DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de julho de 2013

relativa ao auxílio estatal SA.33412 (12/C) (ex 11/N) que a Itália tenciona conceder ao desenvolvimento de cadeias logísticas e ao aperfeiçoamento da intermodalidade

[notificada com o número C(2013) 4392]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/487/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

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

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições supramencionadas [1] e tendo em conta estas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Mediante notificação eletrónica de 27 de julho de 2011, as autoridades italianas notificaram à Comissão, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, a sua intenção de alterar um regime de auxílios destinado a incentivar a transferência de veículos pesados de mercadorias da estrada para o mar. A notificação foi registada com o número de processo SA.33412.

(2) Em 14 de setembro de 2011, realizou-se uma reunião entre os serviços da Comissão e os representantes das autoridades italianas, na sequência da qual a Comissão solicitou informações adicionais sobre a medida notificada em 23 de setembro de 2011, 9 de dezembro de 2011, 7 de março de 2012 e 16 de maio de 2012. As autoridades italianas apresentaram as informações solicitadas em 19 de outubro de 2011, 9 de novembro de 2011, 11 de janeiro de 2012, 19 de março de 2012 e 12 de junho de 2012.

(3) Por carta datada de 25 de julho de 2012, a Comissão informou a Itália de que tinha decidido dar início ao procedimento formal de investigação estabelecido no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE no que diz respeito à alteração do regime de auxílios ao desenvolvimento de cadeias logísticas e ao aperfeiçoamento da intermodalidade.

(4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento («decisão de dar início ao procedimento») foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [2]. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.

(5) Por carta datada de 9 de agosto de 2012, a Itália apresentou as suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento.

(6) Por cartas datadas de 15, 30 e 31 de outubro de 2012, as partes interessadas apresentaram as suas observações sobre a referida decisão. Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão transmitiu essas observações à Itália, a fim de lhe dar a oportunidade de as comentar. As autoridades italianas comunicaram as suas observações por carta datada de 16 de janeiro de 2013.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS

2.1. Antecedentes

(7) A medida prevê a alteração de um regime de auxílios estatais destinado a apoiar a transferência modal de veículos pesados de mercadorias da estrada para o mar. Serão concedidos auxílios às empresas de transporte rodoviário de mercadorias que utilizem as rotas marítimas, novas ou já existentes, em vez do transporte rodoviário.

(8) O regime de auxílios inicial foi autorizado pela Comissão em 20 de abril de 2005 por um período de três anos, compreendido entre 1 de janeiro de 2007 e 31 de dezembro de 2009 (a seguir, «decisão de 2005») [3].

(9) Ao abrigo do regime em causa, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias beneficiárias do auxílio tinham a obrigação de manter – durante os três anos após o termo deste – o mesmo número de viagens efetuadas ou a mesma quantidade de mercadorias transportadas no período objeto do auxílio [4].

[1] JO C 301 de 5.10.2012, p. 49.

[2] Ver nota de rodapé n.º 1.

[3] Auxílio estatal n.º 496/2003, JO C 79 de 1.4.2006, p. 26.

[4] Ver considerandos 7, 21, 28 e 29 da decisão de 2005.

(10) O considerando 26 da decisão de 2005 impõe às autoridades italianas a obrigação de informarem regularmente a Comissão sobre a evolução e o impacto dos auxílios em matéria de política de transportes e de política do ambiente.

(11) A Comissão recebeu um relatório de execução que destaca as principais tendências no mercado de 2007 a 2009 e sublinha a necessidade de prorrogar por dois anos o regime inicial.

(12) O relatório salienta, *inter alia*, o seguinte:

(a) o montante global do auxílio efetivamente concedido foi inferior ao atribuído e autorizado pela decisão de 2005;

(b) durante esse período, houve um aumento constante do número de viagens nas rotas nacionais, como ilustrado pela tabela seguinte:

Frequência	2007	2008	2009
Rotas nacionais	325 819	349 406	372 110
Rotas na UE ([1])	136 030	139 722	107 203
Total	461 849	489 128	479 313

([1]) Estas viagens são efetuadas, na sua grande maioria, de e para Espanha.

De acordo com as informações fornecidas pelas autoridades italianas, a redução do número de viagens registado nas rotas na UE em 2009 – que implicou, implicitamente, uma diminuição do nível das contribuições públicas – constitui uma consequência direta da crise económica, que exerceu um impacto considerável no mercado.

(c) A tendência registada nos volumes de transporte de mercadorias é semelhante, ou seja, um aumento estável nas rotas nacionais e uma diminuição nas rotas intra-UE. No entanto, o volume global de mercadorias aumentou de forma constante durante o período de referência.

(d) Segundo as previsões, o número total de viagens em 2010 deveria ter sido de 564 519.

2.2. **Objetivo do regime de auxílios**

(13) Tal como especificado no considerando 3, o objetivo do regime consiste em facilitar a transferência modal do transporte de mercadorias da estrada para o mar.

2.3. **Base jurídica nacional**

(14) O regime de auxílios baseia-se nas seguintes disposições:

(a) Artigo 3.º, n.º 2 C, do Decreto-Lei n.º 209 de 24 de setembro de 2002, convertido, com alterações, na Lei n.º 265 de 22 de novembro de 2002;

(b) D.P.R. (Decreto do Presidente da República Italiana) n.º 205, de 11 de abril de 2006;

(c) Artigo 2.º, n.º 250, da Lei n.º 191 de 23 de dezembro de 2009;

(d) Decreto do Ministério das Infraestruturas e dos Transportes italiano, de 31 de janeiro de 2011, que aprova a prorrogação do regime para 2010; o decreto correspondente para 2011, sujeito à autorização da Comissão, foi já adotado; no entanto, durante o procedimento formal de investigação, a Itália comprometeu-se a reduzir em um ano a prorrogação.

2.4. **Orçamento**

(15) A dotação para a alteração proposta é de 60 milhões de euros (30 milhões de euros para 2010 e 30 milhões de euros para 2011).

2.5. **Duração**

(16) As autoridades italianas notificaram a alteração do regime sob a forma de uma prorrogação de dois anos (2010 e 2011). Além disso, confirmaram que, até à data, ainda não foi concedido qualquer auxílio ao funcionamento dos serviços marítimos em 2010 e 2011 e que a medida somente será aplicada após a autorização da Comissão.

2.6. **Alterações ao regime de auxílios estatais**

(17) As alterações notificadas pelas autoridades italianas dizem respeito ao seguinte:

(a) Prorrogação do regime de auxílios para 2010 e 2011;

(b) Um novo orçamento global de 60 milhões de euros, ou seja, 30 milhões de euros para cada ano da prorrogação.

(18) Durante o procedimento formal de investigação, a Itália comprometeu-se a reduzir a prorrogação de dois anos para apenas um.

(19) As autoridades italianas confirmaram que, durante o período de prorrogação, não serão aplicadas medidas complementares, como as autorizadas pela Decisão de 2005.

2.7. **Justificação da alteração**

(20) As autoridades italianas explicaram que o cumprimento dos objetivos previstos (estabilizar a transferência modal obtida com o regime inicial e desenvolver posteriormente as rotas subvencionadas) ficou comprometido pela crise económica.

(21) Durante o procedimento formal de investigação, a Itália comprometeu-se igualmente a prolongar a obrigação de exploração comercial continuada dos serviços de transporte, sem auxílios, por um período suplementar de um ano.

2.8. **Cúmulo**

(22) É permitido o cúmulo com subvenções regionais para o mesmo efeito, até ao limite de 30 % dos custos totais de transporte.

2.9. **Beneficiários**

(23) Todas as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, incluindo os agrupamentos temporários ou permanentes e as associações de transportadores que embarquem os seus veículos e reboques (acompanhados ou não dos respetivos condutores) em navios de transporte de mercadorias com vista à utilização de determinadas rotas marítimas específicas, identificadas por decreto do Ministro das Infraestruturas e dos Transportes, podem solicitar subvenções ao abrigo do regime.

2.10. **Forma e intensidade do auxílio**

(24) O regime prevê a concessão de subvenções a fundo perdido, cujo montante corresponde à diferença existente entre os custos externos do transporte rodoviário e os do transporte marítimo.

(25) Esta diferença será calculada com base num estudo atualizado efetuado pela associação Amigos da Terra ([5]). Os fatores tidos em conta nos cálculos são os gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o congestionamento e os acidentes. Este estudo foi atualizado com base nos resultados do primeiro período de aplicação do regime de auxílios. A diferença nos encargos sociais e ambientais incorridos pela utilização das «autoestradas do mar» em vez do transporte rodoviário permitiu poupar 411 milhões de euros.

(26) Este estudo revela que um veículo pesado de mercadorias com 14 metros de comprimento, que efetue um trajeto de 100 km por estrada, com carga, gera custos externos de cerca de 212,58 euros, ao passo que os custos externos da mesma distância por mar são estimados em cerca de 79,37 euros. A diferença, de 133,21 euros para um percurso de 100 km, constitui o valor médio utilizado como base para os benefícios a conceder aos transportadores rodoviários para a utilização das «autoestradas do mar». Este valor será adaptado tendo em conta as condições de mercado específicas nas diversas rotas identificadas.

2.11. **Procedimento**

(27) Os beneficiários terão de realizar um certo número de viagens, que será fixado anualmente para cada rota. As empresas candidatas devem ter realizado pelo menos 80 viagens por ano em cada rota.

(28) Para além do auxílio de base, será concedido um auxílio adicional às empresas que efetuem mais de 1 600 viagens por ano em cada rota. No entanto, não pode ser excedido o máximo de intensidade do auxílio, fixado em 30 %. O objetivo deste auxílio adicional consiste em encorajar as empresas a formar associações e em aumentar a taxa de ocupação dos navios utilizados para o transporte de mercadorias.

(29) As rotas marítimas elegíveis serão identificadas por decreto ministerial com base nos seguintes critérios:

(a) Adequação da rota marítima para promover a transferência de quantidades substanciais de tráfego da estrada para o mar;

(b) Adequação da rota marítima para reduzir o congestionamento na rede rodoviária italiana;

(c) Melhoria previsível dos padrões ambientais através da utilização da rota marítima em comparação com a correspondente rota rodoviária.

(30) As novas rotas marítimas selecionadas serão selecionadas de entre aquelas que atualmente não são suficientemente servidas por mar.

(31) As candidaturas devem incluir um compromisso dos beneficiários no sentido de, no período de três anos após o termo do regime, manterem o mesmo número de viagens efetuadas ou transportarem a mesma quantidade de mercadorias que no período objeto do auxílio. Durante a investigação da Comissão à presente medida, a Itália prorrogou por mais um ano o período de três anos acima mencionado.

(32) As contribuições só são concedidas na condição de as tarifas serem mantidas ao mesmo nível, em conformidade com a taxa de inflação.

([5]) P.L. Lombard e A. Malocchi, *Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Milano, Franco Angeli. A este respeito, a Comissão sublinha que existem outros métodos de calcular os custos externos dos diferentes modos de transporte, em especial os utilizados pela Comissão para os projetos Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

(33) A concessão das contribuições pode ser feita retroativamente, após exame dos documentos pertinentes e dentro dos limites do financiamento disponibilizado e destinado a este fim específico. Se as contribuições a conceder excederem os fundos disponíveis para o ano em causa, o montante das mesmas será definido por uma decisão ministerial especial.

3. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

3.1. Existência de auxílio

(34) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão começou por salientar que o regime alterado conferia uma vantagem aos transportadores rodoviários e que, a esse nível, constituía um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(35) A Comissão considerou igualmente que os operadores que fornecem serviços de transporte marítimo aos transportadores rodoviários poderiam igualmente beneficiar de uma vantagem indireta em resultado do regime alterado.

3.2. Compatibilidade do auxílio

(36) No que respeita à compatibilidade do regime alterado, a Comissão observou, em primeiro lugar, que o regime inicial foi declarado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(37) Assinalou, no entanto, que a alteração do regime notificada infringe uma condição da decisão de 2005, segundo a qual os transportadores rodoviários que beneficiavam do regime inicialmente aprovado se comprometiam – no período de três anos após o termo do regime e sem receber quaisquer auxílios – a efetuar o mesmo número de viagens ou a transportar a mesma quantidade de mercadorias do que no período objeto do auxílio.

(38) A Comissão assinalou ainda que, se os operadores que prestam serviços marítimos aos transportadores rodoviários devessem ser considerados beneficiários indiretos do regime ([6]), a Comissão deveria também avaliar a compatibilidade deste auxílio com base no ponto 10 das Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (a seguir, «Orientações relativas aos Transportes Marítimos») ([7]).

(39) Dado que, neste caso, o auxílio concedido aos transportadores marítimos iria financiar o funcionamento das rotas existentes e prolongar-se para além do período de três anos previsto nas Orientações relativas aos Transportes Marítimos, a Comissão manifestou dúvidas quanto à compatibilidade do regime alterado com o mercado interno.

([6]) Ver considerando 33.
([7]) JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

4. OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

(40) A Comissão recebeu observações de três associações de operadores de transportes, a saber, a CETM, a ANITA e o *Short Sea Promotion Centre* (Centro de promoção do transporte marítimo de curta distância).

(41) Fundamentalmente, as partes interessadas apoiam a posição de Itália no que diz respeito à crise económica e às suas repercussões globais nas atividades de transporte.

(42) Sublinharam, em especial, o impacto da crise económica no setor dos transportes, tão profundo que impediu o desenvolvimento ulterior do tráfego intermodal ao nível inicialmente previsto.

5. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA

(43) As observações formuladas pela Itália sobre a decisão de dar início ao procedimento são resumidas a seguir.

(44) Em primeiro lugar, a Itália argumentou que o compromisso de manter os níveis de tráfego após o termo do regime tinha sido assumido pelos transportadores rodoviários num contexto de mercado completamente diferente. Dado que a amplitude e a duração da crise não poderiam ter sido previstas na altura, a Comissão deveria ter em conta as circunstâncias excecionais que determinaram a necessidade de alterar o regime notificado.

(45) Estava previsto que a transferência intermodal ficasse estabilizada quando o tráfego marítimo, em termos de viagens e de arqueação, tivesse aumentado um terço, em 2011, em comparação com 2007. Este valor predefinido tinha sido estimado com base num estudo realizado pela CETENA e pela COFIR em junho de 2002, enquanto parte do «Programa extraordinário de investigação para o desenvolvimento da cabotagem marítima e fluvial».

(46) Contudo, a partir do segundo semestre de 2008, a recessão económica atingiu duramente as empresas de transporte rodoviário de mercadorias beneficiárias do regime a meio da sua aplicação, dificultando a estabilização dos níveis de transporte intermodal requeridos. Em especial, a Comissão deve ter em conta a diminuição do número de viagens e de arqueação, gerada pela diminuição dos contratos e pela recessão económica.

(47) Em segundo lugar, em apoio da alteração notificada, a Itália referiu que, durante a aplicação do regime inicial, o orçamento não tinha sido plenamente utilizado, o que significa que os fundos necessários para a alteração notificada se encontram ainda no limite do orçamento inicial.

(48) Em terceiro lugar, a Comissão deveria ter em conta o facto de não ter sido recebida qualquer denúncia das partes interessadas, nem a nível nacional nem a nível da União, o que deveria ser considerado como uma indicação de que não havia distorções indevidas da concorrência.

(49) Por último, a Itália alegou que qualificar os benefícios potenciais da medida para companhias marítimas como auxílio na aceção do artigo 107.º do TFUE implicaria necessariamente que a Comissão avaliasse igualmente os efeitos da medida sobre outras atividades conexas, como a manutenção das docas, os agentes de navegação e os operadores portuários. Segundo as autoridades italianas, uma tal abordagem seria contrária tanto à prática anterior como à jurisprudência.

(50) Para dissipar as preocupações da Comissão quanto à compatibilidade da prorrogação notificada, a Itália comprometeu-se, no âmbito do procedimento formal de investigação, a alterar do seguinte modo a medida notificada: reduzindo a prorrogação de dois anos para apenas um ano e prolongando consequentemente por um ano suplementar a obrigação da gestão comercial não subvencionada dos serviços de transporte.

6. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

(51) Por carta de 16 de janeiro de 2013, as autoridades italianas apresentaram à Comissão as suas observações sobre as observações dos interessados no âmbito do procedimento formal de investigação.

(52) As autoridades italianas apoiaram, em especial, as observações apresentadas pelas três associações de transportes acima referidas, designadamente as relativas à ausência de distorções indevidas da concorrência e à qualificação de uma vantagem potencial para as companhias de navegação.

7. APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO

7.1. Existência de auxílio

(53) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, salvo disposição em contrário do Tratado, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(54) Os critérios enunciados no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, para determinar se a medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, devem ser cumulativamente satisfeitas todas as condições supramencionadas. Para constituir um auxílio estatal, o apoio financeiro deve:

(a) Ser concedido pelo Estado ou ser proveniente de recursos estatais;

(b) Favorecer certas empresas ou certas produções («seletividade»);

(c) Conferir uma vantagem económica às empresas beneficiárias;

(d) Falsear ou ameaçar falsear a concorrência e afetar o comércio entre Estados-Membros.

(55) No caso em apreço, o financiamento público da alteração proposta é concedido pelo Estado e proveniente de recursos estatais. Além disso, favorece apenas certas empresas, pelo que é seletivo.

(56) A Comissão considera que a alteração proposta confere uma vantagem económica aos transportadores rodoviários que efetuem operações de transportes elegíveis para o regime, uma vez que os exime de uma parte dos custos de exploração.

(57) Além disso, a Comissão observa que o regime assim alterado, apesar de destinado diretamente às transportadoras rodoviárias de mercadorias, leva indubitavelmente a um aumento da procura de determinados serviços marítimos e, por conseguinte, das receitas correspondentes. A Comissão conclui, por conseguinte, que o regime alterado confere uma vantagem económica às companhias marítimas.

(58) Por último, quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa face às demais empresas concorrentes a nível das trocas comerciais intra-UE, deve entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas por esse auxílio ([8]). É suficiente que o destinatário do auxílio se encontre em concorrência com outras empresas nos mercados abertos à concorrência ([9]). No caso vertente, os beneficiários desenvolvem a sua atividade em concorrência com outras empresas na União. Por conseguinte, a medida notificada é suscetível de distorcer a concorrência e afetar o comércio no mercado interno.

([8]) Ver em especial: Processo 730/79, Philip Morris/Comissão, Coletânea 1980, p. 2671, n.o 11; Processo C-53/00, Ferring, Coletânea 2001, p. I-9067, n.o 21; Processo C-372/97, Itália/Comissão (Coletânea 2004, p. I-3679, n.o 44).

([9]) Processo T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comissão, Coletânea 1998, p. II-717.

(59) À luz destas conclusões, a Comissão considera que o regime de auxílios alterado contém elementos de auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, tanto para os transportadores rodoviários como para as companhias marítimas.

7.2. **Legalidade do auxílio**

(60) A medida não foi posta em prática antes da aprovação formal da Comissão. A Comissão observa que, no âmbito da prorrogação do regime, o auxílio apenas será pago após a aprovação da Comissão. Por conseguinte, as autoridades italianas respeitaram a obrigação de suspensão prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(61) Ao mesmo tempo, uma vez que a prorrogação notificada diz respeito a um período de tempo já transcorrido, a Comissão considera que qualquer aumento na procura de serviços marítimos em consequência do regime já terá necessariamente ocorrido no momento em que os serviços foram utilizados.

7.3. **Compatibilidade do auxílio**

(62) A Comissão observa que a única alteração ao regime anterior é a prorrogação no tempo e o consequente financiamento adicional. Não serão subvencionadas quaisquer medidas adicionais no âmbito da prorrogação. Todos os outros elementos se mantêm inalterados relativamente ao regime apreciado pela Comissão na decisão de 2005.

(63) Durante o procedimento formal de investigação, a Itália comprometeu-se a reduzir a prorrogação de dois anos para apenas um. Comprometeu-se igualmente a prolongar a obrigação de continuar a gestão comercial dos serviços, sem auxílios, por um ano suplementar.

(64) O ponto 10 das Orientações relativas aos Transportes Marítimos estabelece vários critérios para a avaliação da compatibilidade de uma medida destinada a melhorar a cadeia intermodal e a descongestionar as estradas. No entanto, a Comissão considera que estas condições têm de ser apreciadas à luz das circunstâncias específicas do caso vertente (alteração de um regime de auxílios existente já aprovado diretamente ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE) e das circunstâncias excecionais que alteraram significativamente as condições de mercado existentes na altura em que o regime foi inicialmente aprovado pela Comissão.

7.3.1. *Primeira condição: o auxílio deve ter uma duração que não exceda três anos e por objeto o financiamento de um serviço marítimo que estabeleça uma ligação entre portos situados no território dos Estados-Membros*

(65) No caso em apreço, a Itália demonstrou suficientemente que a crise económica afetou significativamente a exploração dos serviços de transporte, com a consequência de que os beneficiários não puderam respeitar o compromisso assumido no sentido de prosseguir a gestão comercial dos serviços em questão após o período de financiamento inicial de três anos ([10]). Além disso, a Itália comprometeu-se a prorrogar por um período suplementar de um ano a condição relativa à gestão comercial dos serviços. Além do mais, é indubitável que o regime se destina a financiar serviços de transporte marítimo que ligam portos da União Europeia.

(66) Assim sendo, mesmo se a duração total do regime alterado é de quatro anos, a Comissão considera que, à luz das circunstâncias particulares do caso em apreço, se justifica considerar essa prorrogação limitada como sendo conforme às condições acima enunciadas.

7.3.2. *Segunda condição: o serviço deve permitir que o transporte (essencialmente de mercadorias) efetuado por estrada seja total ou parcialmente efetuado por via marítima, sem desvios do transporte marítimo contrários ao interesse comum*

(67) Tal como acima se refere, o objetivo do regime subvencionado consiste em apoiar o transporte marítimo de mercadorias, contribuindo para os custos de exploração associados à movimentação de mercadorias por via marítima.

(68) A Comissão toma igualmente em conta a dotação relativamente modesta da alteração notificada.

(69) A Comissão considera, assim, que a medida contribui para a realização de um objetivo da União e que a potencial distorção da concorrência causada pelo auxílio é compensada pelos benefícios mais amplos que o regime comportará ao permitir transferir fluxos do tráfego de

([10]) A este respeito, há que salientar que existe uma divergência entre as Orientações relativas aos Transportes Marítimos e as Orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário (JO C 184 de 22.7.2008, p. 13), as quais, para regimes análogos que visam a promoção da transferência intermodal do transporte por estrada para o transporte ferroviário, não preveem um limite correspondente de três anos. Assim, aquando da revisão das Orientações relativas aos Transportes Marítimos, a Comissão especificará que, em determinadas circunstâncias, os auxílios estatais para o transporte marítimo de curta distância poderão ser declarados compatíveis por um período superior a três anos.

mercadorias da estrada para as vias navegáveis, incentivando assim a transferência modal para um sistema de transportes mais sustentável. Por conseguinte, a Comissão considera que a alteração em questão diz respeito a um regime de auxílios que permite que o transporte por estrada seja efetuado total ou parcialmente por via marítima e que não se verificam desvios de transporte marítimo contrários ao interesse comum.

7.3.3. *Terceira condição: o auxílio deve destinar-se à implementação de um projeto pormenorizado que tenha um impacto ambiental preestabelecido, diga respeito a uma nova rota ou à melhoria dos serviços numa rota já existente, e associe, se necessário, vários armadores. Uma mesma linha não pode ser objeto de mais de um projeto financiado e este último não pode ser renovado, prorrogado ou repetido*

(70) O auxílio foi calculado de modo a compensar os serviços marítimos pelos custos externos não assumidos pelos serviços rodoviários concorrentes. O montante do auxílio a conceder por viagem corresponde à diferença existente entre os custos externos do transporte rodoviário e os do transporte marítimo. Esta diferença é calculada com base num estudo atualizado efetuado pela associação Amigos da Terra. Os fatores tidos em conta nos cálculos são os gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o congestionamento e os acidentes. A Comissão assinala que os resultados do estudo demonstram claramente que este projeto intermodal mar-terra implica poupanças substanciais em termos de custos externos.

(71) A Comissão considera que o nível previsto do auxílio se deve basear numa análise comparativa razoável dos custos externos dos dois modos de transporte e que o mesmo se deve limitar ao montante necessário para incentivar a mudança para os serviços marítimos. Por conseguinte, o auxílio é destinado à implementação de um projeto pormenorizado com um impacto ambiental preestabelecido.

(72) No que diz respeito à condição segundo a qual o projeto deve dizer respeito unicamente a *novas rotas ou à modernização dos serviços existentes*, a Comissão observa que o regime já tinha sido aprovado diretamente ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. Por conseguinte, a avaliação da prorrogação notificada do regime à luz desta condição das Orientações relativas aos Transportes Marítimos não é relevante, dado que a alteração irá necessariamente aplicar-se a rotas que já foram financiadas no âmbito do atual regime.

(73) Tal como ao abrigo do regime inicial, os beneficiários deverão ter a liberdade de escolher a linha marítima mais conveniente e o operador mais competitivo para cada uma das rotas selecionadas. Estas disposições garantem um tratamento não discriminatório entre os operadores de transporte marítimo. Por conseguinte, a Comissão considera que esta condição se encontra preenchida.

7.3.4. *Quarta condição: o auxílio deverá ter por finalidade cobrir até 30 % dos custos de exploração do serviço em causa*

(74) A subvenção concedida aos projetos selecionados é limitada a 30 % dos custos de exploração.

7.3.5. *Quinta condição: o auxílio deve ser concedido com base em critérios transparentes e aplicados de forma não discriminatória aos armadores estabelecidos na União. O auxílio deve, regra geral, ser concedido a um projeto selecionado pelas autoridades do Estado-Membro mediante concurso, nos termos das regras aplicáveis na União*

(75) A Comissão observa que os critérios aplicados para a concessão dos auxílios são transparentes e que os armadores da União são tratados de forma não discriminatória.

7.3.6. *Sexta condição: o serviço objeto do projeto deve ser comercialmente viável após decorrido o período em que é elegível para o auxílio estatal*

(76) Tal como acima se refere, a recessão económica impediu as empresas de transporte rodoviário de estabilizarem os níveis de transporte intermodal atingidos. Por conseguinte, os projetos não puderam alcançar a viabilidade após o período de três anos de concessão do auxílio. Não obstante, a Comissão tem em conta o facto de a Itália se ter comprometido a prorrogar por mais um ano a obrigação que incumbe aos beneficiários de explorarem os serviços comercialmente após os quatro anos de subvenção; Por conseguinte, a Comissão considera que esta condição se encontra preenchida.

7.3.7. *Sétima condição: o auxílio não deve ser cumulado com compensações de serviço público (obrigações ou contratos)*

(77) Tal como indicado, o auxílio não pode ser cumulado com compensações de serviço público.

8. **CONCLUSÃO**

(78) A Comissão conclui, por conseguinte, que a alteração do regime através de uma prorrogação por um ano é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A medida que a Itália tenciona aplicar com base no artigo 2.º, n.º 250, da Lei n.º 191, de 23 de dezembro de 2009, e do Decreto do Ministério das Infraestruturas e dos Transportes italiano, de 31 de janeiro de 2011, para o desenvolvimento de cadeias logísticas e o aperfeiçoamento da intermodalidade é compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Consequentemente, a execução desta medida é autorizada.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 17 de julho de 2013.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente