DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de julio de 2013

relativa a la ayuda estatal SA.33412 (12/C) (ex 11/N) que Italia tiene previsto ejecutar para el desarrollo de las cadenas logísticas y el perfeccionamiento de la intermodalidad

[notificada con el número C(2013) 4392]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/487/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

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

Después de haber emplazado 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) Mediante notificación electrónica de 27 de julio de 2011, las autoridades italianas comunicaron a la Comisión, en aplicación del artículo 108, apartado 3, del TFUE, su intención de modificar un régimen de ayudas dirigido a fomentar el traslado de los medios pesados de la modalidad vial a la marítima. Esta notificación se registró con el número SA.33412.

(2) El 14 de septiembre de 2011, la Comisión se reunió con los representantes de las autoridades italianas. A raíz de dicha reunión, la Comisión solicitó más información sobre la modificación notificada con fecha de 23 de septiembre de 2011, 9 de diciembre de 2011, 7 de marzo de 2012 y 16 de mayo de 2012. Las autoridades italianas transmitieron la información solicitada con fecha de 19 de octubre de 2011, 9 de noviembre de 2011, 11 de enero de 2012, 19 de marzo de 2012 y 12 de junio de 2012.

(3) Por carta de 25 de julio de 2012, la Comisión informó a Italia de su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal en virtud del artículo 108, apartado 2, del TFUE con relación a la modificación del régimen para el desarrollo de las cadenas logísticas y el fomento de la intermodalidad.

([1]) DO C 301 de 5.10.2012, p. 49.

(4) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, la «Decisión de incoar el procedimiento»), se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión invitó a los interesados a presentar observaciones.

(5) Italia presentó observaciones sobre la Decisión de incoar el procedimiento mediante carta de 9 de agosto de 2012.

(6) Algunos interesados enviaron observaciones mediante cartas con fecha de 15, 30 y 31 de octubre de 2012. El 19 de diciembre de 2012, la Comisión transmitió tales observaciones a las autoridades italianas, para darles la oportunidad de responder. Estas enviaron sus comentarios mediante carta de 16 de enero de 2013.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS

2.1. Contexto

(7) La medida prevé la modificación de un régimen de ayudas estatales para financiar la transferencia modal, es decir, el paso de los vehículos pesados de la carretera a las vías marítimas. Se concederán subvenciones a las empresas de transportes que utilicen las vías marítimas nuevas o existentes en vez del transporte por carretera.

(8) El régimen de ayudas inicial recabó la autorización de la Comisión el 20 de abril de 2005 por el período de tres años que iba del 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2009 (en lo sucesivo, «la Decisión del 2005») ([3]).

(9) Con arreglo a dicho régimen, las empresas de transportes beneficiarias de la ayuda tenían la obligación de mantener -durante el trienio siguiente al vencimiento de la ayuda- el mismo número de viajes realizados o el mismo volumen de mercancías transportadas que los correspondientes al período objeto de la ayuda ([4]).

([2]) Véase la nota 1.
([3]) Ayuda estatal nº 496/2003, DO C 79 de 1.4.2006, p. 26.
([4]) Véanse los puntos 7, 21, 28 y 29 de la Decisión de 2005.

(10) El considerando 26 de la Decisión de 2005 impone a las autoridades italianas la obligación de informar regularmente a la Comisión sobre la evolución y el impacto de las ayudas en la política de transportes y en el medio ambiente.

(11) La Comisión recibió un informe de aplicación en que se mostraban las principales tendencias del mercado entre 2007 y 2009 y se destacaba la exigencia de prorrogar por dos años el régimen inicial.

(12) Dicho informe subraya, entre otras cosas, los siguientes aspectos:

a) el importe total de las ayudas efectivamente concedidas ha sido inferior al previsto y autorizado por la Decisión de 2005;

b) durante el período en cuestión, se ha registrado un constante aumento del número de viajes en los tramos nacionales, como se muestra en el siguiente cuadro:

Frecuencia	2007	2008	2009
Tramos nacionales	325 819	349 406	372 110
Tramos UE [1]	136 030	139 722	107 203
Total	461 849	489 128	479 313

[1] La mayoría de estos viajes tienen origen y destino en España.

Según las informaciones facilitadas por las autoridades italianas, la reducción del número de viajes registrada en 2009 por lo que se refiere a los tramos a nivel de la UE -que ha determinado implícitamente una disminución del nivel de las contribuciones públicas- es una consecuencia directa de la ralentización económica, que ha tenido importantes repercusiones en el mercado.

c) El volumen de las mercancías ha registrado una evolución análoga, con un aumento estable en los tramos nacionales y una disminución en los tramos entre países de la UE. No obstante, el volumen total de las mercancías ha registrado un constante aumento durante el período de referencia.

d) Según las previsiones, el número total de viajes en 2010 habría debido corresponder a 564 519.

2.2. **Objetivo del régimen de ayudas**

(13) Como se precisa en el considerando 3, el objetivo del régimen es facilitar la transferencia modal de las mercancías de la carretera a las vías marítimas.

2.3. **Base jurídica nacional**

(14) El régimen de ayudas se basa en las siguientes disposiciones:

a) el artículo 3, apartado 2 *quater*, del decreto ley nº 209 de 24 de septiembre de 2002, convertido, con modificaciones, en ley nº 265 de 22 de noviembre de 2002;

b) el Decreto del Presidente de la República nº 205 de 11 de abril de 2006;

c) el artículo 2, apartado 250, de la ley nº 191 de 23 de diciembre de 2009;

d) el decreto del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Ministerio de Infraestructuras y Transportes) de 31 de enero de 2011, por el que se aprueba la prórroga para 2010, y ya está previsto el decreto de prórroga correspondiente a 2011, supeditado a la autorización de la Comisión. Sin embargo, en el marco del procedimiento de investigación formal, Italia se comprometió a reducir en un año el alcance de la prórroga.

2.4. **Dotación presupuestaria**

(15) La dotación presupuestaria para la modificación propuesta se eleva globalmente a 60 millones EUR (30 millones para 2010 y 30 millones para 2011).

2.5. **Duración**

(16) Las autoridades italianas notificaron la modificación del régimen mediante una prórroga de dos años (2010 y 2011). Además, confirmaron que todavía no se ha concedido ninguna ayuda al funcionamiento de los servicios marítimos en 2010 y 2011, y que la medida solo se aplicará una vez recabada la autorización de la Comisión.

2.6. **Modificaciones del régimen de ayudas estatales**

(17) Las modificaciones notificadas por las autoridades italianas se refieren a:

a) la prórroga del régimen de ayudas para 2010 y 2011;

b) una nueva dotación total de 60 millones EUR, es decir, 30 millones por cada año de prórroga.

(18) Durante el procedimiento de investigación formal, Italia se comprometió a reducir la duración de la prórroga de dos años a un año.

(19) Las autoridades italianas han confirmado que durante el período de la prórroga no se aplicarán medidas complementarias como las autorizadas por la Decisión del 2005.

2.7. **Justificación de la modificación**

(20) Las autoridades italianas han precisado que la consecución de los objetivos previstos (estabilizar la transferencia modal, puesta en marcha con el régimen inicial, y desarrollar en mayor medida los tramos beneficiarios de la ayuda), ha peligrado a causa de la crisis económica.

(21) Durante el procedimiento de investigación formal, Italia también se ha comprometido a prolongar la obligación de la gestión comercial continuada de los servicios de transporte, sin ayudas, en un año suplementario.

2.8. **Acumulación**

(22) La acumulación con las contribuciones regionales previstas para los mismos fines está autorizada hasta el 30 % de los gastos totales de transporte.

2.9. **Beneficiarios**

(23) Pueden solicitar subvenciones en el marco del régimen todas las empresas de transportes por carretera de la Unión, incluidas las agrupaciones temporales o permanentes, así como las asociaciones de operadores de transporte que embarquen en buques mercantes sus vehículos y cajas móviles (acompañados o no de los chóferes de los vehículos), para recorrer los tramos marítimos específicos contemplados por el decreto del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*.

2.10. **Forma e intensidad de la ayuda**

(24) El régimen prevé la concesión de contribuciones a fondo perdido por un importe proporcional a la diferencia entre los costes externos del transporte por carretera y los del transporte marítimo.

(25) El cálculo de esta diferencia se basará en un estudio actualizado elaborado por la asociación *Amici della terra* (Amigos de la tierra) ([5]). Los factores tomados en consideración para estos cálculos son los gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, el ruido, la congestión y los accidentes. Este estudio se ha actualizado sobre la base de los resultados del primer período de aplicación del régimen de ayudas. La diferencia en los costes sociales y medioambientales que se deriva de la utilización de las «autopistas» del mar en lugar del transporte por carretera ha generado un ahorro de 411 millones EUR.

(26) Del citado estudio, se desprende que en un trayecto de 100 km por carretera, un vehículo pesado de 14 metros lineales, lleno, genera un coste externo equivalente aproximadamente a 212,58 EUR, mientras que el recorrido de ese mismo trayecto por mar genera, según estimaciones, un coste externo de unos 79,37 EUR. La diferencia resultante, equivalente a 133,21 EUR para un trayecto de 100 km, constituye el valor medio utilizado como base para el cálculo de las bonificaciones que está previsto conceder a los transportistas por el uso de las «autopistas» del mar. Dicho valor se adaptará a las condiciones específicas de mercado en las rutas identificadas.

2.11. **Procedimiento**

(27) Los beneficiarios tendrán que realizar un determinado número de viajes, que se fijará anualmente con respecto a cada tramo. Las empresas solicitantes tendrán que haber efectuado cada año al menos 80 viajes en cada tramo.

(28) Más allá de la ayuda de base, hay prevista una contribución adicional que se otorgará a los transportistas que superen los 1 600 viajes anuales en cada ruta. En todo caso, no está permitido superar el porcentaje máximo de intensidad de la ayuda, fijado en un 30 %. El objetivo de la ayuda adicional es incentivar la formación de agrupaciones y el aumento del índice de utilización de los barcos que se emplean para el transporte de mercancías.

(29) Los tramos marítimos elegibles se establecerán mediante decreto ministerial sobre la base de los siguientes criterios:

a) idoneidad del tramo marítimo para favorecer la transferencia de importante cuotas de tráfico de la modalidad vial a la marítima;

b) idoneidad del tramo marítimo para reducir la congestión vial en la red de carreteras nacional;

c) previsible mejora de los niveles de contaminación ambiental gracias a la utilización del trayecto marítimo en lugar del correspondiente trayecto vial.

(30) Los nuevos tramos marítimos se elegirán de entre los que actualmente no están los suficientemente cubiertos por vía marítima.

(31) Las ayudas deben estar supeditas al compromiso de los beneficiarios a mantener -en los tres años siguientes a la fecha de vencimiento del régimen- el mismo número de viajes efectuados o el mismo volumen de mercancías transportadas durante el período objeto de la ayuda. Durante la investigación de la Comisión relativa a la presente medida, Italia prolongó en un año el período de tres años en cuestión.

(32) Las contribuciones se concederán a condición de que las tarifas se mantengan constantes, en línea con la tasa de inflación.

([5]) P.L. Lombard y A. Malocchi, *Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Milán, Franco Angeli. La Comisión subraya al respecto que existen otros métodos para calcular los costes externos de las distintas modalidades de transporte, y, en particular, el que ella misma utiliza en el marco de los proyectos Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

(33) Las contribuciones pueden concederse con carácter retroactivo, tras la evaluación de los documentos pertinentes y dentro de los límites de los fondos disponibles destinados a este objetivo específico. En caso de que las contribuciones que deban concederse superen los fondos disponibles para el año de que se trate, la magnitud de las contribuciones se definirá mediante la oportuna disposición ministerial.

3. RAZONES QUE JUSTIFICAN LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

3.1. Existencia de la ayuda

(34) En su Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión observaba con carácter preliminar que el régimen modificado otorga una ventaja a las empresas de transportes por carretera y que, por lo tanto, constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(35) Por otra parte, la Comisión estimaba que los operadores que prestan servicios de transporte marítimo a los transportistas por carretera podrían a su vez obtener una ventaja indirecta del régimen modificado.

3.2. Compatibilidad de la ayuda

(36) Por lo que se refiere a la compatibilidad del régimen modificado, la Comisión observaba en primer lugar que el régimen inicial fue declarado compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(37) Observaba también, no obstante, que la modificación del régimen notificada infringe la condición establecida por la Decisión de 2005, según la cual las empresas de transportes beneficiarias del régimen inicialmente aprobado se comprometían a mantener -en los tres años siguientes a la fecha de vencimiento de la ayuda y sin recibir ninguna ayuda adicional- el mismo número de viajes efectuados o el mismo volumen de mercancías transportadas durante el período objeto de la ayuda.

(38) La Comisión observó posteriormente que, si se considera beneficiarios indirectos del régimen a los operadores que prestan servicios de transporte marítimo a los transportistas por carretera ([6]), la Comisión también debería evaluar la compatibilidad de esta ayuda sobre la base del punto 10 de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (en lo sucesivo, las «Directrices marítimas») ([7]).

(39) Puesto que en este caso la ayuda concedida a los transportistas marítimos financiaría el funcionamiento de los tramos existentes e iría más allá del período de tres años previsto en las Directrices marítimas, la Comisión ha expresado sus dudas sobre la compatibilidad del régimen modificado con el mercado interior.

([6]) Véase el considerando 33.
([7]) DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

4. OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS

(40) La Comisión ha recibido observaciones de tres asociaciones de transportistas, a saber, CETM, ANITA y *Short Sea Promotion Centre* (Centro de promoción del transporte marítimo de corta distancia).

(41) Estos interesados, básicamente, respaldan la posición de Italia por lo que se refiere a la ralentización económica y sus repercusiones generales en las actividades de transporte.

(42) En particular, subrayan el impacto de la ralentización económica en el transporte de sector, indicando que su alcance ha impedido el ulterior desarrollo del nivel de tráfico intermodal inicialmente previsto.

5. COMENTARIOS DE ITALIA

(43) Se resumen a continuación los comentarios de Italia sobre la Decisión de incoar el procedimiento.

(44) En primer lugar, Italia declara que las empresas de transportes asumieron el compromiso de mantener el nivel de tráfico tras la fecha de vencimiento de la ayuda en un contexto de mercado completamente distinto. Dado que en aquel momento no podían preverse ni el alcance ni la duración de la crisis, la Comisión debería tener en cuenta las circunstancias excepcionales que han llevado a la necesidad de proceder a la modificación del régimen notificada.

(45) Estaba previsto conseguir la estabilización de la transferencia intermodal en 2011, cuando el tráfico marítimo, en términos de viajes y tonelaje, hubiera aumentado en un tercio con respecto a 2007. Este valor preestablecido se fijó sobre la base de un estudio desarrollado por CETENA y COFIR en junio de 2002 como parte del «Programa extraordinario de investigación para el desarrollo del cabotaje marítimo y fluvial».

(46) Sin embargo, desde la segunda mitad de 2008, la ralentización económica ha venido golpeando a las empresas de transportes beneficiarias del régimen justo en la mitad del periodo de aplicación, haciendo que les resultara difícil estabilizar en la medida necesaria los niveles de transporte intermodal. En particular, la Comisión debería tener en cuenta la reducción en términos de número de viajes y tonelaje causada por una disminución de los contratos y por la recesión económica.

(47) En segundo lugar, Italia ha subrayado, en apoyo de la modificación notificada, que, durante la aplicación del régimen originario, la dotación no se había utilizado por completo, por lo que los fondos necesarios para la modificación notificada se mantienen dentro del límite del presupuesto inicial.

(48) En tercer lugar, la Comisión debería tener en cuenta el hecho de que ninguno de los interesados ha presentado una denuncia a nivel nacional o de la Unión, lo cual indicaría que no ha habido ningún falseamiento indebido de la competencia.

(49) Por último, Italia ha declarado que calificar de ayuda en el sentido del artículo 107 del TFUE los potenciales beneficios de la medida para las compañías navieras exigiría necesariamente que la Comisión también valorara los efectos de la medida en otras actividades conexas, como las del personal encargado del mantenimiento de los andenes portuarios, las de los agentes marítimos y las de los operadores de puertos. Según las autoridades italianas, este enfoque iría en contra tanto de la práctica anterior como de la jurisprudencia.

(50) Para disipar las inquietudes de la Comisión en cuanto a la compatibilidad de la prórroga notificada, Italia se ha comprometido, en el marco del procedimiento de investigación formal, a modificar la medida notificada reduciendo la duración de la prórroga de dos años a un año, y prolongando consecuentemente en un año suplementario la obligación de la gestión comercial y no subvencionada de los servicios de transporte.

6. COMENTARIOS DE ITALIA A LAS OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS

(51) Por carta de 16 de enero de 2013, las autoridades italianas transmitieron a la Comisión sus comentarios a las observaciones de los interesados en el marco del procedimiento de investigación formal.

(52) Las autoridades italianas, en particular, respaldan las observaciones presentadas por los tres transportistas anteriormente mencionados, especialmente por lo que se refiere a la ausencia de un falseamiento indebido de la competencia y al hecho de calificar la ayuda de ventaja potencial para las compañías navieras.

7. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

7.1. Existencia de la ayuda

(53) En el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, 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.

(54) Los criterios mencionados en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Esto significa que para determinar si una medida notificada constituye una ayuda estatal en el sentido de dicho artículo, tienen que cumplirse todos los criterios. Así pues, el apoyo financiero debe:

a) ser otorgado por el Estado o mediante fondos estatales;

b) favorecer a determinadas empresas o producciones (selectividad);

c) conferir una ventaja económica a las empresas beneficiarias;

d) falsear o amenazar con falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(55) En el caso que nos ocupa, la financiación de la modificación propuesta es otorgada por el Estado y mediante fondos estatales. Además, favorece a determinadas empresas, y es, por lo tanto, selectiva.

(56) La Comisión cree que la modificación propuesta confiere una ventaja económica a los transportistas por carretera que participan en las operaciones que pueden beneficiarse del régimen, reduciendo parcialmente sus costes de explotación.

(57) Paralelamente, la Comisión observa que el régimen modificado, aunque se dirige directamente a los transportistas por carretera, conlleva un indiscutible aumento de la demanda de determinados servicios marítimos, y, por ende, de los ingresos que se derivan de estos. La Comisión concluye, pues, que el régimen modificado confiere una ventaja económica a las compañías navieras.

(58) Por último, cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras empresas que compiten con ella en los intercambios entre países de la UE, estos deben considerarse influenciados por la ayuda ([8]). Es suficiente que el destinatario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia ([9]). En el caso que nos ocupa, los beneficiarios compiten con otras empresas en la Unión. Por lo tanto, la medida notificada puede crear distorsiones de la competencia e incidir en los intercambios en el mercado interior.

([8]) Véase, en particular: el asunto 730/79, Philip Morris/Comisión, Rec. 1980, p. 2671, punto 11; el asunto C-53/00, Ferring, Rec. 2001, p. I-9067, punto 21; el asunto C-372/97, Italia/Comisión, Rec. 2004, p. I-3679, punto 44.

([9]) Asunto T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisión, Rec. 1998, p. II-717.

(59) Sobre la base de estas constataciones, la Comisión cree que el régimen modificado constituye una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE tanto para los transportistas por carretera como para las compañías navieras.

7.2. **Legitimidad de la ayuda**

(60) La medida no se ha ejecutado antes de la aprobación formal de la Comisión. La Comisión observa que, en el ámbito de la prórroga del régimen, el pago de la ayuda no se hará efectivo hasta después de su aprobación. Así pues, las autoridades italianas han respetado la obligación de suspensión a que se refiere el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

(61) Al mismo tiempo, dado que la prórroga notificada se refiere a un lapso de tiempo ya transcurrido, la Comisión observa que cualquier aumento en la demanda de servicios marítimos como resultado del régimen ya se ha producido necesariamente en el momento en que los servicios han sido utilizados.

7.3. **Compatibilidad de la ayuda**

(62) La Comisión observa asimismo que la única modificación que se hace del régimen anterior consiste en su prórroga temporal y en la consiguiente financiación suplementaria. No se subvencionará ninguna medida complementaria en el contexto de la prórroga. Todos los demás elementos son idénticos a los del régimen evaluado por la Comisión en su Decisión de 2005.

(63) En el marco del procedimiento de investigación formal, Italia se comprometió a reducir la duración de la prórroga de dos años a un año. Se comprometió asimismo a prolongar en un año suplementario la obligación de la consiguiente gestión comercial no subvencionada de los servicios de transporte.

(64) El punto 10 de las Directrices marítimas define varios criterios para evaluar la compatibilidad de una medida dirigida a mejorar la cadena intermodal y a descongestionar las carretera. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, la Comisión cree que tales condiciones tienen que evaluarse a la luz de las circunstancias particulares del caso en cuestión [modificación de un régimen existente ya aprobado directamente en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE] y de la situación especial que ha alterado considerablemente el contexto del mercado que existía cuando el régimen fue aprobado inicialmente por la Comisión.

7.3.1. *Primera condición: la ayuda debe tener una duración no superior a tres años y tener por objeto la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos situados en el territorio de los Estados miembros*

(65) En el caso que nos ocupa, Italia ha presentado suficientes pruebas de que la crisis económica ha tenido una notable incidencia en el funcionamiento de los servicios de transporte, impidiendo a los beneficiarios cumplir su compromiso de gestionar comercialmente los servicios en cuestión tras el período de financiación inicial de tres años ([10]). Por otra parte, Italia se ha comprometido a prorrogar un año la condición relativa a la gestión comercial de los servicios. Resulta, además, indiscutible que el régimen tiene por objeto financiar servicios marítimos que conectan puertos de la Unión.

(66) Así pues, aunque la duración total del régimen modificado sea de cuatro años, la Comisión cree que, a la luz de las circunstancias particulares del caso en cuestión, está justificado considerar una prórroga tan limitada como conforme a la mencionada condición.

7.3.2. *Segunda condición: el servicio debe permitir que el transporte (esencialmente de mercancías) efectuado por carretera se efectúe total o parcialmente por vía marítima, sin desviaciones del transporte marítimo contrarias al interés común*

(67) Como ya se ha indicado anteriormente, el régimen subvencionado pretende apoyar el transporte marítimo de mercancías, contribuyendo a los costes de explotación asociados al transporte de cargas por vía marítima.

(68) La Comisión tiene asimismo en cuenta la dotación relativamente modesta prevista para la modificación notificada.

(69) Por lo tanto, la Comisión considera que la medida contribuye a realizar un objetivo de la Unión, y que la potencial distorsión de la competencia causada por la ayuda queda compensada por los beneficios, más amplios, que el régimen aportará al permitir trasladar algunos flujos del tráfico de mercancías por carretera a las

([10]) A este respecto, hay que señalar que existe una divergencia entre las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (DO C 184 de 22.7.2008, p. 13), las cuales, para regímenes análogos destinados a fomentar la transferencia intermodal del transporte por carretera al transporte ferroviario, no establecen ningún límite de tres años. Así, al revisar las Directrices sobre ayudas al transporte marítimo, la Comisión especificará que, en determinadas circunstancias, las ayudas estatales al transporte marítimo de corta distancia podrán declarase compatibles por un periodo superior a tres años.

vías navegables, fomentando así una transferencia modal hacia un sistema de transporte más sostenible. La Comisión estima, pues, que la modificación en cuestión se refiere a un régimen de ayudas que permite que el transporte por carretera sea parcial o totalmente efectuado por mar, y que no hay desviaciones del transporte marítimo contrarias al interés común.

7.3.3. *Tercera condición: la ayuda debe destinarse a la ejecución de un proyecto detallado que tenga un impacto ambiental prestablecido y se refiera a una nueva ruta o a la mejora de los servicios en una ruta existente, asociando, en su caso, a varios armadores. Una misma línea no puede ser objeto de más de un proyecto financiado, y este no podrá renovarse, prorrogarse o repetirse*

(70) La ayuda se ha calculado de forma que compense los servicios marítimos por los costes externos no asumidos en los servicios por carretera competidores. El importe de la contribución por cada trayecto individual corresponde a la diferencia entre los costes externos del transporte por carretera y los del transporte marítimo. Esta diferencia se calcula sobre la base de un estudio actualizado elaborado por la asociación *Amici della terra*. Los factores tomados en consideración para estos cálculos son los gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, el ruido, la congestión y los accidentes. La Comisión observa que el resultado del estudio muestra claramente que este proyecto intermodal mar-tierra genera considerables ahorros en términos de costes externos.

(71) La Comisión cree que el nivel previsto de las ayudas se basa en un análisis comparativo razonable de los costes externos de las dos modalidades de transporte, y que se limita al importe necesario para fomentar el paso a los servicios marítimos. La ayuda se destina, por lo tanto, a la realización de un proyecto detallado que tiene un impacto ambiental preestablecido.

(72) Por lo que se refiere a la condición según la cual el proyecto debe referirse únicamente a nuevas rutas o a la mejoría de servicios existentes, la Comisión observa que el régimen ya fue aprobado directamente en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. Así pues, la evaluación de la prórroga notificada del régimen en función de esta condición de las Directrices marítimas no es relevante, puesto que la modificación se aplicará necesariamente a rutas que ya han sido financiadas en el marco del régimen existente.

(73) Como en el régimen inicial, los beneficiarios serán libres de elegir la línea marítima más conveniente y el operador más competitivo por cada una de las rutas elegidas. Estas disposiciones garantizan un trato no discriminatorio entre los operadores marítimos. La Comisión cree por lo tanto que se cumple la condición.

7.3.4. *Cuarta condición: la ayuda debe destinarse a cubrir los costes de explotación del servicio en cuestión hasta un máximo del 30 %*

(74) La subvención concedida a los proyectos seleccionados está limitada al 30 % de los costes de explotación.

7.3.5. *Quinta condición: la ayuda debe concederse sobre la base de criterios transparentes aplicados de manera no discriminatoria con respecto a los armadores establecidos en la Unión. En principio, la ayuda deberá destinarse a un proyecto seleccionado por las autoridades del Estado miembro mediante licitación, de conformidad con la normativa de la Unión aplicable*

(75) La Comisión observa que los criterios que se aplican para la concesión de la ayuda son transparentes, y que los armadores establecidos en la Unión reciben un trato no discriminatorio.

7.3.6. *Sexta condición: el servicio a que se refiere el proyecto debe ser comercialmente rentable tras el periodo elegible para la ayuda pública*

(76) Como ya se ha indicado anteriormente, la ralentización económica ha impedido a las empresas de transportes estabilizar los niveles de transporte intermodal alcanzados. Así pues, no ha sido posible rentabilizar los proyectos tras tres años de subvención. No obstante, la Comisión tiene en cuenta el hecho de que Italia se ha comprometido a prorrogar la obligación, que incumbe a los beneficiarios, de gestionar comercialmente los servicios durante un año suplementario con respecto a los cuatro años de subvenciones. La Comisión cree, por lo tanto, que se cumple la condición.

7.3.7. *Séptima condición: la ayuda no debe ser acumulable con compensaciones por servicio público (obligaciones o contrato)*

(77) Como ya se ha indicado, la ayuda no puede ser acumulable con compensaciones por servicio público.

8. **CONCLUSIÓN**

(78) La Comisión concluye, por lo tanto, que la modificación del régimen mediante una prórroga de un año es compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La medida que Italia tiene previsto ejecutar -sobre la base del artículo 2, apartado 250, de la ley nº 91 de 23 de diciembre de 2009, y del decreto del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* de 31 de enero de 2011- para el desarrollo de las cadenas logísticas y el perfeccionamiento de la intermodalidad, es compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Por consiguiente, se autoriza la aplicación de la medida.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 17 de julio de 2013.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente