

AYUDAS ESTATALES — ITALIA

Comunicación de la Comisión dirigida a los Estados miembros y demás interesados en relación con la ayuda estatal N 376/01 — «Régimen de ayudas estatales a las instalaciones de transporte por cable»**Aprobación de una ayuda estatal con arreglo a los artículos 87 y 88 del Tratado CE****(Asuntos en los que la Comisión no plantea objeciones)**

(2002/C 172/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Mediante carta de 27 de febrero de 2002, la Comisión comunicó a Italia su decisión de no plantear objeciones sobre la ayuda en cuestión.

pequeña y mediana empresa a los candidatos preseleccionados.

I. Procedimiento

1. Mediante carta de 3 de mayo de 2001, las autoridades italianas notificaron, en cumplimiento del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, el régimen de ayuda previsto en el artículo 8 de la Ley 140/99, modificado por el párrafo 45 del artículo 145 de la Ley 388/2000, relativa al fondo para la innovación de las instalaciones de transporte por cable. Mediante carta de 15 de junio de 2001, la región de Toscana también proporcionó información sobre este mismo régimen de ayudas.
2. Por carta de 9 de julio de 2001, la Comisión informó a Italia de que, tras un primer examen, la notificación resultaba incompleta. En particular, la notificación indicaba que el panorama de los beneficiarios potenciales de la ayuda era muy variado, comprendiendo las instalaciones destinadas al transporte de enlace urbano y las instalaciones destinadas a los deportes de invierno en estaciones turísticas. En cuanto a su tamaño, los beneficiarios podían ser empresas pequeñas, medianas y grandes. Por consiguiente, la Comisión instaba a las autoridades italianas a clasificar, a efectos de evaluación, a los beneficiarios potenciales en diferentes categorías de instalaciones (instalaciones destinadas al transporte, instalaciones para actividades deportivas de uso local y no local).
3. Mediante carta de 6 de agosto de 2001, las autoridades italianas solicitaron una prórroga hasta el 10 de diciembre del plazo previsto para la respuesta. Esta solicitud fue acogida en los servicios de la Comisión. Mediante carta del 5 de octubre de 2001, las autoridades italianas aclararon que los elementos proporcionados por la región de Toscana también debían considerarse parte integrante de la notificación del régimen de ayudas enviada anteriormente.
4. Mediante carta del 25 de octubre de 2001, se recibió una parte de las informaciones adicionales solicitadas el 9 de julio de 2001. En realidad, se transmitió la lista de los beneficiarios potenciales seleccionados con ocasión del primer anuncio de acceso al fondo, subdivididos en las tres categorías siguientes: i) instalaciones destinadas principalmente al transporte de personas y mercancías en sustitución de otras formas de transporte; ii) instalaciones destinadas a actividades deportivas en estaciones turísticas y iii) instalaciones aisladas destinadas a la actividad deportiva local. También figuraba la aplicación de la definición de

5. Mediante fax de 16 de noviembre de 2001, las autoridades italianas solicitaron reunirse con los servicios de la Comisión para aclarar los datos de la información proporcionados. Esta reunión se celebró el 21 de noviembre. Mediante carta de 14 de enero de 2002, las autoridades italianas aceptaron la prórroga de un mes del plazo para el estudio del caso por la Comisión.
6. Por carta de 28 de enero de 2002, recibida el 1 de febrero de 2002, las autoridades italianas se comprometieron, con vistas a futuros anuncios de acceso a los beneficios, a adaptar el régimen en cuestión a las indicaciones de compatibilidad con el mercado común descritas en la presente Decisión y proporcionaron otros datos sobre el régimen. Habida cuenta de los detalles complementarios recibidos, la Comisión informó a Italia de que el período de dos meses previsto para el examen comienza el día siguiente al de la recepción de la carta. Por carta de 19 de febrero de 2002, las autoridades italianas se comprometieron a volver a notificar el régimen antes de finales de 2006.

II. Descripción de la medida

7. En virtud del artículo 8 de la Ley 140/99, modificado por el apartado 45 del artículo 145 de la Ley 388/2000, se crea un fondo para la innovación tecnológica, la modernización y la mejora de los niveles de seguridad de las instalaciones por cable situadas en las regiones italianas de estatuto ordinario.
8. Pueden presentar solicitud de contribución los operadores de instalaciones de ascensión por cable. La duración del régimen de ayudas no está limitada, ya que se publicarán, de forma periódica, anuncios de acceso a los beneficios. La instrucción de las solicitudes se confía a las autoridades regionales. El total de los recursos del fondo se distribuye entre las regiones interesadas de acuerdo con las solicitudes recibidas. Las solicitudes son aceptadas por orden de llegada hasta agotamiento de los recursos disponibles. Con ocasión del primer anuncio se eligieron 82 proyectos que fueron presentados sucesivamente hasta el 21 de agosto de 1999 al Ministerio de Industria. Como quiera que la concesión de los beneficios está subordinada a su compatibilidad con la normativa comunitaria sobre ayudas estatales, hasta el momento no se ha concedido ninguna ayuda.

9. El fondo cuenta con unos recursos iniciales de 5,16 millones de euros al año durante 20 años, a partir de 1999; otros 2,58 millones de euros, durante 15 años fueron ingresados a partir de 2001. Las empresas adjudicatarias pueden obtener una contribución anual por un máximo del 3,5 % del importe total del gasto aprobado, durante 20 años, siempre que el proyecto de inversión haya concluido en los dos años siguientes al inicio de las obras. Si se aplica el índice de referencia/actualización del 5,02 % ⁽¹⁾, el equivalente de subvención bruto representa el 39,3 % de la inversión.
10. La Ley precisa que los beneficios no son acumulables con otros previstos para las mismas inversiones.
11. Se consideran gastos admisibles los realizados para la adquisición de bienes para la innovación tecnológica, la modernización y la mejora de los niveles de seguridad de las instalaciones de transporte por cable. Quedan excluidas las inversiones con fines no exclusivos de transporte mediante instalaciones por cable, como por ejemplo la adquisición de cañones de nieve o de los equipos para la preparación de las pistas.
12. Las autoridades italianas se comprometieron, con vistas a los futuros anuncios de acceso a los beneficios, a adaptar el régimen a las indicaciones de compatibilidad con el mercado común descritas en la presente Decisión.

III. Consideraciones generales sobre las instalaciones de transporte por cable

Existencia de ayuda estatal

13. En virtud del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE, existe ayuda estatal cuando determinadas empresas resulten favorecidas por ayudas otorgadas por los Estados, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia y afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros.
14. En ocasiones se sostiene que determinadas instalaciones de transporte por cable, por su carácter de infraestructura de transporte, no están sujetas a las normas sobre ayudas estatales. Este razonamiento no puede aceptarse en absoluto. La financiación pública de una infraestructura abierta a todos los posibles usuarios de forma no discriminada y gestionada por el Estado, normalmente no entra en el

ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado ⁽²⁾, ya que en este caso no se concede ninguna ventaja a una empresa, en virtud del apartado 1 del artículo 87, en competencia con otras empresas. Gran parte de la financiación de la infraestructura de transporte asume la forma de este tipo de inversión, por ejemplo una carretera pública no sujeta a peaje.

15. No obstante, en el caso de las instalaciones de transporte por cable, los operadores mantienen el control efectivo del acceso a las instalaciones y los usuarios, normalmente, pagan por la utilización de los mismos. En general, una instalación de transporte por cable es gestionada por un único operador y el transporte por cable puede, al menos en principio, ser una actividad económicamente rentable que es ejercida con ánimo de lucro por operadores privados.
16. Los operadores de transporte y el resto de los usuarios comerciales de la infraestructura de transporte entran en la definición de empresa contenida en el apartado 1 del artículo 87. De la jurisprudencia del Tribunal sobre el concepto de "empresa" se deduce que la cuestión esencial es establecer si la actividad que ésta desarrolla tiene o no carácter económico, mientras que la organización mediante la cual se desarrolla es menos relevante. El Tribunal de Primera Instancia en el asunto T-128/98 "Aéroports de Paris contra Comisión" ⁽³⁾ consideró que la gestión y la puesta a disposición de las instalaciones para la prestación de un servicio constituyen una actividad económica según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado. La persona privada o pública que gestione una infraestructura de transporte y que no forme parte de la estructura administrativa del Estado deberá ser considerada siempre como "empresa". Desde el punto de vista de la competencia, existente o potencial, cualquier beneficio económico concedido a empresas así definidas puede, en principio, provocar distorsiones de la competencia.
17. Además, no todas las instalaciones de transporte por cable son utilizadas por exigencia de movilidad general, sino que muchas de ellas están destinadas a una categoría económica de usuarios específico, en el sentido de consumidores de un bien de servicio que no es el transporté en sí mismo. Este es el caso, por ejemplo, de las instalaciones de transporte por cable destinados principalmente a los esquiadores. Estas instalaciones no proporcionan un servicio de transporte general, no obstante ofrecen los servicios de una instalación funcional para la práctica de un deporte.

⁽¹⁾ La ayuda concedida en varios plazos debe actualizarse por su valor en el momento de la concesión. El tipo de interés que se utilizará para la actualización, es el tipo de referencia aplicable en el momento de la concesión. En lo que se refiere al índice de actualización aquí indicado, es decir el aplicable a día 1 de enero de 2002, es válido únicamente para las ayudas concedidas durante 2002. Véase también la Comunicación de la Comisión relativa a una adaptación técnica del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización (DO C 241 de 26.8.1999).

⁽²⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 14 de septiembre de 2000 en el asunto N 208/2000, SOIT (NL). Véase además el Libro Blanco de la Comisión sobre Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la Unión Europea, COM (1998) 466 final de 22 de julio de 1998, capítulo 5, apartado 43 y la Comunicación de la Comisión COM 2001/35 final de 13 de febrero de 2001, p. 11 — "Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo".

⁽³⁾ Recopilación 2000, p. II-3929.

Distorsión de la competencia y efectos sobre los intercambios comerciales entre Estados miembros

18. La condición esencial para que una medida constituya una ayuda de Estado en el sentido del apartado 1 del artículo 87, es que altere la competencia e incida en los intercambios intracomunitarios. En el caso de las instalaciones de transporte por cable, la presencia de distorsiones de la competencia y de efectos sobre los intercambios entre Estados miembros debe evaluarse teniendo en cuenta la ubicación, la utilización y la dimensión de las instalaciones.
19. Las instalaciones de transporte por cable proporcionan un servicio únicamente en una localidad determinada. Este servicio no puede ser prestado en otro lugar. No obstante, este hecho no elimina el riesgo de efectos sobre el comercio entre Estados miembros. De hecho, podría haber operadores a nivel internacional y la financiación pública podría aportar ventajas al beneficiario o desanimar a otros operadores, eventualmente extranjeros, para prestar un servicio alternativo *in situ* (*). La financiación pública puede contribuir a atraer usuarios no residentes, por ejemplo procedente del propio Estado o de otro, desviándoles de otros destinos dotados de instalaciones de ascenso por cable, incluidas las situadas en otros Estados miembros.
20. En la evaluación de estos elementos conviene distinguir entre las instalaciones de transporte por cable destinadas a las actividades deportivas y las destinadas a satisfacer exigencias generales de transporte de la población.

Instalaciones destinadas a las actividades deportivas

21. En lo que se refiere a las instalaciones destinadas a las actividades deportivas, su número, precio y calidad son capaces de incidir sobre la selección de usuarios que, alternativamente, pueden optar por otras instalaciones situadas en otros Estados miembros. Las instalaciones de transporte por cable inciden sobre todos los usuarios de forma análoga y se prestan a una comparación fácil entre distintas estaciones invernales. Los abonos de transporte representan una parte importante del coste total de una vacación invernal y con frecuencia están incluidos en el paquete de vacaciones que venden los operadores internacionales. Por tanto, la financiación de las instalaciones de ascensión en estaciones invernales tiene efectos sobre la prestación de servicios destinados a los deportes de invierno, que constituye una actividad comercial internacional que se caracteriza por un elevado grado de intercambios intracomunitarios y por una fuerte competencia.
22. Además, hay ejemplos de empresas que gestionan instalaciones situadas en localidades de otros Estados miembros. La financiación pública proporciona ventajas que podrían ser aprovechadas en un mercado con competencia trans-

fronteriza incluso en lo que respecta a la oferta del servicio.

23. No obstante, se puede afirmar que las instalaciones destinadas a actividades deportivas en localidades poco equipadas para la prácticas de los deportes de invierno y con capacidades turísticas limitadas, tienden a tener una clientela puramente local y no están en condiciones de atraer usuarios que tengan como alternativa instalaciones situadas en otros Estados miembros. En estos casos, no se produciría ninguna distorsión de la competencia ni tampoco tendría efectos sobre los intercambios en lo que se refiere a la demanda. No obstante, en lo que respecta a la oferta, habría que evaluar si los beneficiarios actúan sólo a nivel local y si la financiación del Estado en favor de esta actividad perjudica o desanima a la oferta *in situ* de otras instalaciones por parte de operadores de otros Estados miembros. Esta última circunstancia resultaría bastante hipotética en los casos en los que el número de usuarios locales sea limitado: el servicio no sería económicamente rentable y la financiación pública sería la única manera de proporcionarlo.
24. Por tanto, la aportación del Estado a las instalaciones de transporte por cable destinadas a actividades deportivas en estaciones turísticas, generalmente altera la competencia y afecta a los intercambios intracomunitarios. No obstante, se admite la existencia de casos de instalaciones con clientela puramente local, para los cuales la financiación pública no alteraría la competencia ni incidiría en los intercambios intracomunitarios, por lo que no constituiría ayuda estatal de acuerdo con el apartado 1 del artículo 87.

Instalaciones de transporte por cable destinadas a satisfacer las necesidades generales de transporte

25. Las instalaciones destinadas principalmente a satisfacer exigencias generales de transporte de la población, en general no influyen en la selección de usuarios que podrían tener como alternativa destinos en otros Estados miembros. No obstante, la ayuda pública podría beneficiar a un operador que opere a nivel internacional o incidir negativamente sobre la oferta, efectiva o potencial *in situ* de medios de transporte alternativos por parte de un operador de otro Estado miembro. Es posible que en determinados casos, el beneficiario actúe sólo a nivel local y que una actividad de transporte alternativa no sea económica o técnicamente válida; en tal caso, la medida no alteraría la competencia ni incidiría en los intercambios intracomunitarios. En otros casos, la actividad de transporte, mediante instalaciones de ascenso por cable u otras, es técnica o económicamente factible y adecuada para atraer operadores comerciales que desarrollen una actividad económica según lo establecido en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado. Habida cuenta de la liberalización progresiva del sector de los transportes, no hay que excluir la posibilidad de que este transporte sea proporcionado por operadores de otros Estados miembros. En este caso, las medidas alterarían o amenazarían con alterar la competencia e incidirían en los intercambios intracomunitarios, por lo que constituirían una ayuda según lo establecido en el apartado 1 del artículo 87.

(*) También podría proporcionarse un servicio alternativo mediante medios diferentes de los de transporte por cable.

Conclusiones

26. Resumiendo, en general se considera que una instalación destinada a una actividad idónea para atraer usuarios no locales tiene efectos sobre los intercambios intracomunitarios. No obstante, ello podría no ser cierto en el caso de las instalaciones destinadas al deporte en localidades con escasos servicios y con capacidades turísticas limitadas. Por el contrario, las instalaciones destinadas principalmente a satisfacer necesidades de movilidad general de la población tendrían efectos sobre el comercio intracomunitario sólo en el caso de que existiera competencia transfronteriza en la oferta del servicio de transporte.

Criterios de distinción

27. Para distinguir estas categorías de instalaciones, habría que tener en cuenta los elementos siguientes:

- ubicación de las instalaciones (en el contexto urbano o de enlace entre centros habitados),
- períodos de funcionamiento (estacional en vez de anual, diurno o de horario prolongado),
- tipo de clientela, preferentemente local (número de abonos de transporte diarios con respecto a los semanales),
- número y capacidad de las instalaciones con respecto al número de usuarios residentes,
- presencia, en la zona, de otras instalaciones destinadas al turismo.

28. Un régimen de ayuda destinado a un tipo específico de instalaciones o que conceda ventajas en función de los diversos tipos de instalaciones debería fijar criterios objetivos sobre cuya base establecer las categorías de beneficiarios.

Compatibilidad de las medidas de ayuda en favor de las instalaciones de transporte por cable

29. Siempre que las instalaciones de transporte por cable se beneficien⁽⁵⁾ de recursos estatales que alteren la competencia y tengan repercusiones sobre los intercambios comerciales intracomunitarios, la financiación se atenderá a lo dispuesto en las normas relativas a las ayudas estatales del Tratado CE. La ayuda deberá notificarse de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado y del Reglamento sobre los procedimientos⁽⁶⁾ y también serán de aplicación las normas generales sobre la compatibilidad.

30. Lo anterior es válido también para las instalaciones construidas o gestionadas por entes públicos, en cuyo caso sigue siendo de aplicación el principio general según el cual la financiación pública debe concederse según el principio del inversor privado que opera en una economía de mercado. En otras palabras, los fondos públicos concedidos en exceso o en mejores condiciones de las que otorgaría un inversor privado en una situación análoga, cons-

tituyen una ayuda estatal sujeta a notificación de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 88. Este principio es válido para todas las formas de intervención económica incluidas las concesiones de capitales, los préstamos y las garantías.

31. Una vez comprobada la presencia de elementos de ayuda estatal deberá examinarse si la ayuda en cuestión es compatible con el mercado común en virtud de una de las excepciones que se precisan en los apartados 2 y 3 del artículo 87 del Tratado. Estas consideraciones no obstan para que se aplique la regla *de minimis* como se ilustra en el Reglamento de la Comisión al respecto⁽⁷⁾.

32. En el sector de los transportes es preciso adoptar un planteamiento específico sobre las ayudas estatales, ya que existe la exigencia de que el Estado intervenga para garantizar servicios de transporte que respondan a exigencias sociales y ambientales. El artículo 73 del Tratado prevé una excepción para satisfacer estas exigencias.

33. Finalmente, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado, la aplicación de las normas de competencia a las empresas de gestión de los servicios de interés económico general podría excluirse cuando obstaculice el cumplimiento, de derecho o de hecho, de la misión específica que les haya sido confiada.

Artículo 87

34. Como quiera que las condiciones para la aplicación de las cláusulas de exención que figuran en las letras b) ("ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional") y c) ("ayudas concedidas con objeto de favorecer la economía de determinadas regiones" de la República Federal de Alemania, afectadas por la división de Alemania) del apartado 2 del artículo 87, deben ser evaluadas, como es natural, caso por caso, no parece que la excepción contenida en la letra a) del apartado 2 del artículo 87 ("ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales") sea relevante en el caso de las ayudas destinadas a los operadores de instalaciones de transporte por cable.

35. En condiciones normales, la aplicación de la letra d) del apartado 3 del artículo 87 ("ayudas destinadas a promover la cultura y la conservación del patrimonio") del Tratado al caso de las instalaciones para ascenso quedaría excluida, mientras que la pertinencia de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 ("ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo") y de la letra b) del apartado 3 del artículo 87 ("las ayudas para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro"), deben evaluarse caso por caso. Esta evaluación no debería apartarse de las normas establecidas para todas las actividades económicas.

⁽⁵⁾ Como es natural, si las instalaciones se benefician de una medida de carácter general, esta no podrá considerarse como ayuda estatal debido a la ausencia de carácter selectivo.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n° 69/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas *de minimis* (DO L 10 de 13.1.2001, p. 30).

36. En virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87, podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas estatales destinadas a "favorecer el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común". En el pasado, se considera que estos requisitos para la excepción se veían satisfechos habida cuenta de la menor movilidad de los esquiadores. Actualmente se considera que el suministro de servicios destinados a los deportes de invierno ha adquirido un nivel de desarrollo económico y de competencia transfronteriza tal que ya no se justifica una excepción a las normas establecidas para las actividades económicas en general; no obstante hay que tener presentes las consideraciones expuestas en los puntos 44 a 49.
37. La ayuda a las instalaciones de ascenso podría, dependiendo de cada caso, ser compatible sobre la base de las normas que rigen, por ejemplo, las ayudas regionales a la inversión, o las ayudas a las pequeñas y medianas empresas, o incluso las ayudas a la reestructuración destinadas a sanear la rentabilidad económico-financiera de una empresa⁽⁸⁾. No obstante, en general, no se puede considerar que "no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común" lo que daría lugar a la mejora de la competencia de los beneficiarios en un sector que se caracteriza por una elevada competencia internacional.

Artículo 73

38. A diferencia de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, el concepto de coordinación a que se refiere el artículo 73 del Tratado CE implica algo más que la simple promoción del desarrollo de un sector industrial, ya que comprende una cierta forma de programación por parte del Estado. En un mercado liberalizado, la coordinación puede ser realizada por el propio mercado, dado que el libre juego de las fuerzas de mercado no se ve obstaculizado por las imperfecciones del mercado. Por tanto, el concepto de ayuda destinada a satisfacer las necesidades de coordinación de los transportes, se refiere a la necesidad de una intervención del Estado como consecuencia de la ausencia de mercados competitivos o de la presencia de imperfecciones del mercado.
39. De acuerdo con la práctica habitual en la Comisión, para que la ayuda responda a las necesidades de coordinación de los transportes a que se refiere el artículo 73 del Tratado CE⁽⁹⁾, deben cumplirse los tres requisitos siguientes:
- la contribución del Estado a la financiación total del proyecto será necesaria, tanto para la ejecución del

proyecto como para el desarrollo de la actividad en interés de la Comunidad,

- el acceso a la ayuda se concederá en condiciones no discriminatorias,
- la ayuda no deberá dar lugar a distorsiones de la competencia en una medida que sea contraria al interés común.

Apartado 2 del artículo 86

40. Aunque la financiación de las instalaciones por cable con fines de transporte general constituya una ayuda de Estado, por norma general debe ser evaluada de acuerdo con lo establecido en el artículo 73, no queda claro si la excepción del apartado 2 del artículo 86 puede aplicarse a instalaciones de otro tipo.
41. En general, las instalaciones de transporte por cable con fines deportivos no proporcionan un servicio de interés económico general y su financiación no puede justificarse según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado CE. Estas instalaciones no cumplen requisitos fundamentales de carácter general de la población, sino que su finalidad es producir beneficios a través de los deportes de invierno. El nivel real de precio de las tarifas que abonan los usuarios, demuestra que este servicio no es un bien de primera necesidad.
42. Como es natural, en principio corresponde a los Estados miembros definir los servicios que consideran de interés económico general. No obstante, el concepto de servicio de interés económico general no puede ampliarse a servicios de carácter meramente comercial y que no responden a exigencias generales y fundamentales de la población con respecto a servicios considerados como parte esencial de la vida cotidiana.
43. Estas consideraciones no se ven invalidadas por el hecho de que la construcción y el funcionamiento de las instalaciones de transporte por cable estén sujetas a concesión, lo que obliga a la empresa a gestionar con eficacia la instalación y a transportar a todos los usuarios a precios corrientes. Es habitual que un cierto número de profesiones y actividades esté sujeto a una autorización especial y a determinados requisitos. A este respecto, la situación de los operadores de instalaciones de transporte por cable no difiere gran cosa de la de las empresas de otros sectores y no significa que deba ser valorada en virtud del apartado 2 del artículo 86.

Período transitorio

44. La Comisión considera que las ayudas estatales a las instalaciones de transporte por cable podrían desempeñar un papel importante para apoyar un desarrollo económico equilibrado del territorio. En particular, en lo que respecta a las regiones de montaña, las ayudas estatales concedidas en el pasado han permitido el desarrollo de una de las pocas actividades económicas locales que son posibles en estas zonas, con consecuencias benéficas para la ocupación y, en último término, para el asentamiento de la población y la defensa del territorio.

⁽⁸⁾ Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO L 10 de 1.1.2001, p. 33). Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (DO C 288 de 9.10.1999). Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional (DO C 74 de 10.3.1998, p. 9).

⁽⁹⁾ Véase COM (2000) 5 final de 26 de julio de 2000, Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las ayudas concedidas para la coordinación del transporte por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, presentada por la Comisión.

45. No obstante, la prestación de servicios para los deportes de invierno es cada vez más objeto de competencia transfronteriza. El aumento de la competencia modifica la naturaleza de los problemas y aumenta la distorsión ocasionada por la presencia de ayudas al sector de las instalaciones de transporte por cable. La aproximación a la madurez de este sector implica un mayor riesgo de competición al alza en la concesión de ayudas entre diferentes zonas de la Comunidad. Por estos motivos se considera necesario que en el futuro, la política de la Comisión en este sector se defina de forma más clara, se interprete de manera más rigurosa y se aplique con más uniformidad.

46. La Comisión reconoce que las empresas del sector, se beneficiaron en el pasado de diversas formas de apoyo económico concedidas por las autoridades centrales, regionales y locales. Algunas de estas medidas fueron consideradas compatibles según lo previsto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87. Un cambio de política que establezca límites más rigurosos a la compatibilidad, probablemente traería consigo una modificación del precio de los diversos servicios para los deportes invernales, con posibles aumentos del precio del billete de ascenso, con el fin de contrarrestar la reducción de las subvenciones. Este cambio no puede ser demasiado brusco y es preciso proceder a una aplicación gradual de la normativa vigente.

47. Por consiguiente, la Comisión ha establecido un período transitorio de cinco años (del 1 de enero de 2002 al 31 de diciembre de 2006) durante el cual se admitirán temporalmente ayudas estatales de intensidad más elevada para el sector de las instalaciones de transporte por cable. El análisis de la ayuda concedida antes del período descrito, se efectuará caso por caso sin referencia a los umbrales fijados a priori a efectos de compatibilidad.

48. Durante el período transitorio, la Comisión evaluará los proyectos de ayuda en el sector de las instalaciones de transporte por cable sobre la base de las disposiciones normales contenidas, entre otros, en el Reglamento de la Comisión relativo a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas, las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis y, por último, las Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional⁽¹⁰⁾. Aún así, la Comisión aceptará un aumento temporal de la intensidad de la ayuda que esté justificada sobre la base de la legislación existente, cuantificada de la forma siguiente:

- 25 puntos porcentuales para la ayuda concedida durante el año 2002,
- 20 puntos porcentuales más para la ayuda concedida durante el año 2003,
- 15 puntos porcentuales más para la ayuda concedida durante el año 2004,

— 10 puntos porcentuales más para la ayuda concedida durante el año 2005,

— 5 puntos porcentuales más para la ayuda concedida durante el año 2006⁽¹¹⁾.

De 2007 en adelante, se declararán incompatibles las medidas de ayuda no admisibles en ninguna de las excepciones previstas en el Tratado y en los diversos reglamentos y orientaciones existentes en materia de exenciones. Sigue siendo válido el análisis descrito en los puntos 12 a 28 y, en particular, las consideraciones desarrolladas en el punto 23.

49. De acuerdo con la información disponible en la Comisión, las cifras indicadas, elegidas como aumento temporal de los importes máximos de ayuda, así como el período transitorio de cinco años, parecen satisfacer la necesidad, por un lado, de que las distintas zonas puedan beneficiarse de un período de tiempo suficiente para extraer beneficios de las disposiciones temporales y, para los beneficiarios, para adaptarse a la nueva situación, y por otra parte, para armonizar el trato reservado a este sector con el que se reserva a otras actividades económicas, en un plazo de tiempo razonable.

Actividades relacionadas

50. Cuando la infraestructura de transporte por cable en cuestión está destinada esencialmente a los esquiadores, la actividad que desarrollan los operadores puede describirse como la prestación del servicio de la instalación de base para la práctica del esquí. No es raro que la empresa en cuestión ofrezca también otros servicios directamente relacionados, indispensables también para la práctica del esquí, como por ejemplo la preparación de las pistas o la nieve artificial. Por tanto, la inversión aceptable y la ayuda en base a las condiciones descritas anteriormente puede comprender también, por ejemplo, la adquisición de cañones de nieve o de vehículos de preparación de las pistas, así como los costes iniciales de la preparación de las mismas. No obstante, la inversión que no resulte esencial para la prestación del servicio de la instalación de base, por ejemplo, las inversiones en material de esquí para alquiler o en instalaciones destinadas a las escuelas de esquí, no puede ser susceptible de ayuda de acuerdo con las condiciones mencionadas anteriormente.

IV. Evaluación de las medidas contenidas en la Ley 140/99

51. El régimen de ayudas establecido por la Ley 140/99 no tiene un límite de duración, con carácter periódico se publicarán anuncios para el acceso a la financiación pública. Con motivo del primer anuncio se elaboró una primera lista de 82 beneficiarios potenciales. Las autoridades

⁽¹⁰⁾ Véase la nota 8.

⁽¹¹⁾ La ayuda que se concede al beneficiario en varios tramos será evaluada en su totalidad con referencia a la intensidad que pueda aceptarse en el momento de su concesión. En el caso de regímenes que prevean la concesión de ayudas en distintas fechas, se tomará como referencia la intensidad de la ayuda en el momento de su concesión. Esto significa que si el mismo régimen de ayudas concede ayudas en 2003 y en 2004, la intensidad de la ayuda admitida, *mutatis mutandis*, sería inferior en 5 puntos porcentuales para la ayuda concedida en 2004.

italianas proporcionaron una clasificación de las primeras 82 empresas adjudicatarias, subdividida en tres categorías, a saber, instalaciones para transporte, instalaciones deportivas en estaciones turísticas e instalaciones deportivas de uso puramente local. No obstante, esto se realizó *ex-post* con fines ilustrativos. La Ley 140/99 no incorpora ninguna distinción entre las instalaciones y funciona con el mismo mecanismo en todos los casos.

52. En lo que se refiere a la aplicación futura del régimen, las autoridades italianas, a la vista de los futuros anuncios de acceso a los beneficios de la Ley 140/99, se comprometieron formalmente a adaptarse a las indicaciones de compatibilidad con el mercado común descritas en la presente Decisión. También se comprometieron a volver a notificar el régimen antes de finales de 2006. Por tanto, la Comisión considera compatible con el mercado común la aplicación futura del régimen hasta 2006, a condición de que sea coherente con las indicaciones establecidas en la presente Decisión, en particular en la parte III, puntos 27, 28 y 48.
53. De todas maneras, la Comisión debe valorar también la primera aplicación del régimen en el caso de las 82 empresas beneficiarias antes mencionadas. A este respecto, se considera que las informaciones aportadas por las autoridades italianas son suficientes para que la Comisión pueda aprobar la clasificación de las instalaciones, que éstas han transmitido, en las tres categorías antes mencionadas. Por consiguiente, tanto por lo que respecta a la cuestión de la presencia, como a la de la compatibilidad de la ayuda con el Tratado, la valoración por la Comisión de la ayuda estatal en favor de dichas instalaciones, varía en función de la naturaleza de los beneficiarios, basándose en las consideraciones formuladas en la parte III de la presente Decisión.
54. Las medidas serán financiadas con cargo a los Presupuestos del Estado, es decir, mediante fondos públicos. Esto constituye una ventaja económica para el beneficiario, el cual se desgrava de una parte del gasto relacionado con la inversión necesaria para su actividad.
55. Respecto a la cuestión de la distorsión de la competencia y a la incidencia sobre los intercambios intracomunitarios, se considera que la ayuda estatal para las instalaciones de transporte por cable situadas en estaciones turísticas, aptas para atraer a usuarios que podrían elegir otros destinos en el extranjero, falsea la competencia e incide en los intercambios entre Estados miembros.
56. De forma análoga, se considera que las instalaciones de transporte por cable destinadas a satisfacer las necesidades generales de movilidad de la población, operan en un sector que se caracteriza por los intercambios transfronterizos. Entre los beneficiarios identificados por las autoridades italianas como instalaciones de transporte, algunos se encuentran en regiones (por ejemplo, Nápoles) en donde los medios de transporte alternativo, no sólo serían técnica y económicamente válidos, sino que podrían ser gestionados por operadores comerciales de otros Estados miembros. Por consiguiente, se considera que la ayuda estatal

para las instalaciones pertenecientes a la categoría de instalaciones de transporte, altera la competencia e incide en los intercambios entre Estados miembros.

57. Finalmente, las instalaciones definidas como instalaciones deportivas para uso puramente local están situadas en regiones con escasa o nula capacidad turística y un número limitado de infraestructuras destinadas a la práctica de los deportes de invierno. Los usuarios pertenecerían, principalmente, a la población residente y, normalmente, no tendrían como alternativa destinos situados en otros Estados miembros. Dado el reducido número de usuarios, el servicio no podría proporcionarse en ausencia de ayudas públicas. Por tanto, en este último caso, se puede admitir que la financiación pública no falsea la competencia y no incide en los intercambios intracomunitarios, por lo que no constituye ayuda estatal en virtud de lo establecido en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.
58. De acuerdo con las consideraciones anteriores, la Comisión estudia la compatibilidad de la ayuda prevista en la primera aplicación de la Ley 140/99, en el caso de 17 instalaciones deportivas para la prácticas de deportes de invierno en estaciones turísticas y de 23 instalaciones destinadas a satisfacer exigencias generales de movilidad de la población. Sobre la base de la información aportada por Italia, no se considera ayuda estatal de acuerdo con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, la ayuda estatal en favor de 42 instalaciones definidas por las autoridades italianas como de uso local.

Instalaciones destinadas a actividades deportivas en estaciones turísticas

59. Las medidas contenidas en la Ley 140/99 no entran en los casos a los que se refiere el apartado 2 del artículo 87, ni cumplen las condiciones contenidas en las letras b), d) y e). Las medidas no se destinan tampoco de forma expresa a promover "el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo" tal y como figura en la letra a) del apartado 3 del artículo 87, sino que se aplican de forma indistinta a todas las regiones italianas de estatus ordinario, algunas de las cuales disfrutaban de un nivel de vida bastante elevado.
60. Además, la Comisión observa que las ayudas cubren gran parte del territorio italiano, comprendiendo zonas con condiciones de vida homogéneas, por lo que no es posible, en lo que se refiere al desarrollo de una de tales regiones, una evaluación general de su compatibilidad, según la letra c) del apartado 3 del artículo 87.
61. En cuanto a la compatibilidad en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87, en relación con una de las actividades económicas, no se cumplen las condiciones para aplicar las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽¹²⁾ Las ayudas no han sido notificadas individual-

(12) DO C 288 de 9.10.1999.

- mente a la Comisión ni se ha presentado ningún plan de reestructuración. Las instalaciones que disfrutan de la ayuda no están necesariamente en crisis ni la ayuda se destina a sanear el rendimiento económico-financiero de las empresas a largo plazo. Las Directrices antes mencionadas exigen la adopción de medidas para compensar, en la medida de lo posible, eventuales efectos negativos sobre la competencia. La Ley 140/99 no prevé la adopción de medidas similares.
62. De todas maneras, las autoridades italianas destacan que todos los beneficiarios de esta categoría son empresas pequeñas autorizadas para recibir ayudas por la intensidad establecida en el Reglamento de la Comisión sobre las ayudas a las pequeñas y medianas empresas ⁽¹³⁾. Todo ello, según lo expuesto en las letras c) y d) del artículo 2 del Reglamento, corresponde a una intensidad de ayuda bruta del 15 % para la inversión en inmovilizaciones materiales e inmateriales.
63. Si a la cifra del 15 % así determinada se añade el aumento temporal de la intensidad de la ayuda, que se detalla en el punto 48 (equivalente a 25 puntos porcentuales en el año 2002) la intensidad de ayuda bruta autorizada sería del 40 %, lo que corresponde a la intensidad máxima teórica de ayuda concedida por la Ley 140/99.
64. Cabe precisar que la Ley 140/99 no considera como inversión admisible en las ayudas en cuestión, el gasto para la adquisición de cañones de nieve y de vehículos de preparación de las pistas, ni los gastos iniciales de preparación de las pistas. En la evaluación de la Comisión, también estas inversiones, que los operadores con frecuencia están obligados a realizar, serían subvencionables (véase punto 50). Por tanto, en muchos casos, la inversión total en la instalación destinada a la práctica del esquí, se subvencionarían en menor medida.
65. Por tanto, la Comisión concluye que la ayuda prevista para 2002, en el marco de la Ley 140/99, en favor de operadores de instalaciones de transporte por cable destinados a una actividad deportiva en estaciones turísticas es compatible con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado ⁽¹⁴⁾.
66. Por lo que respecta a la futura aplicación del régimen, la Comisión tiene en cuenta el compromiso formal de Italia de reducir la intensidad de las ayudas para adaptarlas a los requisitos para la compatibilidad descritos en la parte III de la presente Decisión. La Comisión toma nota del compromiso de Italia de volver a notificar el régimen antes de finales de 2006.

Instalaciones por cable para el transporte general

67. La Comisión reconoce que la financiación de una instalación de transporte que, por razones económicas o técnicas, no presente alternativas válidas, no falsearía la competencia por lo que no constituye ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 87. No obstante, la Comisión no ha recibido ninguna notificación de este tipo.
68. En el caso de las instalaciones por cable destinadas principalmente a satisfacer las necesidades genéricas de transporte de la población, la Comisión considera, no obstante, que pueda ser necesaria una intervención del Estado, ya que es poco probable que las fuerzas del mercado realicen, de una manera puramente comercial, las inversiones necesarias. Por tanto, la ayuda al sector debe evaluarse de acuerdo con lo previsto en el artículo 73 del Tratado.
69. La intensidad de la ayuda, el equivalente de subvención antes de impuesto, equivalente al 40 % aproximadamente de la inversión, corresponde a un importe que sería tanto necesario como equilibrado para poder realizar el proyecto. Cabe destacar que normalmente, intensidades de ayuda análogas son consideradas aceptables en el sector de los transportes ⁽¹⁵⁾.
70. Además, la Comisión considera de interés para la Comunidad desarrollar actividades que permitan reorientar el tráfico del transporte por carretera hacia otras formas de transporte. También es de interés común, en el caso de las instalaciones situadas en regiones de montaña, el hecho de que faciliten el asentamiento de la población y la protección del territorio. Finalmente, la Comisión considera que la ayuda a dichas instalaciones no provoca distorsiones de la competencia en forma contraria al interés común. Por tanto, la Comisión concluye que se cumplen las condiciones para conceder la excepción en virtud del artículo 73 y que la ayuda concedida en el marco de la Ley 140/99 a operadores de instalaciones de transporte por cable con el objetivo de satisfacer las necesidades de movilidad general de la población residente, es compatible con la normativa en materia de ayudas estatales del Tratado ⁽¹⁶⁾.
71. Además, la Comisión toma nota del compromiso de Italia de volver a notificar el régimen antes de finales de 2006.

V. Decisión

72. Por consiguiente, la Comisión ha decidido considerar la ayuda compatible con el mercado Común.»

⁽¹³⁾ Véase la nota 8.

⁽¹⁴⁾ La presente Decisión no prejuzga la aplicación de otras normas comunitarias pertinentes. En particular, la Comisión llama la atención de las autoridades italianas sobre las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2000/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, sobre las instalaciones de transporte por cable destinadas al transporte de personas, (DO L 106 de 3.5.2000, p. 21).

⁽¹⁵⁾ Decisión de la Comisión de 31 de enero de 2001, n° 597/2000, NL- Régimen de subvención de conexiones industriales específicas de las vías navegables («SBV»); Decisión de la Comisión de 14 de septiembre de 2001, n. 208/2000, NL- Régimen de ayuda en favor de los terminales terrestres públicos (SOIT); Decisión de la Comisión de 15 de noviembre de 2000, n. 755/1999, IT-Bolzano.

⁽¹⁶⁾ Véase la nota 14.