, em sua opinião, apenas reestruturou a legislação provincial precedente. A Comissão não concorda com tais teses. Da comparação entre os dois regimes de auxílio resulta que a nova lei altera consideravelmente a anterior, autorizando um auxílio aos investimentos até 90 %, enquanto o anterior regime previa uma intensidade máxima até 33 % dos custos do projecto. Além disso, há alguns aspectos da nova lei de conteúdo absolutamente novo. Por exemplo, a Lei n.º 6/1996 prevê, no n.º 2, alínea d), do artigo 1.º, contributos até 50 % para os tele-esquis individuais que são relevantes para fins sócio-educativos, na medida em que a Lei n.º 2/1991 não fazia qualquer referência a este tipo especial de instalações. A Comissão conclui, por conseguinte, que a Lei n.º 6/1996 constitui indubitavelmente um novo regime de auxílios. Em todo o caso, dado que a decisão de 4 de Junho de 1991, mediante a qual a Comissão autorizou as medidas previstas na Lei n.º 2/1991, de 21 de Janeiro de 1991, era válida unicamente para o período de 1990 a 1993, a nova Lei n.º 6/1996 devia, no entanto, ter sido notificada à Comissão.

VII. APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS INSTITUÍDAS PELA LEI PROVINCIAL N.º 6/1996

(59) Por carta de 24 de Maio de 2001, as autoridades da província autónoma de Bolzano forneceram uma lista das 77 instalações da província que já beneficiaram das medidas em questão. Além disso, as mesmas forneceram uma classificação destas instalações reagrupadas em três categorias, ou seja, instalações para transporte, instalações para utilizadores puramente locais ou instalações turísticas. Trata-se mais precisamente de 12 instalações aéreas de subida por cabo que constituem infra-estruturas de transporte substitutivas dos serviços públicos por estrada (categoria A), de 56 instalações por cabo aéreas e terrestres destinadas à actividade recreativa de interesse local prioritário (categoria B) e de 9 instalações por cabo aéreas e terrestres ao serviço de zonas de interesse turístico (categoria C). Todas estas empresas são pequenas empresas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 70/2001. Todavia, tal classificação foi efectuada *ex post*, para efeitos de demonstração, enquanto a Lei n.º 6/1996 não faz qualquer distinção entre as diferentes categorias de instalações.

(60) No que diz respeito à futura aplicação do regime, a Comissão considera-a compatível com o mercado comum até 2007, desde que esteja em conformidade com os critérios estabelecidos na presente decisão, nomeadamente nos considerandos 33, 34 e 54 da parte V. Além disso, a Comissão toma nota do compromisso de uma nova notificação do regime em 2006.

(61) Porém, a Comissão deve avaliar igualmente a aplicação do regime a cada uma das 77 empresas beneficiárias a que se refere o considerando 59. A este propósito, considera-se que as informações fornecidas pelas autoridades italianas são suficientes para permitir à Comissão aprovar a classificação, por elas transmitida, das instalações subdivididas nas três categorias já referidas. Consequentemente, quer no que se refere à questão da existência do auxílio, quer no que se refere à sua compatibilidade com o Tratado, a apreciação por parte da Comissão do auxílio estatal a favor das referidas instalações varia em função da natureza dos beneficiários, como indicado nas considerações formuladas na parte V da presente decisão.

(62) As medidas são financiadas pelo orçamento do Estado, ou seja, mediante recursos estatais. Estas medidas constituem uma vantagem económica para o beneficiário que deixa de suportar uma parte da despesa ligada ao investimento necessário à sua actividade.

(63) No que se refere à questão da distorção da concorrência e do efeito sobre o comércio intracomunitário, considera-se que as instalações destinadas a satisfazer necessidades gerais de mobilidade da população exercem a sua actividade num sector caracterizado pela existência de comércio transfronteiriço entre os beneficiários classificados pelas autoridades italianas na categoria de instalações de transporte, alguns estão localizados em zonas onde os meios de transporte alternativos não só seriam técnica e economicamente viáveis, mas também poderiam ser geridos por operadores comerciais de outros Estados-Membros. Consequentemente, considera-se que o auxílio estatal destinado a instalações pertencentes à categoria das instalações de transporte falseia ou é susceptível de falsear a concorrência afectando o comércio entre Estados-Membros.

(64) Analogamente, considera-se que o auxílio estatal às instalações situadas em zonas turísticas, susceptíveis de atrair utilizadores que têm como alternativa destinos estrangeiros, falseia a concorrência e afecta o comércio entre Estados-Membros.

(65) Por último, as instalações descritas como instalações desportivas para utilizadores de âmbito puramente local estão situadas em zonas com escassa ou inexistente capacidade turística e com um número limitado de infra-estruturas destinadas à prática dos desportos de Inverno. Os utilizadores seriam principalmente constituídos pela população residente e, regra geral, não teriam como alternativa destinos situados noutros Estados-Membros. Dado o número reduzido de utilizadores, o serviço não seria fornecido na ausência de auxílios estatais. Por conseguinte, neste último caso, pode concluir-se que o financiamento estatal não falseia a concorrência nem afecta o comércio intracomunitário, não constituindo, portanto, um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

(66) Com base nestas considerações, a Comissão procede à apreciação da compatibilidade do auxílio concedido ao abrigo da Lei n.º 6/1996 no caso das 12 instalações de transporte por cabo destinadas a satisfazer exigências gerais de mobilidade da população (classificadas como categoria A pelas autoridades da província de Bolzano) e das 9 instalações desportivas destinadas à prática dos desportos de Inverno em estâncias turísticas (classificadas como categoria C pelas autoridades da província de Bolzano). Com base nas informações fornecidas pela Itália, a Comissão não considera, pelo contrário, como sendo um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, o auxílio estatal concedido a favor das 56 instalações definidas de uso local (categoria B).

Instalações de transporte por cabo destinadas ao transporte geral (categoria A)

(67) Segundo as informações fornecidas pelas autoridades italianas, a categoria A de instalações de transporte por cabo serve unicamente de ligação entre centros habitacionais. Algumas instalações constituem o único meio de transporte para ligar comunidades de zonas de montanha com outros centros habitacionais da província e é clara a sua função social e em termos de infra-estruturas.

(68) É geralmente aceite que o financiamento de uma instalação de transporte que — por razões económicas ou técnicas — não apresenta alternativas válidas, não falseia a concorrência e, por conseguinte, não constitui um auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado. Todavia, a Comissão considera que a Lei n.º 6/1996 concede também financiamentos para instalações para as quais, pelo menos como alternativa, existiriam outros meios de transporte. Por essa razão (ver considerando 63), a Comissão deve avaliar a sua compatibilidade com o Tratado.

(69) No entanto, no caso das instalações por cabo destinadas principalmente a satisfazer necessidades genéricas de transporte da população, a Comissão considera que pode ser necessário um auxílio estatal, visto ser improvável que as forças de mercado realizem, numa base puramente comercial, os investimentos necessários. Por conseguinte, o auxílio a este sector deve ser apreciado à luz do artigo 73.º do Tratado.

(70) O desenvolvimento de actividades destinadas a deslocar o tráfego do transporte rodoviário para outros modos de transporte é considerado no interesse da Comunidade e os montantes concedidos são necessários para permitir a realização do projecto. Além disso, considera-se que a concessão de auxílios às referidas instalações não provoca distorções da concorrência em medida contrária ao interesse comum.

(71) A Comissão conclui, portanto, que, com base nas informações fornecidas pelas autoridades italianas, estão preenchidas as condições para a concessão da isenção ao abrigo do artigo 73.º e que o auxílio concedido aos operadores de 12 instalações de subida por cabo pertencentes à categoria A é compatível com as regras em matéria de auxílios estatais previstas no Tratado. Além disso, a Comissão toma nota do compromisso de uma nova notificação do regime em 2006.

Instalações de transporte por cabo destinadas a actividades desportivas (categoria C)

(72) Segundo as informações fornecidas pelas autoridades italianas, a terceira categoria © de instalações compreende todas as instalações de transporte por cabo destinadas a actividades desportivas e que operam em áreas de interesse turístico. Como referido no considerando 64, o seu financiamento é abrangido pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais constantes do Tratado. Portanto, para efeito da compatibilidade dos auxílios com o mercado comum, é necessário avaliar se podem beneficiar de uma das derrogações previstas nos n.os 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado.

(73) O contributo concedido com base nas medidas previstas na Lei n.º 6/1996 não tem carácter social, não é concedido aos consumidores individuais, nem se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários. Também não se trata de um auxílio atribuído à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha. Por conseguinte, o n.º 2 do artigo 87.º não é aplicável.

(74) Ao auxílio em questão também não pode ser aplicado o n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 87.º, uma vez que o mesmo não se destina a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego, nem a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum.

(75) Quanto à compatibilidade da medida nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º destinada a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, não se verificam as condições para a aplicação das orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade ([12]). Os auxílios não foram notificados individualmente à Comissão, nem foi apresentado qualquer plano de reestruturação. As instalações que usufruem dos contributos não estão necessariamente em dificuldade e a intervenção também não se destina a restaurar a rendibilidade económico-financeira das empresas a longo prazo. As orientações exigem a adopção de medidas destinadas a compensar, na medida do possível, eventuais efeitos negativos do auxílio sobre os concorrentes, adopção que, porém, não se encontra prevista na Lei n.º 6/1996.

(76) Contudo, as autoridades italianas sublinham que todos os beneficiários desta categoria são constituídos por pequenas empresas que recebem auxílios dentro dos limites da intensidade estabelecida pelo regulamento da Comissão relativo aos auxílios às pequenas e médias empresas ([13]). Segundo a definição prevista nas alíneas c) e d) do artigo 2.º do regulamento, tal concessão corresponde a uma intensidade de auxílio bruto de 15 % para um investimento em imobilizações corpóreas e incorpóreas.

(77) Se o valor de 15 % determinado desta forma beneficiar de uma majoração temporária da intensidade do auxílio, como especificado no considerando 54, correspondente a 25 pontos percentuais em 2002, a intensidade bruta do auxílio admitida será de 40 %. A Comissão considera que esta intensidade pode ser admitida também para os auxílios concedidos antes de 2002.

(78) Dado que, segundo as informações fornecidas pelas autoridades italianas, o montante máximo concedido no âmbito desta categoria C foi de 30 % e, portanto, inferior aos valores máximos autorizados, a Comissão, com base nessa informação, conclui que o auxílio concedido a operadores de instalações destinadas a actividades desportivas em zonas turísticas é compatível com as regras em matéria de auxílios estatais previstas no Tratado. Além disso, a Comissão toma nota do compromisso de uma nova notificação do regime em 2006.

VIII. **CONCLUSÃO**

(79) Por conseguinte, a Comissão verifica, com base nas considerações desenvolvidas e nas informações fornecidas pelas autoridades italianas, que as medidas já concedidas a 77 operadores de instalações de subida por cabo ao abrigo da Lei n.º 6/1996:

a) Não constituem auxílios estatais dado o seu carácter local, na medida em que o regime se aplica também a instalações pertencentes à categoria B, tal como definidas no considerando 65;

b) Constituem auxílios estatais, compatíveis por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, na medida em que o regime se aplica a instalações pertencentes à categoria A, tal como definidas no considerando 63;

c) Constituem auxílios estatais, compatíveis por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, na medida em que o regime se aplica também a instalações pertencentes à categoria C, tal como definidas no considerando 64.

(80) No que se refere à aplicação futura do regime, a Comissão tem em conta o seguinte:

a) O regime não constitui um auxílio estatal na medida em que se aplica a instalações pertencentes à categoria B, tal como definidas no ponto 65;

b) O regime constitui um auxílio estatal, compatível por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, na medida em que se aplica a instalações pertencentes à categoria A, tal como definidas no considerando 63;

c) O regime constitui um auxílio estatal, compatível por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, na medida em que se aplica a instalações pertencentes à categoria C, tal como definidas no considerando 64.

([12]) Ver nota nota de pé-de-página 8.
([13]) Ver nota de pé-de-página 9.

Estes regimes aplicam-se até 2007, em conformidade com as considerações expostas na presente decisão, em especial na parte V, considerandos 33, 34 e 54. A Comissão toma igualmente nota do compromisso de uma nova notificação do regime em 2006.

(81) É feita excepção à aplicação de todas as disposições comunitárias relevantes na matéria, em especial, da Directiva 2000/9/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Março de 2000, relativa às instalações por cabo para transporte de pessoas [14],

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As medidas aplicadas pela Itália mediante a Lei n.º 6, de 4 de Março de 1996, da província autónoma de Bolzano a favor das instalações de subida por cabo na referida província:

a) Não constituem auxílios estatais dado o seu carácter local, na medida em que o regime se aplica também a instalações aéreas e terrestres destinadas à actividade recreativa de interesse local prioritário ou de carácter social;

b) Constituem auxílios estatais compatíveis por força do artigo 73.º do Tratado CE, bem como do artigo 49.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, na medida em que o regime se aplica a instalações aéreas de subida por cabo que constituem infra-estruturas de transporte, substitutivas de serviços públicos por estrada;

c) Constituem auxílios estatais compatíveis por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, bem como do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, na medida em que o regime se aplica a instalações aéreas e terrestres de transporte por cabo ao serviço de zonas de interesse turístico.

Artigo 2.º

A aplicação do regime é admissível no futuro, até 31 de Dezembro de 2006, desde que:

a) O regime não constitua um auxílio estatal, na medida em que seja aplicada a instalações desportivas para utilizadores de âmbito puramente local, situadas em zonas com escassa ou inexistente capacidade turística e que disponham de um número limitado de infra-estruturas;

b) O regime constitua um auxílio estatal compatível por força do artigo 73.º do Tratado CE, bem como do artigo 49.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, na medida em que seja aplicado a instalações destinadas a satisfazer necessidades gerais de mobilidade da população;

c) O regime constitua um auxílio estatal compatível por força do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, bem como do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, na medida em que o regime seja aplicado a instalações de transporte por cabo em zonas turísticas susceptíveis de atrair utilizadores que têm como alternativa destinos estrangeiros.

Artigo 3.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 9 de Abril de 2002.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão

[14] JO L 106 de 3.5.2000, p. 21.