

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 luglio 2003

relativa all'aiuto di Stato C 11/2002 (ex N 382/2001) al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore di alcuni automezzi pesanti destinati al trasporto stradale di merci per deviarne la circolazione dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A26

[notificata con il numero C(2003) 2154]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/261/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato l'Italia e gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 12 giugno 2001 l'Italia ha notificato il testo unificato dei progetti di legge regionale nn. 14 e 87 del 2000, recanti «Deviazione di circolazione degli automezzi pesanti dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A26».

Con lettere del 4 settembre 2001 e del 21 gennaio 2002 le autorità italiane hanno comunicato informazioni complementari alla Commissione. In particolare, con lettera del 14 gennaio 2002 (DG TREN/A/51067) esse hanno trasmesso alla Commissione un progetto di protocollo d'intesa intervenuta fra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la Regione Piemonte, le associazioni degli autotrasportatori e Società Autostrade SpA.

- (2) Con lettera del 27 febbraio 2002, la Commissione ha informato l'Italia della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito all'aiuto de quo.
- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato l'Italia e gli interessati a presentare osservazioni in merito alla misura in oggetto.

⁽¹⁾ GU C 87 dell'11.4.2002, pag. 2.
⁽²⁾ Cfr. la nota 1.

- (4) Con lettere del 17 maggio 2002 (DG TREN/A/59000) e del 17 gennaio 2003 [SG(2003)A/1199] l'Italia ha trasmesso alla Commissione le osservazioni a questo riguardo. La Commissione non ha ricevuto osservazioni da parte dei terzi interessati.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Breve descrizione delle misure iniziali

- (5) Per salvaguardare la sicurezza dei cittadini interessati, proteggere l'ambiente e sviluppare il turismo nella zona del Lago Maggiore, la Regione Piemonte propone di attuare un sistema di deviazione stagionale della circolazione obbligatorio per tutti i veicoli destinati al trasporto stradale di merci di almeno 7,5 tonnellate dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A26.
- (6) A tal fine, si impegna a pagare i pedaggi dovuti dai veicoli sopraccitati per l'utilizzo della suddetta autostrada fino a concorrenza del 40 %. Conformemente alla legislazione nazionale in materia di deviazione temporanea della circolazione degli automezzi pesanti, le autorità italiane giustificano questa misura, tra l'altro, richiamandosi al fatto che nella fattispecie l'unica alternativa possibile alla strada statale è un'autostrada a pedaggio.

2.2. Descrizione dettagliata delle misure attuali

- (7) Ai sensi del testo unificato dei disegni di legge regionale n. 14/2000 e n. 87/2000, la Regione Piemonte intende deviare temporaneamente, nel periodo compreso tra il 1° giugno e 30 settembre 2003, la circolazione di alcuni automezzi pesanti nella zona della costa del Lago Maggiore dalla strada statale verso l'autostrada a pedaggio A26, nei tratti compresi tra Gravellona Toce e Castelletto Ticino e Gravellona Toce e Borgomanero, in ambo i sensi di percorrenza. Questa misura ha lo scopo di salvaguardare la sicurezza dei cittadini della sponda del Lago Maggiore che è messa in pericolo soprattutto durante i mesi estivi, quando le strade costiere sono interessate da un aumento sensibile della circolazione dovuta al flusso turistico in questa zona. La suddetta misura contribuirà anche a proteggere l'ambiente (con particolare riferimento alla riduzione dell'inquinamento) e a sviluppare il turismo della zona, riducendo i tempi di percorrenza delle merci su strada.

- (8) I veicoli interessati sono gli automezzi di almeno 7,5 tonnellate adibiti al trasporto stradale di merci, e in particolare autobus, trattori stradali, autotreni, autoarticolati e veicoli adibiti al trasporto di materiali per i settori della costruzione, della manutenzione delle infrastrutture stradali e dell'estrazione mineraria⁽³⁾. Questi veicoli sono identificati direttamente da Società Autostrade SpA, che è la società concessionaria dell'autostrada A26, mediante il sistema di pedaggio elettronico «Telepass» e con gli attestati di pagamento consegnati al momento del passaggio al casello autostradale.
- (9) Con lettera del 17 gennaio 2003 [SG(2003)A/1199] l'Italia ha esteso il campo d'applicazione della misura di cui trattasi agli automezzi pesanti, italiani e comunitari, di almeno 7,5 tonnellate che effettuano il pagamento dei pedaggi con sistemi diversi dal «Telepass», in particolare ai veicoli della stessa categoria che effettuano il pagamento dei pedaggi in contante, a mezzo Bancomat, carte di credito e Viacard⁽⁴⁾.
- (10) Per quanto riguarda l'applicazione della misura alla sola categoria dei veicoli di almeno 7,5 tonnellate, occorre sottolineare che nell'ordinamento giuridico italiano questi sono i veicoli cui normalmente si applicano i provvedimenti di divieto temporaneo di circolazione⁽⁵⁾.
- (11) Le condizioni d'applicazione della misura sono state stabilite in una bozza di protocollo d'intesa sottoscritto dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dalla Regione Piemonte, dalla Società Autostrade SpA e dalle associazioni degli autotrasportatori. Sulla base di quest'accordo, la Regione Piemonte si è impegnata a compensare parzialmente i pedaggi dovuti per l'utilizzo obbligatorio dell'autostrada A26, in particolare fino a concorrenza del 40 % e nei limiti di un bilancio massimo di circa 155 000 EUR. Le associazioni dei trasportatori stradali, da parte loro, si sono impegnate a fare in modo che i loro soci paghino almeno il 40 % dei suddetti pedaggi. Inoltre, Società Autostrade SpA offre una riduzione del 20 % ai veicoli citati.
- (12) Per quanto attiene le modalità della riduzione è previsto che gli utenti del sistema di pedaggio elettronico «Telepass» ricevano la riduzione dei pedaggi pagati su fattura, mentre i trasportatori che effettuano il pagamento dei pedaggi in contanti, a mezzo Bancomat, carta di credito o Viacard, ricevano la riduzione direttamente al momento del passaggio al casello da Società Autostrade SpA. La Regione Piemonte si impegna a rimborsare alla detta società la parte a suo carico (fino a concorrenza del 40 % dei costi dovuti) delle riduzioni sul pagamento dei pedaggi.
- (13) Gli importi dei pedaggi da pagare variano secondo la categoria del veicolo e il tratto autostradale interessato e sono compresi tra 0,77 e 5,4 EUR per veicolo e per percorso.
- (14) L'adozione della misura in oggetto è necessaria per il fatto che il solo percorso alternativo alla strada statale del Lago Maggiore il cui accesso sarà limitato, è l'autostrada A26, per il quale è previsto il pagamento di un pedaggio. Infatti, nell'ordinamento giuridico italiano⁽⁶⁾ ogni volta che sia deciso il divieto temporaneo di circolazione di automezzi pesanti per ragioni di sicurezza pubblica, sicurezza stradale o tutela della salute, gli enti locali devono indicare uno o più percorsi alternativi, uno almeno dei quali non deve comportare l'uso obbligatorio di parti di autostrade soggette al pagamento di pedaggi.
- (15) Con lettera del 17 gennaio 2003 [SG(2003)A/1199] le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione i risultati di uno studio volto a misurare il livello d'inquinamento provocato da un veicolo con peso massimo di 26 tonnellate che percorre i tragitti, andata e ritorno, Castelletto Ticino-Gravellona Toce e Borgomanero-Gravellona Toce utilizzando sia l'autostrada A26 sia le strade SS 33, SS 142 e SR 229⁽⁷⁾. Questo studio dimostra che, anche se il tragitto autostradale è superiore di 10 chilometri ai tragitti effettuati utilizzando le strade nazionali, utilizzando l'autostrada A26 è possibile constatare una cospicua riduzione del consumo di carburante e, dunque, del livello delle emissioni inquinanti. Sulla base delle previsioni sull'aumento del numero dei veicoli che utilizzano l'autostrada sopra indicata in occasione dell'attuazione della deviazione della circolazione degli automezzi pesanti nella zona del Lago Maggiore, le autorità italiane hanno valutato anche la quantità complessiva di gasolio che potrebbe essere risparmiato negli anni 2003, 2004 e 2005. Secondo l'Italia, questa diminuzione di gasolio avrebbe come effetto la riduzione delle emissioni inquinanti e contribuirebbe perciò a migliorare le condizioni ambientali nella zona interessata, in particolare il livello d'inquinamento atmosferico⁽⁸⁾.
- (16) Attualmente la misura in questione sembra avere carattere sperimentale ed essere limitata al periodo compreso tra il 1° giugno e 30 settembre 2003. In attesa di verificare i risultati dell'esperienza, la Regione Piemonte prevede di istituire un gruppo di lavoro, costituito da un rappresentante di ogni ente firmatario del protocollo d'accordo.

⁽³⁾ Cfr. articolo 54, comma 1, lettere d), e), h), i) ed n), del Codice della strada, decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 114 del 18.5.1992), come modificato dal decreto legislativo n. 360 del 10 settembre 1993 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 217 del 15.9.1993). Cfr. anche il decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 5 dicembre 2001 e l'articolo 7 del decreto del presidente della Repubblica n. 495 del 16 dicembre 1992.

⁽⁴⁾ Cfr. in particolare, il punto 5 della bozza di protocollo d'intesa.

⁽⁵⁾ Cfr. anche il decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 5 dicembre 2001 e l'articolo 7 del decreto del presidente della Repubblica n. 495 del 16 dicembre 1992.

⁽⁶⁾ Cfr. la circolare ministeriale n. 62 del 5 agosto 1993, gli articoli 6 e 7 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e l'articolo 7 del decreto del presidente della Repubblica n. 495 del 16 dicembre 1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 303 del 28.12.1992) come modificato dal decreto del presidente della Repubblica n. 610 del 16 settembre 1996 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 284 del 4 dicembre 1996).

⁽⁷⁾ Prova condotta il 23 ottobre 2002 con un trattore IVECO AS 440 S 45 (240 cv) con un semirimorchio di massimo 40,5 tonnellate.

⁽⁸⁾ Cfr. in particolare il piano regionale per il risanamento e la qualità dell'aria (in *Bollettino ufficiale Regione Piemonte* n. 47 del 21.11.2002) adottato con deliberazione della Giunta regionale del 21 novembre 2002 ai sensi del decreto del ministro dell'Ambiente n. 60/2002. Da questo programma risulta che otto comuni ubicati nella zona interessata rientrano fra quelli aventi il livello d'inquinamento atmosferico superiore al valore limite e per i quali sono previsti interventi da parte della Regione.

2.3. Motivi che hanno indotto ad avviare il procedimento

- (17) Nell'avvio del procedimento formale d'esame, la Commissione ha constatato che, nel caso di cui trattasi, la misura prevista dalle autorità italiane sembra rientrare nel campo d'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. In particolare, essa mobilita risorse statali, conferisce un vantaggio finanziario al solo settore stradale, in particolare alle imprese che effettuano trasporti stradali di merci tramite automezzi pesanti almeno 7,5 tonnellate che utilizzano il sistema di pedaggio elettronico «Telepass», liberandoli da oneri che normalmente gravano sul loro bilancio. La Commissione ha anche constatato che la misura si applica solamente a una parte limitata della rete stradale nazionale. Inoltre, ha considerato che tale misura può essere qualificata come un aiuto al funzionamento che, tenuto conto del grado d'apertura alla concorrenza del settore dei trasporti di merci su strada, falsa o rischia di falsare gli scambi intracomunitari.
- (18) La Commissione ha espresso i suoi dubbi relativamente all'eventuale compatibilità della misura con l'articolo 87, paragrafo 2 o 3, e con l'articolo 73 del trattato CE. In particolare, la Commissione ha considerato che esiste il rischio che la misura in questione non miri a realizzare una migliore ripartizione tra le diverse modalità di trasporto, e sembra piuttosto avere l'effetto di favorire la prevalenza del trasporto stradale a scapito delle altre modalità, in particolare del trasporto ferroviario e di quello marittimo a breve distanza.
- (19) Di conseguenza, nella decisione del 27 febbraio 2002, la Commissione ha invitato l'Italia a rispondere alle domande supplementari e a fornire ogni informazione utile per la valutazione della misura entro un mese dal ricevimento della suddetta decisione. Ha anche invitato i terzi interessati a presentare le loro osservazioni.

3. COMMENTI DELL'ITALIA

- (20) Con lettera del 17 maggio 2002 (DG TREN/A/59000) l'Italia ha chiarito ulteriormente il contenuto della misura. In seguito, con nota del 17 gennaio 2003 [SG(2003)A/1199] ha informato la Commissione delle modifiche apportate all'aiuto. Le osservazioni presentate possono essere riassunte come segue.
- (21) Inizialmente le autorità italiane avevano sottolineato che l'applicazione della misura in oggetto sarebbe stata riservata sia agli automezzi pesanti nazionali che a quelli di altri Stati membri che rientrano nelle categorie previste, transitanti nel tratto autostradale designato e dotati del dispositivo «Telepass». A giustificazione del fatto che possono beneficiare della misura i soli veicoli che utilizzano il sistema di pedaggio elettronico «Telepass» le autorità italiane avevano osservato che, per lo più, i veicoli italiani o di qualsiasi altro Stato membro, erano già dotati di detto dispositivo necessario per la loro attività. In seguito, l'Italia ha deciso di estendere il campo d'applicazione della misura agli automezzi di almeno 7,5 tonnellate, italiani e comunitari, che effettuano il pagamento dei pedaggi con sistemi diversi da quello di pedaggio elettronico «Telepass».
- (22) L'Italia sostiene la compatibilità della misura in oggetto con la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente⁽⁹⁾, in particolare con i punti 50 e 51 di questa. Secondo le autorità italiane la misura considerata sarebbe necessaria per contribuire significativamente alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza e alla salute pubblica compromessa dalla congestione dovuta alla circolazione stradale sulla strada statale 33 del Lago Maggiore. Inoltre, l'intervento della Regione è previsto da un accordo, «protocollo d'intesa», sottoscritto dall'amministrazione regionale e dalle associazioni degli autotrasportatori, in conformità con il punto 51 della summenzionata disciplina.
- (23) In particolare, a sostegno del fatto che la misura contribuisce alla tutela dell'ambiente, le autorità italiane riportano i risultati dello studio effettuato su un veicolo di 26 tonnellate massimo che percorre i tragitti, andata e ritorno, Castelletto Ticino-Gravellona Toce e Borgomanero-Gravellona Toce utilizzando sia l'autostrada A26 sia le strade SS 33, e SR 229. Le autorità italiane insistono sul fatto che utilizzando l'autostrada A26 si potrebbe ridurre in modo apprezzabile il consumo di carburante e, dunque, il livello delle emissioni inquinanti. Infatti, secondo l'Italia, l'aumento del numero dei veicoli che utilizzano l'autostrada A26 avrebbe come effetto la diminuzione del carburante utilizzato e, più in generale, delle emissioni inquinanti e contribuirebbe pertanto a migliorare le condizioni ambientali nella zona del Lago Maggiore. Le autorità italiane fanno valere, in particolare, il fatto che la deviazione del traffico contribuirebbe a migliorare le condizioni ambientali, in particolare in termini di riduzione del livello di inquinamento atmosferico, di alcuni comuni situati lungo la strada statale che, conformemente alla legge della Regione Piemonte n. 43/2000⁽¹⁰⁾, fanno parte delle zone regionali 1 e 2, caratterizzate da un livello di inquinamento superiore ai valori limite di qualità dell'aria.
- (24) Le autorità italiane osservano ancora che la misura può essere giustificata sulla base dell'articolo 73 del trattato CE. A tale riguardo, l'Italia osserva che la salvaguardia della sicurezza pubblica dipende dal concetto di «servizio pubblico» citato all'articolo 73. Per quanto riguarda la necessità di «coordinamento dei trasporti», le autorità italiane ritengono che attualmente la morfologia del territorio, l'alto valore turistico della zona e il carattere

⁽⁹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽¹⁰⁾ Legge regionale 7 aprile 2000, n. 43, Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria.

tipico delle località non permetterebbero di favorire il transito di merci aumentando il traffico ferroviario ed ancor meno quello marittimo. Invece il regime in questione, garantendo una migliore gestione del traffico, restituirebbe dignità e sicurezza alle zone interessate.

- (25) L'Italia ricorda il carattere rigidamente sperimentale della misura per il periodo che va dal 1° giugno al 30 settembre 2002, insistendo sul fatto che se la Commissione non dovesse concludere il procedimento di esame in tempo utile, la misura sarà applicata nel periodo che va dal 1° giugno al 30 settembre 2003. Le autorità italiane precisano ulteriormente che l'intervento non potrà mai, in qualunque modo, ledere gli obiettivi generali perseguiti.
- (26) La Commissione non ha ricevuto ufficialmente osservazioni di altre parti interessate.

4. VALUTAZIONE DELLA MISURA: ESISTENZA DELL'AUTO

- (27) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE stabilisce che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

4.1. Trasferimento di risorse pubbliche

- (28) Nella fattispecie occorre constatare che la Regione Piemonte contribuisce al pagamento fino a concorrenza del 40 % dei pedaggi dovuti da alcuni autotrasportatori che utilizzano l'autostrada A26 mediante un rimborso a favore di Società Autostrade SpA, per la riduzione praticata da quest'ultima agli autotrasportatori. Sembra dunque innegabile un trasferimento di risorse statali. Invece, per quanto riguarda la riduzione del 20 % concessa direttamente da Società Autostrade SpA agli autotrasportatori, occorre constatare che, tenuto conto del carattere eminentemente privato di questa società non si tratta di alcun trasferimento di risorse statali⁽¹⁾.

4.2. Esistenza di vantaggi finanziari

- (29) Il vantaggio finanziario per alcuni automezzi pesanti è evidente anche per il fatto che l'intervento della Regione permette a Società Autostrade SpA di applicare riduzioni

su pedaggi a favore di questi ultimi. Di conseguenza, le imprese beneficiarie dell'aiuto sarebbero esonerate da tutti o da una parte dei costi che normalmente avrebbero dovuto sopportare nel quadro della loro gestione corrente o delle loro attività normali utilizzando l'autostrada.

4.3. Selettività della misura

- (30) Per quanto riguarda il carattere selettivo della misura, è accertato che essa si applica al solo settore del trasporto stradale di merci, in particolare alla categoria specifica degli automezzi pesanti di almeno 7,5 tonnellate fra tutti i veicoli destinati al trasporto di merci⁽¹²⁾, per l'utilizzo di una parte ben limitata della rete stradale nazionale.

4.4. Effetti sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari

- (31) È accertato che la misura prevista, pur liberando alcune imprese dai costi che su esse graverebbero nell'ambito della gestione ordinaria, va definita aiuto al funzionamento e quindi atta a falsare — in linea di principio — la concorrenza⁽¹³⁾ nei confronti delle imprese, nazionali o di altri Stati membri, che non beneficiano della misura in oggetto.
- (32) Infatti, tenuto conto dell'ampio grado d'apertura alla concorrenza del settore del trasporto stradale di merci⁽¹⁴⁾, è presumibile che i veicoli beneficiari di questa compensazione operino sullo stesso mercato di quelli che non beneficiano di tale riduzione dei pedaggi e che tale misura, favorendo i primi, possa dunque falsare la normale concorrenza nel settore del trasporto stradale. Né può escludersi il pregiudizio alla concorrenza tra le diverse modalità di trasporto. Inoltre, questo aiuto può avere ripercussione sugli scambi comunitari.

⁽¹²⁾ Cfr. la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1), come modificata da ultimo dalla direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36). I veicoli a motore destinati al trasporto di merci sono tutti i veicoli iscritti nella categoria N aventi sia almeno quattro ruote, sia tre ruote e un peso massimo che eccede 1 tonnellata. In particolare, la categoria N 1 include i veicoli aventi un peso massimo di 3,5 tonnellate; la categoria N 2 i veicoli il cui peso massimo è compreso tra 3,5 e 12 tonnellate; la categoria N 3 i veicoli di più di 12 tonnellate.

⁽¹³⁾ Cfr. in particolare le sentenze del Tribunale di primo grado, dell'8 giugno 1995, T-45993, Siemens/Commissione, punti 48 e 77, Racc. 1995, pag. II-1675, e del 30 aprile 1998, T-214-95, Vlaams Gewest/Commissione, punto 64 o 46, Racc. 1998, pag. II-717.

⁽¹⁴⁾ Cfr. in particolare il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio (GU L 95 del 9.4.1992, pag. 1), che garantisce, dal 1° gennaio 1993, la piena apertura alla concorrenza del trasporto internazionale delle merci a favore di qualsiasi titolare della licenza comunitaria prevista dallo stesso regolamento, come pure il regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio (GU L 279 del 12.11.1993, pag. 1), grazie al quale ogni restrizione quantitativa al cabotaggio è stata gradualmente abolita ed è stata realizzata una piena apertura alla concorrenza del trasporto nazionale di merci dal 1° luglio 1998.

⁽¹⁾ Dopo un processo di privatizzazione che ha avuto luogo in dicembre 1999, la maggioranza del capitale di Società Autostrade SpA è attualmente detenuta da azionisti privati.

5. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

- (33) Benché possa qualificarsi aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, la misura in questione deve ancora essere esaminata alla luce delle deroghe o eccezioni previste dall'articolo 87, paragrafi 2 e 3. Occorre anche esaminare la sua compatibilità con l'articolo 73 del trattato CE e con la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente ⁽¹⁵⁾.

5.1. Valutazione della misura alla luce delle deroghe di cui all'articolo 87

- (34) Per quanto riguarda la compatibilità con l'articolo 87, paragrafo 2, la misura italiana non può essere ricondotta alle deroghe indicate, poiché non si tratta di un aiuto a carattere sociale assegnato ai consumatori privati, né di un aiuto destinato a rimediare ai danni causati dalle calamità naturali o da altri eventi straordinari, né di un aiuto concesso per compensare gli svantaggi economici causati dalla divisione della Repubblica federale di Germania.
- (35) Quanto alla possibilità di deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e b), va notato che l'aiuto in questione non può essere considerato un aiuto destinato a favorire lo sviluppo economico di regioni caratterizzate da un tenore di vita anormalmente basso o da una grave sottoccupazione, né un aiuto destinato a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio ad una perturbazione grave dell'economia di uno Stato membro. Inoltre, tenuto conto della natura delle deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere d), ed e), queste ultime non possono trovare applicazione nella fattispecie.
- (36) Per ciò che riguarda la deroga indicata all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), la Commissione ritiene che nessuna delle discipline comunitarie che fanno luogo alla suddetta eccezione possa essere richiamata nel caso di specie. In particolare, per quanto riguarda l'applicazione di tale deroga nel contesto ambientale, occorre constatare che, nonostante gli argomenti sviluppati dalle autorità italiane, la misura de quo non possiede i requisiti prescritti dalle disposizioni comunitarie sugli aiuti a favore dell'ambiente, in particolare per beneficiare delle deroghe previste al punto E.3.2.
- (37) E invero, in primo luogo la misura in oggetto non fa riferimento ad una «tassa» ai sensi del punto E.3.2 della suddetta disciplina ma a un «pedaggio», ossia al pagamento di una determinata somma per l'utilizzo di un'infrastruttura, basata sulla distanza percorsa e sulla categoria dell'autoveicolo ⁽¹⁶⁾. Ne risulta che la misura in oggetto non può neppure configurarsi come «nuova tassa» introdotta per ragioni ambientali ai sensi del punto 51.1 della suddetta disciplina. Né questa misura rientra

tra le deroghe indicate al punto 51.2 poiché non può essere considerata come «tassa esistente» avente effetto positivo apprezzabile sul piano della tutela ambientale, la cui ammissibilità per alcune imprese potrebbe essere giustificata dal fatto che una rilevante modifica delle loro condizioni economiche le avrebbe messe in una situazione più difficile rispetto ai loro concorrenti.

- (38) Di conseguenza, la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), in particolare nel contesto ambientale, non può applicarsi nel caso di specie.

5.2. Compatibilità della misura con l'articolo 73 del trattato CE

- (39) Va in primo luogo sottolineato che l'Italia ha eliminato il trattamento preferenziale accordato agli utenti del sistema «Telepass», utilizzato principalmente dagli autotrasportatori italiani, e meno da quelli di altri Stati membri. A tal fine le autorità italiane hanno previsto la possibilità di applicare la misura in oggetto ad altri sistemi di pagamento (tra cui il pagamento in contanti), accessibili di norma agli autotrasportatori di altri paesi. Viene in tal modo fugato il dubbio principale circa i possibili effetti discriminatori della misura tra operatori di Stati membri diversi. La Commissione ritiene pertanto che tale modifica costituisca un elemento decisivo ai fini dell'esame della misura.
- (40) Occorre esaminare la compatibilità della misura con l'articolo 73 del trattato CE e con le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ⁽¹⁷⁾, in particolare dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b).
- (41) Ai sensi dell'articolo 73, sono compatibili con il trattato gli aiuti che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti o che corrispondono al rimborso di alcune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico. L'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del summenzionato regolamento dispone che gli Stati membri possono adottare misure di coordinamento dei trasporti «fino all'entrata in vigore di una regolamentazione comune in materia di imputazione dei costi di infrastruttura, quando gli aiuti sono accordati ad imprese che hanno a loro carico spese di infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sostengono gli stessi oneri, l'importo degli aiuti così accordati dovrà essere valutato tenendo conto dei costi di infrastruttura che non sono sostenuti dai trasporti concorrenti».
- (42) In genere, la nozione di coordinamento dei trasporti si considera equivalente all'intervento del governo sul mercato per ragioni di politica dei trasporti.

⁽¹⁵⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽¹⁶⁾ Cfr. in particolare l'articolo 2, lettera b), della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20 luglio 1999, pag. 42).

⁽¹⁷⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

- (43) Nella fattispecie occorre in primo luogo constatare che il governo regionale, deviando la circolazione degli automezzi pesanti dalla zona costiera verso altre strade intende garantire una migliore gestione del traffico nell'area del Lago Maggiore. La circolazione nella regione del lago è infatti resa difficile dalla morfologia del territorio e si aggrava in periodo estivo per effetto del sensibile aumento del traffico. La misura risponde pertanto all'esigenza di un coordinamento dei trasporti in quanto consente alle autorità locali di ridurre il numero di autoveicoli in circolazione sulle strade costiere e di organizzare al meglio la circolazione stradale durante il periodo in questione.
- (44) Va altresì rilevato che non vige al momento alcuna disciplina comunitaria in materia di imputazione dei costi dell'infrastruttura. Si ricorda peraltro che gli automezzi interessati dalla misura (oltre le 7,5 tonnellate) dovranno sostenere un onere corrispondente all'infrastruttura utilizzata, mentre altre imprese non vi saranno sottoposte (in quanto potranno utilizzare la strada costiera). L'importo della compensazione è pertanto ritenuto proporzionale.
- (45) Considerato che la misura consiste in un coordinamento dei trasporti, che sarà applicata in assenza di una disciplina comunitaria in materia di imputazione dei costi dell'infrastruttura e che le imprese interessate sono tenute a sostenere l'onere relativo all'infrastruttura che utilizzano mentre altre non vi sono tenute, si ritiene che le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CEE) n. 1107/70 sono soddisfatte e che l'Italia è autorizzata ad adottare la misura, tanto più che la sua applicazione è fortemente limitata nel tempo, concerne un'infrastruttura ben determinata e interessa una problematica prettamente locale.
- (46) Si ricorda inoltre che la misura dovrà essere riesaminata nell'eventualità dell'entrata in vigore di una disciplina comunitaria in materia di imputazione dei costi dell'infrastruttura e che ogni altra misura analoga dovrà in ogni caso essere valutata alla luce delle sue specifiche caratteristiche.
- (47) La Commissione ritiene che un pregiudizio agli scambi intracomunitari sia praticamente inesistente, tenuto conto del carattere molto limitato del beneficio. Considerando anche il suo breve periodo di applicazione, la misura incide in misura molto limitata sulla concorrenza e, in ogni caso, non comporta distorsioni alla concorrenza in violazione dell'interesse generale.

- (48) Per quanto attiene la compatibilità con la politica europea dei trasporti, la Commissione constata che la misura in questione, migliorando la sicurezza pubblica delle strade locali nella zona interessata, è conforme agli obiettivi della politica comune dei trasporti ⁽¹⁸⁾.

6. CONCLUSIONI

- (49) La Commissione conclude che la misura in questione costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (50) Tuttavia, ai sensi dell'articolo 73 e dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CEE) n. 1107/70, la Commissione considera che l'aiuto è compatibile con il trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato per un importo massimo di 155 000 EUR cui l'Italia prevede di dare esecuzione per deviare la circolazione di automezzi pesanti almeno 7,5 tonnellate dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A26 nel periodo compreso tra il 1° giugno e 30 settembre 2003, è compatibile con il mercato comune ai sensi del regolamento (CEE) n. 1107/70 in applicazione dell'articolo 73 del trattato CE.

L'esecuzione di detto aiuto per un importo massimo di 155 000 EUR è di conseguenza autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 luglio 2003.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹⁸⁾ Cfr. in particolare il Libro bianco del 2002, «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», che raccomanda il rafforzamento della sicurezza stradale (pag. 16).