II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2020/1411 DA COMISSÃO

de 2 de março de 2020

relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia)

[notificada com o número C(2020) 1108]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, 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),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações em conformidade com as disposições supracitadas ([1]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Decisão 2005/163/CE da Comissão

(1) Na sequência de inúmeras queixas que lhe foram apresentadas, a Comissão decidiu, em 1999, dar início ao procedimento estipulado pelo artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) relativamente aos auxílios concedidos a seis empresas do grupo Tirrenia, a saber: Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia»), Adriatica di Navigazione S.p.A. («Adriatica»), Caremar - Campania Regionale Marittima S.p.A. («Caremar»), Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A («Saremar»), Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A. («Toremar») e Siremar - Sicilia Regionale Marittima S.p.A. («Siremar»). À data do início do procedimento, estas empresas eram controladas pela empresa pública Finmare, detentora do capital social da Tirrenia, que, por sua vez, era proprietária das companhias regionais Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

(2) Os auxílios assumiam a forma de subvenções pagas diretamente a cada uma das empresas do grupo, com o intuito de apoiar os serviços de transporte marítimo prestados pelas mesmas nos termos de seis contratos de fornecimento de serviço público, celebrados com o Estado italiano em 1991 (a seguir, «convenções iniciais»). Essas convenções tinham como finalidade assegurar a prestação de serviços de transporte marítimo, na sua maioria constituídos por ligações entre a Itália continental e a Sicília, a Sardenha e outras ilhas italianas mais pequenas.

(3) Por carta de 6 de agosto de 1999, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação (a seguir, «decisão de início do procedimento»). Por carta de 28 de setembro de 1999, as autoridades italianas comunicaram as suas observações relativamente à decisão de início do procedimento.

([1]) JO C 306 de 23.10.1999, p. 2.

(4) Após a publicação da decisão de início do procedimento no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]), vários operadores privados apresentaram à Comissão as suas observações, as quais foram transmitidas às autoridades italianas para lhes dar a possibilidade de se pronunciarem.

(5) Em 18 de outubro de 1999, a Itália interpôs, perante o Tribunal de Justiça, um recurso de anulação da decisão de início do procedimento, na parte em que esta determina a suspensão dos auxílios. O processo foi registado sob o número C-400/99. Adicionalmente, em 19 de outubro de 1999, as empresas Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar interpuseram, perante o Tribunal Geral, um recurso de anulação da decisão de início do procedimento na sua íntegra, em conformidade com o artigo 230.º, quarto parágrafo, do Tratado CE [atual artigo 263.º, quarto parágrafo, do TFUE]. Este recurso foi registado sob o número de processo T-246/99.

(6) Por acórdão de 10 de maio de 2005, no processo C-400/99, o Tribunal de Justiça anulou a decisão de início do procedimento «na parte em que impôs a suspensão do regime fiscal aplicado ao grupo Tirrenia para o abastecimento de combustível e óleo lubrificante aos seus navios», até à notificação às autoridades italianas da decisão de encerrar o procedimento relativo à empresa em causa ([3]). Quanto ao mais, foi negado provimento ao recurso.

(7) Por acórdão de 20 de junho de 2007, no processo T-246/99 ([4]), o Tribunal Geral indeferiu o pedido de anulação da decisão de início do procedimento na sua íntegra, apresentado pela Tirrenia e pela Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

(8) Durante a fase de investigações, as autoridades italianas solicitaram que a análise do dossiê do grupo Tirrenia fosse dividida, a fim de se chegar, prioritariamente, a uma decisão final sobre a Tirrenia. O pedido era justificado pela vontade das autoridades italianas de proceder à privatização do grupo, começando pela própria Tirrenia, e pela intenção de acelerar o processo relativo a essa empresa.

(9) Sobre este pedido, a Comissão fez notar que, no interior do grupo, a Tirrenia assumia o papel de líder na estratégia financeira e comercial e que as seis empresas que integravam o grupo eram juridicamente autónomas e operavam em segmentos de mercado geograficamente distintos, sujeitos a uma concorrência de intensidade variável, quer da parte de operadores privados italianos quer de operadores de outros Estados-Membros. A Comissão referiu ainda que as subvenções pagas pelas autoridades italianas, ao abrigo das convenções iniciais mencionadas no considerando 2, eram calculadas por forma a compensar o défice líquido de exploração registado nas linhas servidas por cada uma das empresas citadas e eram diretamente pagas a estas, sem transitar pela Tirrenia. Finalmente, as restantes medidas de auxílio objeto do procedimento — auxílios ao investimento e auxílios de caráter fiscal — requeriam uma análise separada para cada uma das empresas do grupo. Consequentemente, a Comissão considerou ser possível aceder ao pedido das autoridades italianas e, pela Decisão 2001/851/CE ([5]), deu por encerrado o procedimento iniciado relativamente aos auxílios concedidos à Tirrenia (a seguir, «Decisão de 2001»).

(10) O procedimento manteve-se no tocante aos auxílios concedidos pela Itália às cinco restantes empresas do grupo Tirrenia (a saber, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, a seguir designadas «companhias regionais»). Durante uma série de reuniões bilaterais realizadas entre 2001 e 2003, as autoridades italianas forneceram, para cada uma das rotas servidas por estas companhias, informações relativas às especificidades dos respetivos mercados, à evolução do tráfego, à presença de empresas privadas concorrentes, se existentes, e às mudanças no nível de financiamento público concedido a cada uma dessas companhias.

(11) Por outro lado, nos meses de janeiro, fevereiro e setembro de 2003, alguns queixosos, designadamente operadores privados em concorrência com a Caremar no golfo de Nápoles, forneceram à Comissão informações complementares contendo elementos novos a ter em conta no âmbito do procedimento de investigação. As autoridades italianas foram convidadas a apresentar as suas observações sobre estes dados complementares. Em 20 de outubro de 2003, realizou-se uma reunião bilateral, no seguimento da qual as autoridades italianas assumiram compromissos em relação a algumas ligações rápidas operadas pela Caremar no golfo de Nápoles. Esses compromissos foram formalizados por carta de 29 de outubro de 2003, recebida pela Comissão em 31 de outubro de 2003, e confirmados por carta de 17 de fevereiro de 2004. No que se refere à Adriatica, as autoridades italianas prestaram à Comissão informações adicionais por fax de 23 de fevereiro de 2004.

([2]) Ver nota de rodapé 1.

([3]) Acórdão de 10 de maio de 2005, *República Italiana/Comissão das Comunidades Europeias*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, n.º 34.

([4]) Acórdão de 20 de junho de 2007, *Tirrenia di Navigazione SpA e outros/Comissão das Comunidades Europeias*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Decisão 2001/851/CE da Comissão, de 21 de junho de 2001, relativa aos auxílios estatais concedidos pela Itália à companhia de navegação Tirrenia di Navigazione (JO L 318 de 4.12.2001, p. 9).

(12) Finalmente, pela Decisão 2005/163/CE ([6]) (a seguir, «Decisão de 2005»), a Comissão declarou que a compensação atribuída pela Itália às companhias regionais era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de determinados compromissos por parte das autoridades italianas e parcialmente incompatível. A Comissão determinou a recuperação da parte dos auxílios declarada incompatível com o mercado interno.

(13) Mais concretamente, os artigos 1.º, 2.°, 3.°, 4.° e 5.° da Decisão de 2005 estabelecem o seguinte:

— «Artigo 1.º

Salvo o disposto no n.º 2, os auxílios concedidos pela Itália à Adriatica a partir de 1 de janeiro de 1992, a título de compensação pela prestação de um serviço público, são compatíveis com o mercado comum, nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

São incompatíveis com o mercado comum os auxílios concedidos à Adriática, no período compreendido entre janeiro de 1992 e julho de 1994, relativos à ligação "Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras".

A Itália tomará as disposições necessárias para recuperar, junto da sociedade Adriática, os auxílios mencionados no n.º 2 e que lhe foram ilegitimamente concedidos.

A recuperação será feita sem demora, segundo o procedimento previsto no direito nacional, desde que este permita a aplicação imediata e efetiva da presente decisão.

Os auxílios a recuperar vencem juros, a contar da data em que foram atribuídos ao beneficiário e até à data da recuperação. Os juros são calculados com base na taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente de subvenção no âmbito dos auxílios com finalidade regional e numa base composta, em conformidade com as disposições da Comunicação da Comissão sobre taxas de juro a aplicar em caso de recuperação de auxílios concedidos de forma ilegal.

A partir de 1 de janeiro de 2004, todas as atividades de serviço público impostas pela Itália à sociedade Adriatica devem ser contabilizadas separadamente para cada uma das linhas em causa.

— Artigo 2.º

Os auxílios pagos pela Itália, desde 1 de janeiro de 1992, às empresas Siremar, Saremar e Toremar, a título de compensação pela prestação de um serviço público, são compatíveis com o mercado comum, nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

A partir de 1 de janeiro de 2004, todas as atividades de serviço público impostas pela Itália à Siremar, Saremar e Toremar serão contabilizadas separadamente para cada uma das linhas em causa.

— Artigo 3.º

Os auxílios pagos pela Itália, desde 1 de janeiro de 1992, à Caremar, a título de compensação pela prestação de um serviço público, são compatíveis com o mercado comum, nos termos do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

A partir de 1 de setembro de 2004, a Itália compromete-se:

a) A suprimir os auxílios concedidos à Caremar pela prestação de serviços regulares de transporte rápido de passageiros na linha "Nápoles-Capri";

b) A mandar reduzir, em termos de oferta de lugares, a capacidade dos serviços regulares de transporte rápido de passageiros na linha "Nápoles-Procida-Ischia" de 1 142 260 para 633 200 lugares, durante a época de inverno, e de 683 200 para 520 400 lugares, durante a época de verão;

c) A limitar os auxílios concedidos à Caremar pela prestação de serviços regulares de transporte rápido de passageiros na linha "Nápoles-Procida-Ischia" à cobertura do défice líquido de exploração dos serviços;

d) a mandar contabilizar separadamente, para cada uma das linhas em causa, todas as atividades de serviço público impostas pela Itália à Caremar.

— Artigo 4.º

Os compromissos referentes à redução de capacidade mencionados no artigo 3.º serão consignados no decreto interministerial sobre a adaptação do plano quinquenal das companhias regionais para o período 2005-2008.

([6]) Decisão 2005/163/CE, de 16 de março de 2004, relativa aos auxílios estatais concedidos pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 53 de 26.2.2005, p. 29).

— Artigo 5.º

A Comissão será previamente notificada de qualquer alteração permanente, parcial ou global do nível dos serviços oferecidos pela Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar, cuja natureza possa implicar um aumento dos auxílios.»

1.2. **Acórdão do Tribunal Geral que anulou a Decisão de 2005**

(14) A Decisão de 2005 foi objeto de três pedidos de anulação, apresentados perante o Tribunal Geral, respetivamente: i) pela Tirrenia, que tinha adquirido, em 2004, as atividades comerciais correntes da Adriatica (processo T-265/04); ii) pela Caremar, Saremar, Siremar e Toremar (processo T-292/04); e iii) por um concorrente, a Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (processo T-504/04).

(15) Por acórdão de 4 de março de 2009, nos processos apensos T-265/04, T-292/04 e T-504/04 (a seguir, «Acórdão de 2009») ([7]), o Tribunal Geral anulou a Decisão de 2005.

(16) Concretamente, o Tribunal Geral considerou que a Comissão não tinha aduzido razões suficientes para qualificar os auxílios de auxílios novos e não de auxílios existentes, conforme alegado pelos recorrentes. Deliberou, em particular, que a Comissão não tinha justificado adequadamente os seus fundamentos para considerar que os auxílios não eram anteriores à entrada em vigor do Tratado CE em Itália, tendo em conta que as autoridades italianas defenderam, durante o procedimento, que os auxílios em causa tinham por base as disposições de decretos reais adotados em 1936. Além do mais, o Tribunal considerou que a Comissão não tinha analisado convenientemente as alegações das autoridades italianas no âmbito do procedimento formal de investigação, segundo as quais as alterações subsequentes do quadro jurídico aplicável resultaram exclusivamente numa redução do nível global de auxílio ([8]).

(17) Em segundo lugar, o Tribunal Geral deliberou que a Comissão não tinha aplicado o disposto no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho ([9]) (Regulamento Cabotagem Marítima), que estipula que os contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do seu termo. O Tribunal Geral considerou que a compensação paga às companhias regionais do grupo Tirrenia ao abrigo das convenções iniciais relativas à exploração das rotas de cabotagem constituíam auxílios existentes, porquanto a Comissão já tinha concluído que a referida compensação não excedia o montante necessário para financiar as obrigações de serviço público ([10]).

1.3. **Procedimento após a anulação da Decisão de 2005**

(18) Por carta de 7 de abril de 2010, a Comissão convidou as autoridades italianas a apresentar as suas observações quanto à anulação da Decisão de 2005 e a prestar todas as informações necessárias para uma avaliação exaustiva das medidas em causa. Concretamente, pediu às autoridades italianas para fornecer: i) esclarecimentos sobre a exploração das rotas internacionais por parte da Adriatica e da Saremar, mais particularmente, o período de exploração, o ato jurídico que define as obrigações de serviço público e as características do serviço (regularidade, capacidade, frequência, tipo de embarcações), bem como eventuais alterações subsequentes das obrigações de serviço público; e ii) uma descrição do mecanismo de compensação e de todas as alterações subsequentes do método de cálculo da compensação e da rentabilidade do capital investido, bem como do efeito das referidas alterações no nível de compensação.

(19) Na mesma data, a Comissão pediu igualmente às partes interessadas no procedimento que conduziu à adoção da Decisão de 2005 que transmitissem as suas observações sobre esta matéria. A Comissão apenas recebeu observações da parte dos beneficiários das medidas abrangidas pela Decisão de 2005. Estas foram transmitidas às autoridades italianas para lhes dar a possibilidade de se pronunciarem.

(20) Uma vez que as autoridades italianas não responderam à carta de 7 de abril de 2010, a Comissão, por carta de 22 de junho de 2010, renovou o seu pedido de informações às autoridades italianas.

(21) Por carta de 27 de julho de 2010, as autoridades italianas forneceram alguns esclarecimentos sobre a legislação aplicável aos regimes de serviço público no setor dos transportes marítimos em Itália.

([7]) Acórdão de 4 de março de 2009, *Tirrenia di Navigazione SpA e outros/Comissão das Comunidades Europeias*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) N.os 97 a 134 do Acórdão de 2009.

([9]) Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([10]) N.os 140 a 148 do Acórdão de 2009.

(22) Por carta de 22 de dezembro de 2010, a Comissão solicitou às autoridades italianas que facultassem as seguintes informações complementares:

a) A compensação anual concedida à Adriatica/Tirrenia, à Saremar, à Toremar, à Siremar e à Caremar durante o período de 2001-2008 (incluindo a repartição dos custos tidos em conta para cada uma das companhias);

b) Relativamente ao período de 1992-2008, a margem de lucro, a metodologia de cálculo e uma justificação para que essa margem pudesse ser considerada razoável, atendendo aos riscos das companhias na prestação do serviço público;

c) Nos termos das convenções celebradas em 1991 pela Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar e Caremar com o Estado italiano, as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência dos serviços e as tarifas a cobrar teriam de ser circunstanciados em planos quinquenais. Foi solicitado às autoridades italianas que fornecessem os planos quinquenais respeitantes aos períodos de 2000--2004 e de 2005-2008, que a Comissão não tinha recebido quando adotou a Decisão de 2005;

d) Foi solicitado às autoridades italianas que indicassem se as condições impostas pela Decisão de 2005 ([11]) tinham sido observadas.

(23) Por carta de 29 de junho de 2011, a Comissão convidou novamente as autoridades italianas a facultar as informações solicitadas. A Comissão avisou expressamente as autoridades italianas de que, caso as informações solicitadas não fossem apresentadas no prazo concedido, emitiria uma injunção para prestação de informações, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho ([12]) (a seguir, «Regulamento Processual»).

(24) Por carta de 19 de julho de 2011, as autoridades italianas forneceram alguns esclarecimentos, referentes às alíneas a), c) e d) do pedido de informações da Comissão de 22 de dezembro de 2010. Concretamente, indicaram a compensação anual concedida à Adriatica durante o período de 2001-2004 e à Saremar, Toremar, Siremar e Caremar durante o período de 2001-2008, confirmaram a observância das condições impostas pela Decisão de 2005 e explicaram que, em vez de planos quinquenais para os períodos de 2000-2004 e de 2005-2008, foram adotadas medidas de racionalização *ad hoc*, com o intuito de ajustar melhor os serviços às necessidades das comunidades locais, sem proceder, contudo, a alterações substanciais do regime de serviço público. No que concerne à margem de lucro, as autoridades italianas explicaram que, devido ao tempo já decorrido desde a adoção da Decisão de 2005 e, especialmente, ao prazo concedido e à complexidade das informações solicitadas, não lhes foi possível extrair essas informações rapidamente dos arquivos do Ministério. Por este motivo, não tinha sido fornecida uma resposta completa à carta da Comissão de 22 de dezembro de 2010.

(25) Em junho de 2012, decorreu uma reunião com as autoridades italianas, a fim de completar o dossiê do processo e permitir à Comissão finalizar a avaliação das medidas em causa. Durante a reunião, a Comissão solicitou dados pormenorizados para estabelecer, em particular, que as empresas não tinham beneficiado de uma compensação excessiva.

(26) Tendo em conta que as informações prestadas pelas autoridades italianas no seguimento dessa reunião não eram suficientes para permitir à Comissão completar a sua avaliação, em 7 de novembro de 2012, foi enviado um novo pedido de informações à Itália, quanto ao seguinte:

a) A compensação e o lucro razoável concedidos à Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar e Caremar no período de 1992-2008;

b) A lista de rotas internacionais exploradas, respetivamente, pela Adriatica/Tirrenia e pela Saremar no âmbito das convenções iniciais, assim como a duração dessa exploração;

c) O cumprimento efetivo das disposições de recuperação previstas na Decisão de 2005;

([11]) Nomeadamente: i) a obrigação de, a partir de 2004, contabilizar separadamente cada uma das linhas de serviço público servidas pela Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar e Caremar; ii) a supressão dos auxílios à Caremar pela prestação de serviços de transporte rápido de passageiros na rota «Nápoles-Capri»; iii) a limitação dos auxílios à Caremar pela prestação de serviços de transporte rápido de passageiros na rota «Nápoles-Procida-Ischia» à cobertura do défice líquido de exploração da linha; iv) a redução da capacidade dos serviços regulares de transporte rápido de passageiros na rota «Nápoles-Procida-Ischia».

([12]) Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

d) A observância das condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1, da Decisão 2005/842/CE da Comissão ([13]) (a seguir, «Decisão SIEG de 2005»);

e) As obrigações de serviço público impostas à Adriatica relativamente à exploração da rota «Génova/Termini Imerese», a situação concorrencial na rota e a duração da exploração da rota pela Adriatica/Tirrenia ao abrigo do regime de serviço público após 2004;

f) Se alguma das companhias esteve em dificuldade, na aceção das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ([14]) (a seguir, «Orientações E&R»), e ao longo de que período.

(27) Por carta de 7 de dezembro de 2012, as autoridades italianas forneceram respostas incompletas às questões suscitadas pela Comissão. Mais particularmente, a Itália respondeu do seguinte modo às referidas questões:

a) Relativamente à compensação e ao lucro razoável para o período de 1992-2008, as autoridades italianas forneceram:

i) a contabilidade por linha para cada companhia no período de 1999-2001;

ii) a taxa de lucro anual autorizada à Adriatica no período de 1999-2003 e às restantes companhias regionais no período de 1998-2003 (a taxa de lucro da Saremar para o exercício de 1999 não foi comunicada);

iii) o montante das perdas efetivamente compensadas em cada ano do período de 2004-2008 no que respeita à exploração das rotas servidas pela Adriatica/Tirrenia;

iv) a contabilidade por linha para cada companhia no período de 2004-2008, com exceção da Saremar. A contabilidade por linha foi fornecida apenas para 2005, 2006 e 2007 no caso da Toremar e apenas para 2006 no caso da Siremar. As taxas de lucro anuais relativas ao período de 2004-2008 não foram comunicadas para qualquer das companhias regionais;

b) Relativamente à lista de rotas internacionais exploradas pela Adriatica/Tirrenia e pela Saremar no âmbito das convenções iniciais, assim como a duração dessa exploração, a Itália não comunicou as datas de termo da exploração da rota «Trieste/Durrës». Não foram fornecidas provas documentais que demonstrassem que o início da exploração da rota «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio» é anterior a 1989;

c) Relativamente à recuperação dos auxílios declarados incompatíveis pela Decisão de 2005, a Itália confirmou a recuperação dos auxílios incompatíveis concedidos à Adriatica entre janeiro de 1992 e julho de 1994 para a exploração da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», num montante total de 8651600 EUR (3207810 EUR de capital e 5443790 EUR de juros, a contar de 1 de janeiro de 1992), em 31 de dezembro de 2006. Os auxílios só foram reembolsados pelo beneficiário em 26 de março de 2007. Não foi feita referência ao pagamento de quaisquer juros em relação ao período compreendido entre 1 de janeiro de 2007 e 26 de março de 2007;

d) Relativamente à observância das condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1, da Decisão SIEG de 2005, não foram prestadas informações;

e) Relativamente à linha «Génova/Termini Imerese», a Itália esclareceu que a mesma foi suspensa em 2005 e suprimida em 2006. Não foram prestadas informações quanto à situação concorrencial nessa rota;

f) Relativamente à potencial qualificação das companhias enquanto empresas em dificuldade nos termos das Orientações E&R, a Itália confirmou que as companhias não beneficiaram de auxílios estatais de emergência no período em causa, sem ter fornecido, no entanto, uma confirmação definitiva da possibilidade ou não de alguma das companhias ser considerada uma empresa em dificuldade em qualquer momento da vigência das convenções iniciais.

(28) Em 28 de janeiro de 2013, foi enviado um novo lembrete às autoridades italianas, pedindo-lhes para apresentar sem mais demora todas as informações solicitadas anteriormente. A Comissão avisou novamente as autoridades italianas de que, caso as informações completas solicitadas não fossem apresentadas no prazo concedido, emitiria uma injunção para prestação de informações, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento Processual.

(29) Em 11 de março de 2013, a Comissão decidiu intimar a Itália, nos termos do artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento Processual, a fornecer as informações solicitadas, por cartas de 22 de dezembro de 2010 e 7 de novembro de 2012.

([13]) Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE [atual artigo 106.º, n.º 2, do TFUE] aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

([14]) JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

(30) A Itália respondeu à injunção para prestação de informações em 10 de abril de 2013, tendo comunicado os custos/receitas de exploração e a subvenção anual (como diferença entre custos e receitas, sem margem para o operador) em relação a todas as companhias no período pós-2004. A Itália não se pronunciou sobre os restantes pedidos constantes da injunção da Comissão.

(31) Em 16 de outubro de 2015, a Comissão pediu à Itália para fornecer informações complementares acerca da fusão da Adriatica com a Tirrenia, nomeadamente pormenores sobre a venda dos ativos da Adriatica e as condições inerentes à fusão. Na resposta recebida em 4 de novembro de 2015, por carta de 22 de outubro de 2015, as autoridades italianas informaram que, por decisão de 18 de março de 2004, a Tirrenia adquira as atividades comerciais correntes da sua filial e que a fusão não afetara as atividades levadas a cabo pela Adriatica ao abrigo das convenções iniciais, nem dera origem a nenhuma alteração das compensações previstas nas mesmas.

(32) Em 18 de outubro de 2018, a Comissão solicitou à Itália que fornecesse esclarecimentos sobre a compensação paga relativamente à linha «Bari/Durrës» e o montante exato do auxílio (capital e juros) recuperado pelas autoridades italianas relativamente à linha «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» nos anos de 1992 a 1994. Na sua resposta de 21 de dezembro de 2018, a Itália esclareceu que não tinha sido paga nenhuma compensação para os serviços prestados na rota «Bari/Durrës» nos anos de 2002 a 2008 e confirmou que a recuperação de 8651600 EUR respeitante a auxílios incompatíveis concedidos à Adriatica entre janeiro de 1992 e julho de 1994 para a exploração da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» não incluía juros relativos ao período compreendido entre 1 de janeiro de 2007 e 26 de março de 2007.

1.4. **Processos relativos a auxílios estatais após o termo da vigência das convenções iniciais**

(33) As empresas Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar prestaram, a contar de janeiro de 2009, serviços de transporte marítimo no âmbito das convenções iniciais, que foram prorrogadas nos seguintes termos:

a) O Decreto-Lei n.º 207, de 30 de dezembro de 2008, convertido na Lei n.º 14, de 27 de fevereiro de 2009, prorrogou as convenções iniciais até ao final de 2009;

b) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei n.º 135, de 25 de setembro de 2009, convertido na Lei n.º 166, de 20 de novembro de 2009 (a seguir, «Lei de 2009»), voltou a prorrogar as convenções iniciais, até 30 de setembro de 2010, data em que a Itália tencionava concluir o processo de privatização das empresas do grupo Tirrenia.

c) A Lei n.º 163, de 1 de outubro de 2010, que converteu o Decreto-Lei n.º 125, de 5 de agosto de 2010 (a seguir, «Lei de 2010»), prorrogou de novo as convenções iniciais até ao termo do processo de privatização.

(34) Por força da Lei de 2009, os compradores das empresas ficariam encarregados de cumprir novas convenções/contratos de fornecimento de serviços públicos.

(35) Em 5 de outubro de 2011, após ter recebido várias queixas, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação no respeitante a um conjunto de medidas adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo Grupo Tirrenia, nomeadamente a compensação paga às empresas em virtude da prorrogação das convenções iniciais referidas *supra* e o eventual auxílio incluído nas privatizações ([15]). Em 19 de dezembro de 2012, foi adotado um alargamento do procedimento formal de investigação ([16]). As medidas em causa estão a ser analisadas separadamente ao abrigo dos processos SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e, por conseguinte, não são abrangidas pela presente decisão.

1.5. **Âmbito de aplicação da presente decisão**

(36) A presente decisão abrange apenas as subvenções recebidas pelas companhias regionais no período de 1992-2008 e não prejudica outros eventuais processos relativos a auxílios estatais, incluindo o procedimento formal de investigação relativo à compensação de serviço público paga a estas companhias desde 2009 em virtude da prorrogação das convenções iniciais (ver processos SA.32014, SA.32015 e SA.32016).

(37) A presente decisão diz respeito apenas aos aspetos relativos aos auxílios estatais, sem prejuízo da aplicação de outras disposições do Tratado, nomeadamente em matéria de concursos públicos e de adjudicação de serviços.

([15]) JO C 28 de 1.2.2012, p. 18.
([16]) JO C 84 de 22.3.2013, p. 58.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS

2.1. Os beneficiários e os mercados em que operam

2.1.1. *Adriatica*

(38) A Adriatica operava rotas internacionais entre Itália e Grécia, Albânia e a antiga Jugoslávia, a par de uma rede de ligações de cabotagem locais com a Sicília (somente transporte de mercadorias) e as ilhas do arquipélago de Tremiti.

(39) A maior parte do tráfego de passageiros da companhia Adriatica concentrava-se nas ligações internacionais com a Albânia e nas ligações de cabotagem com as ilhas do arquipélago de Tremiti ([17]). Por outro lado, mais de 90 % do volume total do transporte de mercadorias da Adriatica concentrava-se nas ligações de cabotagem com a Sicília e nas ligações internacionais (com as últimas a representar 67 % do tráfego total de mercadorias da companhia) ([18]).

(40) A pressão concorrencial enfrentada pela Adriatica variava consoante as rotas que explorava.

(41) No que concerne às ligações internacionais:

— A rota «Bari/Durrës» (Albânia) era operada pela Adriatica e por outros operadores durante todo o ano, incluindo um operador da União (mas apenas na época alta);

— A rota «Ancona/Split» (Croácia) era operada pela Adriatica e por três outros operadores, incluindo, desde 2001, um operador da União (mas apenas na época alta);

— A rota «Bari/Dubrovnik» (Croácia) foi operada pela Adriatica apenas no período de 1997-1998, juntamente com um operador não pertencente à União;

— A rota «Bari/Bar» (Montenegro) foi operada pela Adriatica apenas no período de 1997-1998, juntamente com dois operadores não pertencentes à União;

— A rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» (Grécia) foi operada pela Adriatica até 2004 (mas suspensa entre 2000 e 2004) ([19]), juntamente com outros operadores, incluindo operadores da União;

— Nas rotas «Ancona/Durrës» (Albânia), «Ancona/Bar» (Montenegro) e «Trieste/Durrës» (Albânia), a Adriatica operava sem concorrência.

(42) No que concerne às ligações de cabotagem:

— Nas ligações com algumas ilhas do arquipélago de Tremiti, a Adriatica enfrentava a concorrência de outros operadores italianos, sobretudo durante a época alta;

— Nas linhas de transporte de mercadorias «Génova/Termini Imerese» e «Ravenna/Catânia», a Adriatica operava em concorrência com outros operadores italianos;

— Nas linhas de transporte de mercadorias «Veneza/Catânia» e «Livorno/Catânia», a Adriatica operava sem concorrência.

2.1.2. *Saremar*

(43) A Saremar explorava ligações de cabotagem locais com as ilhas situadas a nordeste e a sudoeste da Sardenha, bem como a rota internacional «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio», entre a Sardenha e a Córsega.

(44) Nestas rotas, as operações da Saremar representavam 64 % do mercado de transporte de passageiros e 70 % do mercado de transporte de mercadorias.

([17]) Dos 596 943 passageiros transportados pela Adriatica durante o ano de 2000, 397 146 viajaram nas rotas do Médio e Baixo Adriático — dos quais 334 639 entre a Itália e a Albânia — e 161 024 nas ligações para o arquipélago de Tremiti.

([18]) Dos 779 223 metros lineares de mercadorias transportadas pela Adriatica durante o ano de 2000, 306 124 viajaram nas rotas do Médio e Baixo Adriático — dos quais 235 542 entre a Itália e a Albânia — e 473 099 nas ligações para a Sicília.

([19]) A Adriatica cessou as atividades nesta rota em outubro de 1999, dando seguimento a um pedido do Ministério italiano dos Transportes. Entre 2000 e 2004, a Adriatica não prestou serviços nesta linha com embarcações próprias e cingiu as suas atividades à prestação — mediante contratos com terceiros — do serviço de passageiros ao qual se aplica a Convenção Internacional relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 7 de fevereiro de 1970, na qual a Adriatica era parte.

(45) Com exceção da rota «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio» (que mede 10 milhas marítimas), as rotas exploradas pela Saremar («La Maddalena/Palau», «Carloforte/Calasetta», «Carloforte/Portovesme») tinham distâncias bastante curtas, com uma média de cinco milhas marítimas. Esse facto, aliado à frequência dos trajetos diários, conferia a estas ligações marítimas características bastante semelhantes às de um sistema de transporte suburbano, destinado a garantir o abastecimento e a mobilidade dos habitantes das ilhas vizinhas ([20]). A especificidade deste mercado dependia igualmente das características geográficas e metereológico-marítimas locais, que impunham uma tipologia específica de navios, inadequados para utilização noutra zona e para um tipo diferente de navegação.

(46) A Saremar enfrentava a concorrência de outros operadores italianos em três das quatro rotas que explorava, incluindo a ligação entre a Sardenha e a Córsega.

2.1.3. *Toremar*

(47) A Toremar operava nas rotas de cabotagem marítima entre o continente e as ilhas da Toscânia (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa e Giglio). Essencialmente, a companhia geria uma rede de serviços locais, cuja frequência e horários tinham como objetivo satisfazer as necessidades de abastecimento e de mobilidade da população insular. As características da rede de serviços oferecidos pela Toremar equiparavam-na a uma rede de serviços de transporte local suburbano.

(48) Duas das seis rotas operadas pela Toremar eram igualmente servidas por outros operadores italianos durante todo o ano.

2.1.4. *Siremar*

(49) A Siremar operava nas ligações locais entre os portos da Sicília e as ilhas mais pequenas que a rodeiam (ilhas Eolianas, ilhas Pelágias, ilhas Egadi, Ustica e Pantelleria).

(50) As ligações com o arquipélago das Eolianas, situado a norte da Sicília, prolongavam-se até à península (Nápoles). Esta rede de linhas tinha caráter meramente local. Os trajetos geralmente curtos, as frequências e os horários procuravam responder às necessidades de mobilidade dos residentes das ilhas. As ilhas Eolianas, que têm 12 000 residentes permanentes —9 000 dos quais vivem em Lipari, a ilha principal — eram então servidas por cinco ligações, efetuadas pela Siremar desde o porto siciliano de Milazzo. A Siremar prestava esse serviço durante todo o ano, utilizando unidades mistas (passageiros/veículos) e unidades rápidas reservadas para o transporte de passageiros. Os serviços da Siremar enfrentavam, em quatro das cinco rotas, a concorrência de um operador italiano que utilizava unidades mistas de capacidade reduzida, registando-se ainda a concorrência de outro operador nos serviços de ligação rápida em três rotas, durante a época baixa, e em quatro, durante a época alta.

(51) No que se refere à ligação com três ilhas do arquipélago das Egadi, a Siremar explorava rotas ao longo de todo o ano com partida do porto siciliano de Trapani, utilizando uma unidade mista (passageiros/veículos) e duas unidades rápidas. Neste mercado, estavam presentes dois operadores privados italianos: um deles oferecia um serviço reservado ao transporte de mercadorias e o outro prestava serviços de ligação rápida.

(52) As outras rotas servidas pela Siremar a partir dos portos de Palermo e Agrigento não enfrentavam a concorrência de nenhum operador privado. A Siremar era, por conseguinte, a única transportadora a assegurar a mobilidade dos habitantes das ilhas em causa.

2.1.5. *Caremar*

(53) A Caremar cobria uma rede de ligações marítimas locais entre, por um lado, os portos continentais do golfo de Nápoles (Nápoles, Sorrento e Pozzuoli) e as ilhas napolitanas (Capri, Ischia, Procida) e, por outro, entre os portos continentais de Formia e Anzio (Lácio) e as pequenas ilhas de Ponza e Ventotene. Os serviços oferecidos foram essencialmente concebidos para satisfazer as necessidades de mobilidade das populações locais e eram equiparáveis a uma rede de transporte suburbano em termos de frequência e de horários, em especial no golfo de Nápoles.

(54) No golfo de Nápoles, a Caremar enfrentava a concorrência de outros operadores privados nas rotas «Capri/Nápoles», «Capri/Sorrento», «Ischia/Nápoles» e «Procida/Nápoles».

(55) Em contrapartida, a Caremar operava sem concorrência nas ligações com as ilhas de Ponza e Ventotene, servidas durante todo o ano por unidades mistas de transporte de passageiros e veículos. No entanto, enfrentava a concorrência de um operador privado no segmento de serviços de transporte rápido, nas rotas «Ponza/Formia» e «Ventotene/Formia».

([20]) Nas quatro linhas regulares operadas pela companhia, entre as 6 e as 22 horas, registava-se, em média, uma partida por hora.

2.2. **Compensações de serviço público**

2.2.1. *Quadro legislativo*

(56) Para efeitos do cumprimento do Acórdão de 2009, o quadro jurídico aplicável à escala nacional é descrito de forma circunstanciada nos considerandos 57 a 93.

2.2.1.1. Legislação não analisada na Decisão de 2005

— Decretos Reais n.os 2081 e 2082, de 7 de dezembro de 1936

(57) Os Decretos Reais n.os 2081 e 2082, de 7 de dezembro de 1936 (a seguir, «Decretos de 1936») instituíram um conjunto de linhas de interesse nacional (*linee di interesse nazionale*) e estabeleceram disposições relativas às intervenções financeiras necessárias para o seu funcionamento.

(58) No sentido de assegurar um nível exigido de serviços nas linhas de interesse nacional, o Decreto Real n.º 2081, de 7 de dezembro de 1936 (a seguir, «Decreto n.º 2081/1936»), criou quatro empresas: a Italia (sediada em Génova), a Lloyd Triestino (sediada em Trieste), a Tirrenia (sediada em Nápoles) e a Adriatica (sediada em Veneza). Nos termos do Decreto Real n.º 2082, de 7 de dezembro de 1936 (a seguir, «Decreto n.º 2082/1936»), uma empresa pública recém-constituída (*Finmare*) passaria a ter uma participação maioritária no capital dessas empresas.

(59) As linhas de interesse nacional foram distribuídas por quatro setores, segundo um critério geográfico. Embora algumas linhas de interesse nacional fossem ligações nacionais entre o continente e as grandes ilhas italianas, grande parte consistia em rotas internacionais que ligavam a Itália aos continentes americano e africano. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4, do Decreto n.º 2081/1936, a prestação de serviços marítimos em cada um destes quatro setores foi adjudicada por um período de 20 anos (a contar de 1 de janeiro de 1937) às quatro empresas recém-criadas:

a) Setor I (América): Italia;

b) Setor II (África para lá dos canais de Suez e de Gibraltar; Ásia para lá do canal de Suez; Austrália): Lloyd Triestino;

c) Setor III (mar Tirreno e Líbia, rotas do «périplo italiano», Mediterrâneo Ocidental, Europa do norte para lá do canal de Gibraltar): Tirrenia;

d) Setor IV (mar Adriático e Mediterrâneo Oriental): Adriatica.

(60) O artigo 6.º do Decreto n.º 2081/1936 estabelecia a possibilidade de alargar posteriormente a lista de linhas de interesse nacional através de decreto ministerial, desde que todas as novas linhas fossem adjudicadas às empresas criadas no âmbito dos Decretos de 1936.

(61) Nos termos do mesmo artigo, se necessário para a prestação de serviços marítimos nas linhas em causa, poderia ser concedida uma contribuição pública às empresas mencionadas, através de contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos. Ficou assim estabelecido que o nível das subvenções públicas seria definido no âmbito de contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos.

(62) Ao abrigo do artigo 7.º do Decreto n.º 2081/1936, a contribuição pública podia ser revista de quatro em quatro anos, sob determinadas condições. O objetivo desta disposição era garantir que as empresas operassem em mais de 75 % das rotas que lhes eram adjudicadas e que a margem de lucro média autorizada para a sua operação se situasse entre 4 % e 8 %. Os Decretos de 1936 não fixavam o orçamento total do regime de financiamento.

(63) O Decreto Real n.º 781, de 12 de maio de 1938, previa a possibilidade de alterar, por decreto ministerial, a lista de linhas de interesse nacional instituída no artigo 2.º do Decreto n.º 2081/1936 (e aprovada pelo Decreto Ministerial de 5 de janeiro de 1937). O Decreto Ministerial de 20 de dezembro de 1938 introduziu algumas modificações na lista de linhas.

(64) Os contratos de fornecimento de serviços públicos celebrados ao abrigo do Decreto n.º 2081/1936 caducaram em 31 de dezembro de 1956. Subsequentemente, o legislador italiano prorrogou-os até 30 de junho de 1962 ([21]).

— Lei n.º 34, de 5 de janeiro de 1953, e Lei n.º 178, de 26 de março de 1959

(65) A Lei n.º 34, de 5 de janeiro de 1953 (a seguir, «Lei n.º 34/1953»), e a Lei n.º 178, de 26 de março de 1959 (a seguir, «Lei n.º 178/1959»), que regulamentam os serviços marítimos postais e comerciais de caráter local, autorizaram o Ministério da Marinha Mercante a organizar concursos públicos para a adjudicação a empresas privadas dos serviços de transporte de correio e de encomendas postais e da prestação de serviços comerciais de caráter puramente local.

(66) A Lei n.º 34/1953 definia quatro setores subvencionados através de concursos separados: a) arquipélago toscano; b) ilhas Partenopeias e Pontine; c) ilhas Eolianas; d) ilhas Egadi, ilhas Pelágias, Ustica e Pantelleria. A Lei n.º 178/1959 aditou os seguintes setores subvencionados: e) Médio Adriático: f) Alto Adriático.

(67) Nos termos do artigo 4.º da Lei n.º 34/1953, as subvenções estatais à prestação dos serviços supramencionados teriam de ser definidas por contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos. Esta disposição aplicava-se igualmente às linhas abrangidas pela Lei n.º 178/1959.

— Lei n.º 600, de 2 de junho de 1962

(68) A Lei n.º 600, de 2 de junho de 1962 (a seguir, «Lei n.º 600/1962»), reestruturou o regime de serviço público de transporte marítimo em Itália.

(69) Mais especificamente, o artigo 2.º da Lei n.º 600/1962 previa a celebração de novos contratos de fornecimento de serviços públicos entre o Ministério da Marinha Mercante e as companhias Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica. Estes contratos deveriam ter uma vigência de 20 anos e incluir: i) a lista de linhas de interesse nacional; ii) a descrição pormenorizada das obrigações de serviço público impostas às companhias que exploravam as linhas; e iii) as regras pormenorizadas aplicáveis à compensação que o Estado poderia atribuir pela exploração das linhas em causa. Os contratos entrariam em vigor em 1 de julho de 1962.

(70) O montante total da compensação pública a atribuir a todos os operadores encarregados da exploração das linhas era estipulado pelo artigo 6.º da Lei n.º 600/1962. A compensação a atribuir a cada operador poderia ser revista de dois em dois anos, em caso de alteração das suas receitas e custos, tomando em consideração os critérios indicados no artigo 8.º da referida lei. No sentido de introduzir um incentivo à eficiência, ficou estabelecido que a contribuição poderia ser revista em alta ou em baixa, desde que as variações de determinadas rubricas de receitas e despesas, previstas na lei, fossem superiores a 1 % das receitas brutas em valor absoluto. A revisão só poderia afetar a parte excedente desse montante.

2.2.1.2. Legislação analisada na Decisão de 2005

— Lei n.º 684/1974 e Decreto Presidencial n.º 501/1979

(71) A Lei n.º 684, de 20 de dezembro de 1974, sobre a reestruturação dos serviços marítimos de indiscutível interesse nacional (a seguir, «Lei n.º 684/1974») revogou o Decreto n.º 2081/1936 e a Lei n.º 600/1962, bem como qualquer disposição contrária ou incompatível, e fixou em 31 de dezembro de 1974 o termo da vigência dos contratos celebrados nos termos da Lei n.º 600/1962.

(72) A Lei n.º 684/1974 estabeleceu uma distinção entre linhas de transporte de mercadorias (artigo 4.º), linhas de transporte de passageiros (artigo 6.º) e ligações com as grandes e pequenas ilhas italianas (artigo 8.º).

(73) No que concerne às ligações marítimas com as grandes e pequenas ilhas italianas, o artigo 8.º exigia o cumprimento de requisitos relativos ao desenvolvimento económico e social das regiões interessadas e, em especial, da Itália meridional. Para esse efeito, o mesmo artigo previa que as empresas do então grupo Finmare responsáveis pela prestação dos referidos serviços receberiam subvenções ao abrigo de contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos.

([21]) Em conformidade com o Decreto-Lei n.º 1379, de 20 de dezembro de 1956, o Decreto-Lei n.º 444, de 25 de junho de 1957, a Lei n.º 351, de 26 de maio de 1959, a Lei n.º 32, de 2 de fevereiro de 1961, e a Lei n.º 40, de 2 de fevereiro de 1962.

(74) Em conformidade com o artigo 9.º, os contratos de fornecimento de serviços públicos deviam incluir uma lista das rotas a assegurar e especificar a sua frequência, o tipo de embarcações a afetar a cada uma das rotas e o montante da contribuição pública. Este montante poderia ser revisto anualmente se pelo menos um dos elementos de custo tidos em conta no seu cálculo tivesse registado uma variação superior a 5 % em comparação com o ano anterior.

(75) No que respeita às linhas de transporte de passageiros, o artigo 6.º estipulava o encerramento das ligações de transporte de passageiros operadas pela Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia no prazo de três anos após a entrada em vigor da lei (estes serviços marítimos foram classificados pela lei como *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). O artigo 7.º admitia a possibilidade de conceder compensações que assegurassem o equilíbrio económico das quatro companhias relativamente aos referidos serviços durante esse prazo de três anos, no âmbito de convenções anuais.

(76) Quanto às linhas de transporte de mercadorias, o artigo 4.º da Lei n.º 684/1974 autorizava o ministro da Marinha Mercante a conceder subvenções às empresas do grupo Finmare, através do lançamento de novas rotas marítimas (artigo 4.º, alínea a)), ou através da exploração de rotas existentes (artigo 4.º, alínea b)), caso a primeira opção não fosse possível, a fim de alcançar o equilíbrio económico. Ambos os tipos de subvenções podiam ser concedidos por um período máximo de cinco anos e a subvenção para as rotas existentes tinha de ser concedida no âmbito de convenções anuais.

(77) A Lei n.º 684/1974 não previa uma dotação orçamental global para os diferentes regimes de financiamento que instituíra.

(78) O Decreto Presidencial n.º 501, de 1 de junho de 1979, que aplica a Lei n.º 684/1974, conforme alterada (a seguir, «Decreto n.º 501/1979») ([22]), estabeleceu regras pormenorizadas para a aplicação da Lei n.º 684/1974. O artigo 3.º do Decreto n.º 501/1979 especificava que, para efeitos da concessão da compensação prevista no artigo 7.º da Lei n.º 684/1974, todas as linhas nacionais e internacionais de passageiros geridas pela Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica tinham de ser tidas em conta.

(79) O artigo 26.º do Decreto n.º 501/1979 definia que a compensação anual relativa às linhas de transporte de passageiros (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) tinha de ser estabelecida com base nos custos e receitas esperados. Nos termos do artigo 35.º do mesmo decreto, a compensação relativa às linhas de transporte de mercadorias podia ser revista até 30 de junho de cada ano, a fim de assegurar o equilíbrio económico de cada linha. O artigo 9.º do Decreto n.º 501/1979 especificava os vários elementos a ter em conta no cálculo da subvenção paga às companhias em conformidade com o artigo 4.º, alínea b), e os artigos 7.º e 8.° da Lei n.º 684/1974.

(80) O Decreto n.º 501/1979 dispunha igualmente que os horários de partida e chegada de cada uma das rotas servidas pelas companhias teriam de ser aprovados por decreto ministerial e exigia a substituição das embarcações com mais de 18 anos, salvo derrogação expressa dessa obrigação pelo Ministério. Além disso, as embarcações utilizadas deviam ser afetas individualmente a cada uma das linhas de serviço público. Este requisito, que impunha às companhias a renovação periódica da frota, era uma obrigação específica das mesmas.

(81) Além dos serviços correntes, o artigo 40.º do Decreto n.º 501/1979 conferia ao ministro da Marinha Mercante poderes para determinar a prestação de serviços suplementares destinados a satisfazer exigências extraordinárias relacionadas com o interesse público ou com as necessidades do tráfego.

— Lei n.º 169, de 19 de maio de 1975

(82) A Lei n.º 169, de 19 de maio de 1975, sobre a reestruturação dos serviços marítimos postais e comerciais de caráter local (a seguir, «Lei n.º 169/1975») reestruturou o regime de serviço público de transporte marítimo postal e comercial.

(83) Mais concretamente, o artigo 1.º estabelecia a criação de três companhias regionais, a saber, a Caremar, a Siremar e a Toremar, e incumbia à última as obrigações de serviço público respeitantes ao transporte de correio e encomendas postais, além da prestação de serviços comerciais de caráter puramente local. Esta disposição exigia igualmente que a Tirrenia mantivesse uma participação mínima de 51 % no capital social de cada uma destas empresas. O artigo 2.º da Lei n.º 169/1975 autorizava o ministro da Marinha Mercante a conceder subvenções às companhias regionais, tal como definido nos contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos.

([22]) Pela Lei n.º 373, de 23 de junho de 1977, sobre a reestruturação dos serviços marítimos de indiscutível interesse nacional.

— Lei n.º 856, de 5 de dezembro de 1986

(84) A Lei n.º 856, de 5 de dezembro de 1986, sobre as regras em matéria de reestruturação da frota pública (grupo Finmare) e intervenções pelos armadores privados (a seguir, «Lei n.º 856/1986») previa determinadas modificações no regime de serviço público de transporte marítimo.

(85) Mais concretamente, o artigo 1.º estipulava que, em caso de prejuízos, as linhas de transporte de mercadorias essenciais para a economia nacional teriam de ser objeto de um programa de reestruturação e ajuda financeira pelo Estado. O artigo 2.º previa a concessão de um subsídio de arranque por um período máximo de cinco anos (a contar de 1 de janeiro de 1985) nessas linhas. Sempre que fosse adquirida uma nova embarcação, seria concedido um subsídio de arranque durante cinco anos, limitado ao valor do investimento (taxa de amortização e juros).

(86) No atinente às ligações com as ilhas grandes e pequenas, o artigo 11.º alterou os critérios aplicáveis ao cálculo das subvenções. Mais concretamente, a subvenção de equilíbrio tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos resultantes da prestação do serviço, determinada de acordo com parâmetros médios e objetivos, e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. Os contratos de fornecimento de serviços públicos tinham de especificar em detalhe os elementos a ter em conta no cálculo da subvenção, além da lista completa das rotas subvencionadas, das frequências e das embarcações a utilizar. As subvenções eram aprovadas pelos ministros da Marinha Mercante, das Participações Públicas e do Tesouro. O n.º 7 estipulava que podia ser concedida uma subvenção adicional respeitante ao primeiro período de cinco anos, com o intuito de assegurar o equilíbrio económico dos beneficiários.

(87) Nos termos do artigo 13.º, a exploração das ligações marítimas com a costa istriana no Alto Adriático por parte da Lloyd Triestino tinha de ser transferida para a Adriatica. Além disso, em conformidade com o n.º 4 desse artigo, as ligações mistas existentes em 1 de janeiro de 1986 e exploradas pela Adriatica ([23]) passaram a estar sujeitas às regras dispostas nos artigos 8.º e 9.° da Lei n.º 684/1974 e alterações subsequentes (que dizem respeito às ligações com as grandes e pequenas ilhas italianas). Por conseguinte, o artigo 11.º da Lei n.º 856/1986 tornou-se igualmente aplicável às ligações internacionais operadas pela Adriatica.

(88) O artigo 15.º da Lei n.º 856/1986 previa a criação de uma empresa pública regional (Saremar) encarregada da prestação de serviços postais e comerciais entre a Sardenha, a Córsega e as ilhas pequenas vizinhas, anteriormente assegurados pela Tirrenia.

(89) O artigo 12.º da Lei n.º 856/1986 estipulava que os preços dos serviços deveriam ser fixados por decreto ministerial, sob proposta das próprias companhias. Os residentes e trabalhadores migrantes beneficiavam de tarifas preferenciais.

(90) À semelhança da Lei n.º 684/1974, a Lei n.º 856/1986 não previa uma dotação orçamental global para os regimes de financiamento a que se referia.

— Decreto-Lei n.º 77, de 4 de março de 1989, convertido na Lei n.º 160, de 5 de maio de 1989

(91) As últimas modificações no quadro jurídico aplicável às convenções iniciais, no que concerne tanto ao transporte de passageiros como ao transporte de mercadorias, foram introduzidas no Decreto-Lei n.º 77, de 4 de março de 1989, sobre medidas urgentes em matéria de transportes e concessões marítimas (a seguir, «Decreto-Lei n.º 77/1989»), convertido na Lei n.º 160, de 5 de maio de 1989.

(92) Mais concretamente, o artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 77/1989 estipulava que, a contar de 1 de janeiro de 1990, as linhas consideradas essenciais para assegurar o transporte de passageiros e de mercadorias poderiam beneficiar de uma subvenção de equilíbrio. As rotas a servir e as frequências teriam de ser determinadas pelas autoridades públicas com base em propostas técnicas das empresas responsáveis pela prestação dos serviços, que, para tal, deveriam apresentar um plano de serviços de cinco em cinco anos.

(93) No que respeita às ligações com as ilhas, o artigo 9.º, n.º 3, dispunha igualmente que o montante da subvenção de equilíbrio teria de ser fixado nos contratos de fornecimento de serviços públicos, tendo como referência parâmetros médios e objetivos resultantes dos preços aplicados pela empresa ferroviária estatal («Ferrovie dello Stato») para serviços e distâncias equivalentes.

([23]) Designadamente as ligações entre Trieste e outros portos da região italiana de Friul-Venécia Juliana, entre as costas ocidental e oriental do Médio e Baixo Adriático e entre o mar Jónico e o Mediterrâneo Oriental.

2.2.2. *Convenções iniciais*

(94) As convenções iniciais são os contratos de serviço público celebrados em julho de 1991 entre o Estado italiano, por um lado, e cada uma das cinco companhias regionais do antigo grupo Tirrenia, por outro. Estes contratos eram idênticos para todas as empresas que faziam parte do antigo grupo Tirrenia, incluindo a própria Tirrenia. Nos termos do artigo 2.º, as convenções iniciais entraram em vigor com efeitos retroativos desde 1 de janeiro de 1989, com um prazo que terminaria em 31 de dezembro de 2008. As convenções iniciais previam, contudo, que as relações económicas referentes aos anos de 1989, 1990 e 1991 fossem definidas através de medidas *ad hoc*, que não são objeto da presente decisão.

(95) Para efeitos do artigo 3.º das convenções iniciais, o valor da subvenção anual era estabelecido com base num pedido apresentado pelo beneficiário no mês de fevereiro de cada exercício. O pedido era objeto de consultas interministeriais e aprovado, em maio seguinte, por decreto ministerial. O objetivo da subvenção anual era permitir à empresa cobrir as perdas resultantes da diferença entre os custos e as receitas de exploração.

(96) O artigo 5.º das convenções iniciais especificava os vários elementos de receitas e de custos a ter em conta para calcular a compensação, bem como a rentabilidade do capital investido, nos termos do artigo 11.º da Lei n.º 856/1986.

2.2.3. *Planos quinquenais*

(97) O artigo 1.º das convenções iniciais previa que os planos quinquenais determinassem as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência dos serviços e as tarifas a cobrar, incluindo as tarifas subsidiadas, designadamente as aplicáveis aos residentes das regiões insulares.

(98) O primeiro plano quinquenal (1990-1994) foi aprovado por decreto ministerial de 29 de maio de 1990 e entrou em vigor com efeitos retroativos a contar de 1 de janeiro de 1990. O segundo plano, que abrangia o período de 1995--1999, foi, por sua vez, aprovado por decreto de 14 de maio de 1996, deixando substancialmente inalteradas as rotas e a frequência.

(99) O terceiro plano (relativo ao período de 2000-2004), que as companhias apresentaram às autoridades italianas em setembro de 1999, ainda não tinha sido aprovado à data da adoção da Decisão de 2005. Enquanto se aguardava a adoção do referido plano, um decreto de 8 de março de 2000 autorizou as empresas do grupo Tirrenia a manter os serviços mencionados no artigo 9.º da Lei n.º 160/1989, nas mesmas condições estabelecidas no plano quinquenal de 1994-1999 em vigor em 1999.

(100) Na sequência da anulação da Decisão de 2005, as autoridades italianas informaram a Comissão de que, em vez de planos quinquenais para os períodos de 2000-2004 e de 2005-2008, adotaram medidas de racionalização *ad hoc*, com o intuito de ajustar melhor os serviços às necessidades das comunidades locais, sem proceder, contudo, a alterações substanciais do regime de serviço público. As autoridades italianas indicaram que já não seria possível uma planificação a longo prazo, devido a questões orçamentais.

2.2.4. *Compensação anual*

2.2.4.1. A compensação avaliada no âmbito da Decisão de 2005

(101) A subvenção anual correspondia ao défice líquido na gestão dos serviços abrangidos pelo plano quinquenal, acrescido de um montante variável, correspondente à rentabilidade do capital investido. O valor do défice líquido de exploração era apurado através das receitas obtidas durante o período em causa e dos custos resultantes da exploração das rotas.

(102) Nos termos das convenções iniciais, a subvenção anual de equilíbrio era paga do seguinte modo:

a) Um pagamento antecipado correspondente a 70 % do valor da subvenção concedida no ano anterior, a pagar em março de cada ano;

b) Um segundo pagamento, a efetuar em junho de cada ano, equivalente a 20 % dessa subvenção;

c) O saldo, liquidado no final do ano, correspondia à diferença entre os montantes pagos e o rácio custos/receitas de exploração do ano em curso. Caso recebesse um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas menos perdas), a empresa era obrigada a reembolsar a diferença no prazo de 15 dias subsequentes à aprovação do balanço.

(103) O cálculo da subvenção anual tinha em conta os elementos de custo seguintes: comissões de agência/despesas de aquisição, taxas portuárias/despesas de trânsito portuário e outras despesas de tráfego, custos de exploração, amortizações, encargos financeiros líquidos, administração e outros custos. Estes elementos de custo, anexos às convenções iniciais, eram idênticos para todas as companhias regionais.

(104) Os custos de exploração englobavam os custos do pessoal de bordo, da manutenção, dos seguros, dos combustíveis e dos óleos minerais. A rubrica «administração» abrangia essencialmente os custos do pessoal de terra e das instalações administrativas.

(105) Segundo os dados fornecidos pelas autoridades italianas, os custos das companhias regionais (em milhões de ITL) e os montantes das subvenções entre 1992 e 2001 ([24]) foram os seguintes ([25]):

Adriatica

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comissões de agência, etc.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Taxas portuárias, etc.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Custos de exploração	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Amortizações	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Encargos financeiros líquidos	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Administração	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Outros custos	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Total dos custos (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Receitas de exploração (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Lucro líquido (B-A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Rentabilidade do capital investido	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Montante da subvenção anual	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comissões de agência, etc.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Taxas portuárias, etc.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Custos de exploração	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Amortizações	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Encargos financeiros líquidos	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administração	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Outros custos	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Total dos custos (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Receitas de exploração (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Lucro líquido (B-A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Os custos relativos a 2001 foram comunicados pelas autoridades italianas em milhares de EUR. Para efeitos de apresentação nos quadros a seguir, foram convertidos em ITL de acordo com as taxas de conversão para EUR adotadas pelo Conselho da União Europeia com efeitos aplicáveis em 1 de janeiro de 1999, ou seja: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Os dados foram extraídos do estudo da PricewaterhouseCoopers intitulado «*Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999*», completados pelas autoridades italianas para os anos de 2000 e 2001. Este estudo reconstitui a contabilidade analítica das empresas do grupo Tirrenia, avaliando os custos e as receitas de exploração para cada uma das rotas.

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rentabilidade do capital investido	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Montante da subvenção anual	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comissões de agência, etc.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Taxas portuárias, etc.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Custos de exploração	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Amortizações	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Encargos financeiros líquidos	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Administração	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Outros custos	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Total dos custos (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Receitas de exploração (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Lucro líquido (B-A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Rentabilidade do capital investido	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Montante da subvenção anual	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comissões de agência, etc.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Taxas portuárias, etc.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Custos de exploração	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortizações	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Encargos financeiros líquidos	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Administração	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Outros custos	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Total dos custos	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Receitas de exploração (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Lucro líquido (B-A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Rentabilidade do capital investido	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Montante da subvenção anual	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Elementos de custo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comissões de agência, etc.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Taxas portuárias, etc.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Custos de exploração	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Amortizações	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Encargos financeiros líquidos	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Administração	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Outros custos	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Total dos custos	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Receitas de exploração (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Lucro líquido (B-A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Rentabilidade do capital investido	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Montante da subvenção anual	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Quanto à rentabilidade do capital investido, os montantes absolutos estão disponíveis para todo o período (1992--2001). Além disso, a Itália comunicou à Comissão a taxa de rentabilidade do capital investido aceite entre 1998 e 2001, que revela uma variação ao longo desses anos na mesma ordem que a inflação e as taxas de juro: entre 1,6 % e 8 %.

Ano	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Adicionalmente, a Itália apresentou a contabilidade por linha para cada companhia no período de 1992-2001 e precisou os fatores que, para cada companhia, afetaram os níveis de custo e, consequentemente, a compensação.

(108) No caso específico da Adriatica, as ligações internacionais com a antiga Jugoslávia e a Albânia registaram variações de tráfego significativas de um ano para o outro, devido à situação política na região. As autoridades italianas justificaram as variações consideráveis no montante da subvenção anual (última linha) pelas flutuações dos custos líquidos de exploração das ligações internacionais com a Albânia e a antiga Jugoslávia, cujos serviços foram interrompidos devido à situação política nos Balcãs. Por outro lado, a suspensão das ligações com a Grécia em 2000 proporcionou uma redução dos custos de exploração. Em contrapartida, os custos líquidos de exploração e as necessidades de subvenção anual para as ligações de cabotagem com o arquipélago de Tremiti mantiveram-se globalmente estáveis entre 1992 e 2001.

(109) No que se refere à Saremar, a relativa estabilidade dos custos de exploração registada entre 1992 e 2001 resulta da natureza dos serviços prestados pela companhia — essencialmente ligações de cabotagem entre a Sardenha e as ilhas vizinhas — , que respondiam sobretudo às necessidades das populações locais, não se encontrando por isso sujeitos a grandes variações da oferta e da procura. Os serviços prestados pela companhia permaneceram

substancialmente inalterados — no tocante à frequência e aos horários — desde a entrada em vigor das convenções iniciais ([26]) e mantiveram-se praticamente inalterados em todas as estações de qualquer ano. Estas circunstâncias explicam o nível relativamente estável da subvenção anual recebida pela Saremar.

(110) A Toremar operava em ligações locais com as ilhas do arquipélago toscano, pouco sujeitas a variações da oferta e da procura, o que justifica a relativa inexistência de variabilidade dos custos. Os serviços prestados pela empresa pública em 2000 permaneceram iguais — no tocante à frequência e aos horários — aos de 1992 ([27]) e mantiveram-se substancialmente inalterados ao longo do ano, independentemente das variações sazonais da procura. O nível da subvenção anual ao longo dos anos foi bastante estável.

(111) A natureza dos serviços prestados pela Siremar foi considerada comparável à natureza dos serviços prestados pela Saremar e pela Toremar: uma oferta estável após a entrada em vigor do contrato de fornecimento de serviço público e pouco sensível às variações sazonais. Os custos de exploração elevados da companhia relativamente às suas receitas explicavam-se pelo número de linhas servidas (18 linhas regulares) para satisfazer as necessidades de mobilidade dos habitantes das 14 ilhas situadas ao largo da Sicília.

(112) Em relação à Caremar, os serviços prestados permaneceram substancialmente inalterados desde a entrada em vigor do contrato com o Estado ([28]). O aumento dos custos de exploração ia de par com o aumento das receitas geradas pelas rotas exploradas, permitindo manter o montante da subvenção anual a um nível relativamente estável.

2.2.4.2. Compensação no seguimento da anulação da Decisão de 2005

(113) No seguimento da anulação da Decisão de 2005, a Itália completou as informações sobre a compensação recebida pelas companhias regionais no período de 2002-2008. Mais especificamente, comunicou: i) os custos resultantes da exploração das linhas de serviço público; ii) o défice líquido na gestão dos serviços; iii) os montantes absolutos da rentabilidade do capital investido; iv) o montante da subvenção anual concedida às companhias.

(114) A Itália confirmou igualmente, durante uma reunião com a Comissão em junho de 2012, que as rubricas de despesas tidas em conta no cálculo da compensação permaneciam inalteradas desde 1991.

(115) Os dados fornecidos (em milhares de EUR) foram os seguintes:

Adriatica

Ano	A) Total dos custos	B) Receitas de exploração	C) Lucro líquido (B-A)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	N/A	N/A
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	N/A	N/A
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	N/A	N/A
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	N/A	N/A
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	N/A	N/A

([1]) Uma vez que a Tirrenia adquiriu, por decisão de 18 de março de 2004, as atividades comerciais correntes da Adriatica, de 2004 para a frente, alguns dados não estão disponíveis relativamente à Adriatica.

([26]) Em 1992, a Saremar efetuou um total de 18 000 viagens nas quatro rotas servidas pela companhia. Em 2000, o número de viagens rondava as 20 000.

([27]) Em 2000, a Toremar efetuou um total de 9 097 viagens na sua rede de linhas, contra 8 300 em 1992.

([28]) Em 2000, a Caremar efetuou 12 872 viagens nas rotas em que operava (15 650 em 1992).

Saremar

Ano	A) Total dos custos	B) Receitas de exploração	C) Lucro líquido (B-A)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Ano	A) Total dos custos	B) Receitas de exploração	C) Lucro líquido (B-A)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Ano	A) Total dos custos	B) Receitas de exploração	C) Lucro líquido (B-A)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Ano	A) Total dos custos	B) Receitas de exploração	C) Lucro líquido (B-A)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Segundo as autoridades italianas, a evolução temporal dos elementos de custo das companhias regionais deveu-se principalmente a fatores externos, tais como a inflação e a evolução das taxas de juro, que se repercutem não só nos preços de mercado, mas também na taxa prevista de rentabilidade do capital investido. O cálculo dessa taxa tinha em conta as taxas de juro aplicadas pelos bancos e as taxas médias de empréstimos a créditos navais.

(117) No que respeita à taxa de rentabilidade do capital investido, a Itália comunicou à Comissão as taxas aceites entre 2002 e 2003, mas não foi capaz de fornecer essas taxas para o período de 2004-2008.

Ano	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) A Itália forneceu igualmente à Comissão a contabilidade por linha da Tirrenia a contar de 2004, com vista a identificar os custos suportados por essa companhia na exploração das rotas nacionais/internacionais anteriormente servidas pela Adriatica. No entanto, foi salientado que esses valores deveriam ser encarados com uma mera estimativa dos custos reais incorridos em cada linha, visto que não foi possível dividir por linha alguns dos elementos de custo tidos em conta.

(119) Com base nessas informações, os resultados (em EUR) da Tirrenia nas rotas internacionais anteriormente exploradas pela Adriatica foram os seguintes:

Ano	Ancona - Durrës	Ancona - Bar	Bari - Durrës	Ancona - Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	N/A	N/A	3 701 256	- 4 249 739
2006	N/A	N/A	5 503 024	- 145 514
2007	N/A	N/A	7 119 285	N/A
2008	N/A	N/A	4 308 702	N/A

2.2.5. *Investimentos previstos nos planos quinquenais e no plano de negócios*

(120) Além das rotas a servir e das frequências exigidas, os planos quinquenais regulavam igualmente os investimentos que os beneficiários tencionavam realizar no período em apreço para garantir o serviço nas rotas em causa. Na fase de investigações, a Comissão tentou, nomeadamente, verificar de que modo haviam sido contabilizados, para efeitos do cálculo da subvenção anual, os custos de aquisição e de amortização dos navios.

(121) A Comissão tencionava verificar igualmente se os investimentos adicionais previstos a favor das companhias regionais do antigo grupo Tirrenia no plano de negócios, adotado pela Tirrenia em março de 1999 para o período de 1999-2002, não continham nenhum elemento de auxílio. No plano de negócios, estavam inscritos os seguintes objetivos principais:

a) Permitir às empresas enfrentar uma mudança das condições, causada pela liberalização do mercado italiano da cabotagem (1 de janeiro de 1999), e prepará-las para a cessação, em 2008, das convenções iniciais celebradas com o Estado;

b) Reduzir os custos dos serviços prestados no âmbito das referidas convenções iniciais;

c) Apoiar o desenvolvimento do grupo e valorizar os recursos disponíveis;

d) Criar as condições necessárias para a privatização das empresas.

(122) O plano de negócios incluía uma alteração dos investimentos exigidos nos serviços abrangidos pelas convenções iniciais, que deveriam ser aplicados no abate de embarcações vetustas, na transferência de outras embarcações dentro do grupo e em novos investimentos num total de 700 mil milhões de ITL (cerca de 361,5 milhões de EUR) ([29]).

2.3. **Tratamento fiscal preferencial**

(123) O Decreto-Lei n.º 504, de 26 de outubro de 1995, instituiu um regime fiscal preferencial para os óleos minerais utilizados como combustíveis para a navegação. Nos termos do seu artigo 63.º, n.º 3, era aplicável uma redução dos impostos especiais sobre o consumo aos lubrificantes usados a bordo.

(124) Na decisão de início do procedimento, a Comissão exprimira algumas dúvidas sobre as modalidades de aplicação deste benefício fiscal a embarcações imobilizadas nos portos italianos para fins de manutenção. A Comissão pretendia certificar-se de que a referida disposição não tinha efeitos discriminatórios relativamente a outros operadores marítimos cujas embarcações se encontravam na mesma situação.

3. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

3.1. **Observações anteriores à adoção da Decisão de 2005**

3.1.1. *Observações das companhias do grupo Tirrenia*

(125) Por carta de 22 de novembro de 1999, as empresas do grupo Tirrenia apresentaram as suas próprias observações sobre a decisão de início do procedimento. As empresas puseram essencialmente em causa a qualificação de novos auxílios das compensações pagas no âmbito das convenções iniciais e, por conseguinte, o fundamento da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação. Designadamente, as interessadas referiram que a Comissão fora informada havia algum tempo da existência de regimes de compensações de serviço público e que nunca levantara quaisquer objeções aos mesmos. Por outro lado, sempre segundo as empresas interessadas, o montante das compensações anuais pagas às companhias públicas seria estritamente proporcional e limitado ao custo líquido suplementar resultante das obrigações de serviço público. Conclui-se, portanto, que este pagamento não constituía um obstáculo à concorrência dos restantes operadores presentes no mercado.

(126) Paralelamente, as empresas Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar interpuseram, perante o Tribunal Geral, um recurso de anulação nos termos do artigo 263.º, quarto parágrafo, do TFUE (ver também o considerando 5).

3.1.2. *Observações dos operadores privados*

(127) A Comissão recebeu observações de diversos operadores privados concorrentes em algumas das rotas servidas pela Caremar, Saremar e Toremar. Estas observações podem ser resumidas da seguinte forma:

a) Nas rotas nas quais se concentrava a concorrência dos operadores privados, as empresas do grupo Tirrenia praticavam uma política comercial agressiva, caracterizada pelo *dumping* de tarifas e por sistemas de descontos e pagamentos diferidos, cuja única justificação razoável seria a concessão de financiamento público a essas empresas;

([29]) Taxa de conversão: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) As obrigações de serviço público não eram transparentes e a possibilidade concedida às empresas do grupo Tirrenia de alterar o âmbito dessas obrigações, com especial referência às rotas servidas e aos horários e frequências específicos, deveria ser considerada contrária à própria natureza das obrigações de serviço público;

c) Atendendo aos serviços oferecidos pelos operadores privados em algumas das rotas servidas pelas empresas do grupo Tirrenia, a necessidade de prestação de um serviço público parecia bastante discutível;

d) As modalidades de financiamento dos investimentos realizados a partir de 1995, ou previstos no plano de negócios, continham elementos de auxílio, incluindo condições mais favoráveis de acesso a financiamento privado para as empresas do grupo Tirrenia;

e) As empresas do grupo Tirrenia beneficiavam de tratamento fiscal preferencial relativamente aos óleos minerais consumidos pelas suas embarcações quando faziam escala nos portos italianos.

3.2. **Observações no seguimento da anulação da Decisão de 2005**

(128) No seguimento da anulação da Decisão de 2005 pelo Tribunal Geral, a Comissão convidou as partes interessadas no procedimento a formularem as suas observações sobre a anulação e as respetivas consequências (ver também a secção 1.3).

(129) A Comissão apenas recebeu observações da parte dos beneficiários das medidas objeto de inquérito. Estes afirmaram, fundamentalmente, que a Comissão devia tomar em consideração todos os elementos de facto e de direito pertinentes, incluindo os fundamentos suplementares apresentados pelos recorrentes no quadro das ações perante o Tribunal, e, consequentemente, concluir que as medidas em apreço:

a) Não constituíam auxílios estatais; ou

b) Constituíam auxílios existentes, porquanto o regime de serviço público de transporte marítimo em Itália: i) era anterior à entrada em vigor do Tratado CE; ii) estava sujeito à autorização tácita ou expressa da Comissão Europeia ([30]); e iii) era, em qualquer caso, anterior à entrada em vigor do Regulamento Cabotagem Marítima.

4. **OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ITALIANAS**

4.1. **Observações anteriores à adoção da Decisão de 2005**

4.1.1. *Subvenções pagas ao abrigo das obrigações de serviço público*

(130) Por carta de 29 de setembro de 1999, as autoridades italianas apresentaram as suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento formal de investigação. Na sua opinião, o artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima permitia que as convenções iniciais celebradas com cada uma das empresas do grupo Tirrenia produzissem plenos efeitos até à data do seu termo, no final de 2008. Por conseguinte, o sistema de obrigações de serviço público resultante das convenções iniciais não poderia ser posto em causa pela decisão de dar início ao procedimento.

(131) As autoridades italianas contestaram, por outro lado, a qualificação dos auxílios estatais enquanto novos auxílios, na aceção do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e refutaram que estes auxílios pudessem ter afetado as trocas comerciais entre os Estados-Membros antes da abertura do mercado italiano da cabotagem, em 1 de janeiro de 1999.

(132) Independentemente destas observações de caráter geral, as autoridades italianas salientaram que a presença dos operadores privados nas rotas servidas pelas empresas do grupo Tirrenia era um fenómeno recente e parcial, limitado a um número restrito de linhas e concentrado na época alta. Por outro lado, o método de cálculo da compensação anual, que consistia em deduzir das perdas acumuladas durante o inverno as receitas realizadas durante o verão, limitava o montante da compensação ao mínimo indispensável.

(133) Por conseguinte, e ainda segundo as autoridades italianas, a compensação era necessária e estritamente proporcional às obrigações de serviço público, cuja definição fica ao critério do Estado-Membro.

([30]) As autoridades italianas alegaram que a Comissão fora informada das subvenções concedidas às empresas do grupo Tirrenia muito antes da abertura do procedimento formal de investigação. Demais, em 1992, a Comissão reclassificou, por razões administrativas, o procedimento como um processo existente sob o número E 5/1992. Até 1995, toda a correspondência entre a Comissão e a Itália citava o processo sob o número E. Em 1995, a Comissão remeteu-o para o número NN.

(134) No que se refere à violação das regras da concorrência por parte da Adriatica na linha por si operada entre a Itália e a Grécia, as autoridades italianas sublinharam que a decisão da Comissão relativa a essa infração não era, à data, definitiva. Defenderam, além disso, que os dois procedimentos eram totalmente autónomos, que os auxílios não foram utilizados, de modo algum, para financiar comportamentos anticoncorrenciais, que uma declaração de incompatibilidade equivaleria a uma sanção adicional e que uma eventual recuperação comprometeria quer o equilíbrio da Adriatica, quer o processo global de privatização.

4.1.2. *Investimentos previstos no plano de negócios*

(135) As autoridades italianas salientaram que os investimentos previstos no plano de negócios tinham por objetivo reduzir os custos dos serviços, mantendo simultaneamente um nível de qualidade elevado. Por outro lado, e segundo as mesmas autoridades, as modalidades de financiamento dos investimentos previstos não continham nenhum elemento de auxílio, dado que estes investimentos seriam financiados, em parte, pelos recursos próprios das empresas e, em parte, por empréstimos bancários negociados nas condições normais de mercado.

4.1.3. *Tratamento fiscal preferencial*

(136) As autoridades italianas especificaram o quadro jurídico que regula o tratamento fiscal dos óleos minerais utilizados como combustível para fins de navegação. As informações prestadas à Comissão mostravam que, através de uma decisão de aplicação geral de 2 de março de 1996, adotada nos termos do Decreto-Lei n.º 504/1995, o tratamento fiscal preferencial previsto nesse diploma fora alargado aos combustíveis e lubrificantes utilizados por qualquer embarcação imobilizada num porto para operações de manutenção.

(137) Paralelamente, tal como referido no considerando 5, a Itália interpôs, perante o Tribunal, um recurso da decisão de dar início ao procedimento, na parte que estipulava uma ordem de suspensão dos auxílios considerados ilegais.

4.2. **Observações no seguimento da anulação da Decisão de 2005**

(138) Em abril de 2010, a Comissão pediu às autoridades italianas para apresentar as suas observações sobre a anulação da Decisão de 2005 pelo Tribunal Geral e esclarecer alguns aspetos relativos às rotas internacionais exploradas pela Adriatica e pela Saremar. A Comissão solicitou uma descrição pormenorizada do mecanismo de compensação pela exploração das rotas em causa, nomeadamente todas as alterações subsequentes do método de cálculo da compensação e da rentabilidade do capital investido.

(139) As autoridades italianas reiteraram que as medidas em apreço deveriam ser qualificadas de auxílios existentes, conforme referido e demonstrado previamente no âmbito do procedimento formal de investigação. Segundo elas, tanto os critérios de adjudicação como os métodos de cálculo da compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público eram regidas pelo Decreto n.º 2081/1936, posteriormente revogado pela Lei n.º 684/1974, e pelo Decreto n.º 2082/1936. Efetivamente, o artigo 2.º do Decreto n.º 2081/1936 instituíra as linhas de interesse nacional e o artigo 6.º decretara que os custos suplementares incorridos pelas companhias na exploração das rotas em causa seriam suportados pelo Estado ao abrigo de contratos com duração de 20 anos.

(140) As autoridades italianas alegaram que as alterações subsequentes do quadro legislativo aplicável ao regime de serviço público de transporte marítimo se limitaram, por um lado, a tornar mais exigentes as obrigações de serviço público incumbidas aos beneficiários e, por outro, a atualizar os mecanismos de cálculo da compensação, a fim de restringir a contribuição pública.

(141) De facto, as autoridades italianas salientaram que a Lei n.º 856/1986 tinha introduzido a subvenção anual de equilíbrio, calculada como a diferença entre as receitas e os custos resultantes da prestação do serviço, com base em parâmetros objetivos e não nos custos históricos, incluindo ainda uma taxa de rentabilidade razoável. As autoridades italianas concluíram que esta modificação no quadro legislativo foi particularmente relevante, uma vez que proporcionava às empresas incentivos à sua eficiência.

(142) De acordo com as autoridades italianas, as mesmas considerações podem aplicar-se à questão da compensação atribuída às companhias regionais. Concretamente, as autoridades italianas confirmaram que a imposição das obrigações de serviço público foi instituída pela Lei n.º 34/1953, que define os seguintes quatro setores subvencionados:

a) Arquipélago toscano (Toremar);

b) Ilhas Partenopeias e Pontine (Caremar);

c) Ilhas Eolianas (Siremar);

d) Ilhas Egadi, ilhas Pelágias, Ustica e Pantelleria (Siremar).

(143) As ligações com as ilhas pequenas da Sardenha e a Córsega eram alegadamente operadas pela Tirrenia nos termos do Decreto Ministerial de 5 de janeiro de 1937, que introduziu no terceiro setor de tráfego de linhas de interesse nacional as ligações com La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta e Portovesme. Em rigor, estas linhas correspondiam às ligações operadas pela Saremar, criada em 1988 por separação da Tirrenia.

(144) As autoridades italianas sublinharam igualmente que o referido decreto incluía as ligações operadas pela Adriatica com a Grécia, a Albânia e as ilhas Tremiti no Setor IV das linhas de interesse nacional (ver considerando 59).

(145) Com base no exposto, as autoridades italianas concluíram que existiam elementos de continuidade suficientes entre o regime de serviço público abrangido pela Decisão de 2005 e o quadro regulamentar histórico das ligações marítimas com as ilhas. À luz do que precede, as autoridades italianas consideraram que o regime de serviço público era anterior à entrada em vigor do Tratado CE e do Regulamento Cabotagem Marítima.

5. **APRECIAÇÃO**

5.1. **Compensações de serviço público**

5.1.1. *Existência de auxílio estatal*

(146) De acordo com o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE «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».

(147) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, a fim de determinar se as medidas notificadas constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, todas as condições acima referidas devem ser observadas. Ou seja, o apoio financeiro deverá:

a) Ser concedido por um Estado-Membro ou através de recursos estatais;

b) Favorecer certas empresas ou a produção de certos bens;

c) Falsear ou ameaçar falsear a concorrência;

d) Afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(148) *Recursos estatais*: É evidente que as subvenções em causa foram concedidas pelo Estado ou através de recursos estatais.

(149) *Vantagem económica*: A fim de concluir se a compensação pela prestação do serviço público constitui ou não uma vantagem na aceção do artigo 107.º do TFUE, o Tribunal definiu os seguintes critérios no seu acórdão relativo ao processo Altmark ([31]):

1) A empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas (o primeiro «critério Altmark»);

2) Os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser antecipadamente estabelecidos de forma objetiva e transparente (o segundo «critério Altmark»);

3) A compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir a totalidade ou uma parte dos custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações (o terceiro «critério Altmark»);

4) Sempre que a empresa encarregada do cumprimento das obrigações de serviço público, num caso específico, não for escolhida em conformidade com um procedimento de adjudicação de contratos públicos que permita a seleção do concorrente capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a comunidade, o montante da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte que lhe possibilitem satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pelo cumprimento das obrigações (o quarto «critério Altmark»).

([31]) Acórdão de 24 de julho de 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Considera-se satisfeito o quarto «critério Altmark» se os beneficiários da compensação tiverem sido escolhidos na sequência de um procedimento de concurso, que permita selecionar o concorrente capaz de prestar os serviços ao menor custo ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.

(151) Neste caso, os beneficiários não foram escolhidos na sequência de um processo de concurso público. Além do mais, a Itália não demonstrou que a compensação tenha sido determinada com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte que lhe possibilitem satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pelo cumprimento das obrigações.

(152) Uma vez que os «critérios Altmark» são cumulativos, o não cumprimento do quarto critério é suficiente para estabelecer a existência de uma vantagem económica conferida às companhias regionais do antigo grupo Tirrenia.

(153) *Seletividade*: As subvenções em causa são seletivas, sendo destinadas a determinadas empresas que prestam serviços de transporte marítimo.

(154) *Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais*: Quando o auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em comparação a outras empresas concorrentes no mercado intra-União, deve considerar-se que estas foram afetadas por esse auxílio. Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência. No caso em apreço, os beneficiários operam em concorrência com outras empresas que prestam serviços de transporte marítimo na União, concretamente desde a entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho ([32]) e do Regulamento Cabotagem Marítima, que liberalizam os mercados dos transportes marítimos internacionais e da cabotagem marítima, respetivamente. Por conseguinte, a compensação pública em análise é suscetível de afetar as trocas comerciais da União e de falsear a concorrência no mercado interno.

(155) À luz do que precede, a Comissão considera que a compensação paga pelas autoridades italianas às companhias regionais do grupo Tirrenia pela exploração de ligações internacionais e de cabotagem entre 1992 e 2008 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.2. *Natureza do auxílio em causa: auxílio existente ou novo?*

(156) Tendo estabelecido que a compensação paga pelas autoridades italianas às companhias regionais do grupo Tirrenia pela exploração de ligações de cabotagem e internacionais entre 1992 e 2008 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão deve avaliar se esse auxílio estatal é um auxílio existente ou um auxílio novo.

(157) Para o efeito, importa traçar uma distinção entre as ligações de cabotagem e as ligações internacionais.

5.1.2.1. Ligações de cabotagem

(158) No que concerne à exploração de ligações de cabotagem, através do Acórdão de 2009, o Tribunal Geral anulou a Decisão de 2005, sustentando que a Comissão aplicara incorretamente o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, nos termos do qual «[o]s contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato».

(159) No Acórdão de 2009, o Tribunal Geral interpretou este artigo como uma típica cláusula de anterioridade ([33]) e concluiu que a compensação necessária ([34]) para o financiamento das obrigações de serviço público constitui um auxílio existente ao abrigo do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, não sendo, como tal, sujeita à apreciação da compatibilidade.

([32]) Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

([33]) Ou seja, uma cláusula que, por motivos de estabilidade jurídica, exclui da aplicação das novas regras certas relações jurídicas durante determinado período.

([34]) N.ºs 147-148 do Acórdão de 2009.

(160) O Tribunal Geral citou os n.os 60-66 do Acórdão de 10 de maio de 2005 do Tribunal de Justiça no processo C-400/99 ([35]), nos quais a Grande Secção clarificou que:

> «[…] O artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92, […], determina, no seu n.º 3, que os contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato. Ora, os contratos deste tipo contêm, por natureza, disposições financeiras necessárias para assegurar as obrigações de serviço público neles previstas. Na medida em que a redação do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 3577/92 visa a manutenção dos contratos em causa, sem limitar o alcance desta disposição a determinados aspetos dos referidos contratos, as estipulações financeiras necessárias para assegurar as obrigações de serviço público que neles figurem estão abrangidas pelo referido artigo 4.º, n.º 3. Por conseguinte, a Comissão não tem razão quando sustenta que este se limita a autorizar a manutenção de eventuais direitos exclusivos ou especiais decorrentes desses contratos. Além disso, na decisão impugnada, a Comissão não adotou uma posição tão restritiva, uma vez que reconheceu que, dentro do limite do financiamento do custo suplementar das obrigações de serviço público, os mecanismos de financiamento dos contratos em causa estavam abrangidos pelo artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 3577/92» (n.º 64);

e que:

> «[…] eventuais auxílios que excedam o que é necessário para assegurar as obrigações de serviço público, objeto dos contratos em causa, não podem entrar no âmbito de aplicação do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento n.º 357/92, precisamente porque não são necessários ao equilíbrio e, portanto, à manutenção desses contratos. Por conseguinte, não podem, com fundamento nessa disposição, ser considerados auxílios existentes» (n.º 65);

(161) A fim de determinar se uma medida constitui um auxílio novo ou existente de acordo com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, a Comissão necessita de interpretar o âmbito de aplicação do auxílio que é necessário para assegurar as obrigações de serviço público objeto dos contratos de fornecimento de serviços públicos existentes em 1 de janeiro de 1993, na aceção do acórdão referido *supra*. A Comissão entende que o âmbito desse teste de necessidade deve ser mais amplo do que o âmbito do teste de proporcionalidade que leva a cabo quando avalia a compatibilidade de uma medida de auxílio em conformidade com o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Se ambos os testes tivessem o mesmo âmbito de aplicação, um auxílio novo que não cumprisse o disposto no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima nunca poderia ser declarado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, dado que, automaticamente, não seria proporcional na aceção da referida disposição do TFUE. Por conseguinte, a Comissão considera que, ao classificar de auxílio existente qualquer auxílio que fosse necessário para assegurar as obrigações de serviço público objeto dos contratos de fornecimento de serviços públicos existentes em 1 de janeiro de 1993, o Tribunal de Justiça abarcou nesse conceito qualquer compensação diretamente relacionada com as obrigações de serviço público previstas no contrato de fornecimento de serviços públicos. Essa relação direta está presente, por exemplo, sempre que o contrato fixa o montante da compensação ou a metodologia para o seu cálculo, ou, em qualquer caso, quando é evidente que não teria sido possível celebrar o contrato de fornecimento de serviços públicos na falta da compensação.

(162) Por conseguinte, a Comissão apenas qualificará de auxílios novos as compensações pela exploração das ligações de cabotagem que não prevejam nenhuma base jurídica nos contratos de fornecimento de serviços públicos existentes à data da entrada em vigor do Regulamento Cabotagem Marítima.

(163) No caso em apreço, as convenções iniciais foram celebradas em julho de 1991, antes da entrada em vigor do Regulamento Cabotagem Marítima, e existia uma relação direta entre a compensação e as obrigações de serviço público decorrentes da mesma.

(164) O objetivo da subvenção anual inscrito nas convenções iniciais era permitir às companhias regionais cobrir as perdas resultantes da diferença entre as despesas e as receitas de exploração. Tal como referido no considerando 103, os elementos de custo relevantes para a compensação, descritos no artigo 5.º das convenções iniciais, eram: os custos de aquisição, publicidade e alojamento, custos de carga, descarga e manuseamento, custos com pessoal administrativo de terra, custos de manutenção das embarcações, custos administrativos, custos dos seguros, custos de aluguer e locação e despesas com combustível, taxas e amortizações. Todos estes elementos de custo diziam respeito à prestação dos serviços públicos e eram definidos pelas autoridades públicas, não deixando nenhuma margem de manobra às companhias.

(165) Além disso, as convenções iniciais celebradas entre o Estado italiano e cada uma das cinco companhias regionais eram idênticas à convenção inicial celebrada entre o Estado italiano e a Tirrenia (ver considerando 94) e tomavam em consideração os mesmos elementos de custo. Na sua Decisão de 2001 relativa à Tirrenia, a Comissão reconheceu que esses elementos de custo eram estritamente necessários à prestação dos serviços públicos, uma vez que refletiam os custos fixos e variáveis diretamente relacionados com a prestação dos serviços considerados de

([35]) Acórdão de 10 de maio de 2005, *República Italiana/Comissão das Comunidades Europeias*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

interesse geral pelas autoridades públicas e que, nessa qualidade, se encontravam previstos na convenção inicial ([36]). No que respeita especificamente à amortização das embarcações, a Comissão considerou que poderia considerar-se necessária à prestação dos referidos serviços, na medida em que as embarcações em causa se destinassem exclusivamente aos serviços previstos na convenção inicial ([37]). As considerações acima aplicam-se *mutatis mutandis* às companhias regionais.

(166) À luz da relação direta existente entre a compensação e a exploração das rotas de cabotagem servidas pelas companhias regionais no âmbito das convenções iniciais, a Comissão conclui que essa compensação era necessária para cobrir os custos suplementares das obrigações de serviço público previstas nas convenções iniciais.

(167) Ademais, a conclusão exposta acima não se alteraria caso a Comissão tivesse sido instada a verificar se a compensação anual paga às companhias regionais correspondia ao mínimo necessário para a prestação do serviço público. A análise i) do mecanismo de cálculo da compensação, ii) das receitas das companhias e iii) dos custos suplementares resultantes da exploração das linhas de cabotagem no âmbito das convenções iniciais demonstra que a compensação paga a estas companhias era estritamente proporcional aos custos suplementares determinados pela missão de serviço público atribuída aos beneficiários.

(168) Em primeiro lugar, o montante da compensação anual foi calculado tendo em conta as receitas de exploração registadas por cada uma das companhias regionais nas rotas abrangidas pelas convenções iniciais, as quais foram deduzidas aos défices acumulados no conjunto das rotas (artigo 3.º das convenções iniciais). Este método de cálculo, pelo qual as receitas realizadas durante a época alta reduziriam o défice acumulado durante a época baixa, permitia limitar o montante das subvenções pagas às empresas públicas, de modo que o montante da compensação anual resultante desse cálculo permanecesse, no total, inferior ao que se obteria adicionando simplesmente, linha por linha, os défices acumulados.

(169) Em segundo lugar, as receitas das empresas estavam sujeitas a um duplo condicionalismo tarifário, constituído, por um lado, pelas tarifas preferenciais para determinadas categorias sociais e, por outro, pela obrigação de obter a aprovação das autoridades públicas para qualquer alteração das tarifas. As informações prestadas pelas autoridades italianas revelavam que as companhias regionais não tinham liberdade para adaptar as suas próprias tarifas, nomeadamente em função da evolução dos custos de exploração ([38]). A Comissão já tinha reconhecido, na Decisão de 2001, que esse duplo condicionalismo, que determinava uma redução sensível das receitas das empresas e se repercutia no montante da compensação anual, não deveria ser qualificado de prática comercial agressiva, caracterizada por tarifas predatórias.

(170) Em terceiro lugar, as autoridades italianas facultaram à Comissão informações acerca dos custos suportados pelas companhias regionais entre 1992 e 2008 na exploração das linhas de serviço público. No tocante à prestação do serviço público durante o período de 1992-2008, a Itália comunicou, nomeadamente:

— Os custos totais, as receitas de exploração e a rentabilidade do capital investido registados por todas as companhias regionais ([39]) entre 1992 e 2008 e o montante da respetiva subvenção anual;

— A contabilidade por linha para cada companhia nos períodos de 1992-2001 e 2004-2008;

— A taxa de rentabilidade do capital investido autorizada à Adriatica para 1999-2003, à Saremar para 1998 e 2000-2003 e à Toremar, Siremar e Caremar para 1998-2003 (que variou entre 1,6 % e 12,2 %).

(171) Os dados fornecidos (ver quadros no considerando 115) revelam que a maioria dos custos entre 2002 e 2008 se manteve abaixo dos custos médios resultantes da exploração das rotas ao longo do período de referência analisado na Decisão de 2005 (1992-2001).

([36]) Ver considerando 33 da Decisão de 2001.

([37]) *Ibidem*.

([38]) Em conformidade com o artigo 12.º da Lei n.º 856/1986, os preços aplicáveis ao transporte de passageiros e de mercadorias eram fixados anualmente pelo Estado. As empresas em causa poderiam propor ao Estado as alterações das tarifas que considerassem necessárias. As propostas correspondentes eram objeto de consultas interministeriais.

([39]) No caso da Adriatica, em relação ao período de 2004-2008 (quando a empresa foi adquirida pela Tirrenia), as autoridades italianas forneceram os custos totais e as receitas de exploração registados pela Tirrenia (nas antigas rotas da Adriatica).

(172) No que concerne à rentabilidade do capital investido, os diferentes elementos do capital investido foram definidos com precisão nas convenções iniciais e as taxas de rentabilidade foram determinadas por referência às taxas de mercado, por forma a refletirem uma rentabilidade adequada para cada elemento. Não obstante a falta de dados relativos à taxa de rentabilidade do capital investido autorizada às companhias no período de 2004-2008, a Comissão observa que, salvo raras exceções, a taxa de rentabilidade do capital investido diminuiu de forma constante entre 2001 e 2003 (ver quadros nos considerandos 106 e 117). Tendo em conta esta evolução, bem como a estabilidade global dos montantes absolutos da rentabilidade do capital investido ao longo do período de 2001-2008 (ver quadros nos considerandos 105 e 115) ([40]), é legítimo inferir que a compensação paga às companhias pela execução das obrigações de serviço público permaneceu proporcional ao longo da vigência das convenções iniciais. À luz do que precede, a Comissão mantém a sua apreciação na Decisão de 2005 de que a rentabilidade dos beneficiários foi fixada a um nível razoável.

(173) Tendo em conta a relação direta existente entre a compensação e as obrigações de serviço público previstas nas convenções iniciais e, *ad abundantiam*, a proporcionalidade da compensação, a Comissão conclui que a compensação concedida relativamente às ligações de cabotagem até 2008 constitui um auxílio existente na aceção do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima.

(174) Tendo em conta que a compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público nas ligações de cabotagem constitui um auxílio existente e que a Decisão de 2005 foi anulada pelo Tribunal Geral em todos os seus elementos, incluindo as condições que impunha à exploração de ligações de cabotagem pela Caremar, a Comissão não necessita de avaliar, complementarmente, se o beneficiário satisfez, em última análise, as referidas condições na aplicação da Decisão de 2005, nem se estas eram efetivamente necessárias. A compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público nas ligações de cabotagem constitui um auxílio existente, mas já não está em vigor. Como tal, é inútil a Comissão propor medidas adequadas à Itália nos termos do artigo 108.º, n.º 1, do TFUE, dado que tais medidas só poderiam alterar a medida de auxílio no futuro. Neste sentido, é inútil a Comissão examinar a compatibilidade do referido auxílio existente, que já não está em vigor.

5.1.2.2. Ligações internacionais

(175) A prestação de serviços de transporte em ligações marítimas internacionais insere-se no âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4055/86, que não contém nenhuma cláusula de anterioridade semelhante ao artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima.

(176) Nos termos do artigo 1.º, primeiro parágrafo, alínea b), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ([41]) (a seguir, «Novo Regulamento Processual»), entende-se por auxílios existentes «[…] qualquer auxílio que já existisse antes da entrada em vigor do TFUE no respetivo Estado-Membro, isto é, os regimes de auxílio e os auxílios individuais em execução antes da data de entrada em vigor do TFUE no respetivo Estado-Membro e que continuem a ser aplicáveis depois dessa data».

(177) O artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([42]) (a seguir, «Regulamento de Execução») define a alteração de um auxílio existente como «qualquer modificação que não seja de natureza puramente formal ou administrativa destinada a não afetar a apreciação da compatibilidade da medida de auxílio com o mercado comum. Qualquer aumento até 20 % do orçamento inicial de um regime de auxílios existente não é considerado como uma alteração de auxílio existente.»

([40]) Os montantes absolutos da rentabilidade do capital investido em 2001 e em 2008 foram os seguintes: Saremar 555 500 EUR em 2001 e 855 000 EUR em 2008; Toremar 1 566 700 EUR em 2001 e 1 699 000 EUR em 2008; Siremar 2 194 000 EUR em 2001 e 2 060 000 EUR em 2008; Caremar 1 739 700 EUR em 2001 e 1 874 000 EUR em 2008. No caso da Adriatica, só estavam disponíveis dados até 2004, antes da sua aquisição pela Tirrenia.

([41]) Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9). Este ato substitui o Regulamento Processual a contar de 14 de outubro de 2015.

([42]) Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2015/2282.

(178) Em conformidade com a jurisprudência constante ([43]), nem todas as alterações a auxílios existentes devem ser encaradas como uma conversão do auxílio existente num auxílio novo, sendo unicamente na hipótese de a alteração afetar o auxílio inicial na sua essência que esse auxílio se transforma num auxílio novo. Essa apreciação deve ser feita tendo por referência as disposições que regem o auxílio, as suas modalidades e os seus limites ([44]). No entanto, a prorrogação de uma medida de auxílio constitui um auxílio novo ([45]).

(179) Tal como lembra o Tribunal Geral no Acórdão de 2009, as alterações não afetam o auxílio na sua essência se não alterarem a legislação que instituiu o auxílio relativamente à natureza das vantagens ou à essência da atividade à qual a vantagem se aplica ([46]).

Alterações ao regime de serviço público

(180) Das cinco companhias regionais do antigo grupo Tirrenia, apenas a Adriatica e a Saremar operavam em rotas internacionais no âmbito das convenções iniciais.

(181) A Comissão deve avaliar se as compensações concedidas a estas companhias pela prestação de serviços de transporte marítimo internacional constituem auxílios novos ou auxílios existentes na aceção do artigo 1.º do Novo Regulamento Processual. Para o efeito, a Comissão deve verificar se, desde a entrada em vigor do Tratado, a medida de auxílio foi afetada por alterações substanciais na natureza da vantagem, do objetivo prosseguido, do beneficiário ou da fonte de financiamento. Nesse caso, estas alterações implicariam um auxílio novo.

(182) A Comissão observa que o financiamento das obrigações de serviço público referentes às ligações internacionais foi sujeito a várias alterações significativas em diversos aspetos, descritas a seguir.

a) Beneficiários dos auxílios

(183) Os Decretos de 1936 confiaram a quatro empresas (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica) o cumprimento de obrigações de serviço público relativas às linhas de interesse nacional, que incluíam linhas de transporte de passageiros e de mercadorias nacionais e internacionais. Os referidos decretos estabeleceram uma lista exaustiva das empresas responsáveis pela exploração das linhas de interesse nacional. As companhias regionais só foram incorporadas e encarregadas da prestação de serviços postais e comerciais de caráter puramente local numa fase posterior, nomeadamente a Caremar, a Toremar e a Siremar, ao abrigo da Lei n.º 169/1975, e a Saremar, ao abrigo da Lei n.º 856/1986, na sequência da revogação do Decreto n.º 2081/1936 (ver considerandos 83 e 88).

b) Rotas

(184) A maioria das rotas internacionais objeto da presente apreciação foi introduzida no âmbito do regime de serviço público após a entrada em vigor do Tratado CE.

(185) Em relação à Adriatica, os Decretos de 1936 previam expressamente a exploração da rota «Bari/Durrës». Porém, tratava-se de uma linha exclusivamente de passageiros, enquanto a ligação «Bari/Durrës» objeto da presente apreciação é uma linha mista (passageiros e mercadorias).

(186) Os Decretos de 1936 não estipulavam nenhuma rota entre os portos italianos de Ancona ou Bari e os portos de Bar (Montenegro) ou Split (Croácia). Segundo as autoridades italianas, a Adriatica começou a explorar a rota «Ancona/Split» em 1978 e a rota «Ancona/Bar» em 1997.

(187) A ligação «Trieste/Durrës» foi introduzida em 1983, com o intuito de desenvolver as relações comerciais entre a Albânia e os países da Europa Ocidental. Não existia nenhuma rota de Trieste para a Albânia nas listas de rotas adotadas no âmbito dos Decretos de 1936.

([43]) Ver o acórdão de 9 de agosto de 1994, *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire e Estado Belga*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, n.os 13 e 16, e o acórdão de 30 de abril de 2002, *Gibraltar/Comissão*, processos apensos T-195/01 e T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, n.º 111.

([44]) Acórdão de 9 de agosto de 1994, *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire e Estado Belga*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, n.º 28, e acórdão de 16 de dezembro de 2010, *Países Baixos/Comissão*, processos apensos T-231/06 e T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, n.º 180. Ver ainda o acórdão do Tribunal de 22 de agosto de 2011, *Konkurrenten.no AS/Órgão de Fiscalização da EFTA*, E-14/10, n.º 57.

([45]) Ver também o acórdão de 25 de março de 2009, *Alcoa Trasformazioni/Comissão*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, n.º 132; acórdão de 11 de junho de 2009, *Itália/Comissão*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, n.os 99-101; acórdão de 20 de setembro de 2011, *Regione autonoma della Sardegna e outros/Comissão*, processos apensos T-394/08, T-408/08, T-453/08 e T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, n.os 176-179; acórdão de 22 de março de 2012, *República Italiana/Comissão Europeia*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, n.os 30-31.

([46]) N.os 123 e 124 do Acórdão de 2009.

(188) O mesmo sucedia no caso da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras». As autoridades italianas não foram capazes de fornecer à Comissão provas documentais que indicassem de forma clara a data em que a ligação «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» foi instituída. A Itália alega que a rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» se enquadra no âmbito de aplicação dos Decretos de 1936, já que, à data, não existia nenhuma ligação específica com a Grécia entre as linhas de interesse nacional do Setor IV identificado no Decreto n.º 2081/1936 (que abrange as ligações com a Grécia, a Albânia e as ilhas Tremiti). A Comissão não pode aceitar a argumentação das autoridades italianas. Não existia nenhuma rota específica desde Brindisi nas listas adotadas no âmbito dos Decretos de 1936. De acordo com uma carta das autoridades italianas, de 29 de outubro de 2002, a rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» foi introduzida apenas pela Adriatica, em 1978. Na mesma carta, as autoridades italianas esclareceram que a Adriatica nunca operou a rota «Bari-Grécia» no âmbito do regime de serviço público, mas sim a ligação com a Grécia desde Brindisi. Portanto, as próprias autoridades italianas consideravam que estas duas rotas eram dois mercados relevantes distintos.

(189) Em relação à Saremar, a lista de linhas de interesse nacional prevista nos Decretos de 1936 incluía uma linha de passageiros entre a Sardenha e a Córsega (La Maddalena/Palau/Bonifacio), operada inicialmente pela Tirrenia. Em contrapartida, a rota posteriormente operada pela Saremar nos termos da Lei n.º 856/1986 era uma linha mista (passageiros e mercadorias). A ligação «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio» avaliada na presente decisão não figurava na lista de linhas de interesse nacional.

(190) Além das considerações expostas acima, a Comissão observa que, depois de 1989, as rotas a servir deixaram de ser fixadas por lei, uma vez que, nos termos da Lei n.º 160/1989, teriam de ser determinadas pelas autoridades públicas com base em propostas técnicas das companhias.

c) Duração do regime de financiamento

(191) Conforme referido anteriormente, os Decretos de 1936 adjudicaram, por um período de 20 anos, a exploração de determinadas linhas de interesse nacional a quatro empresas recém-criadas (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica) e, além disso, previam a possibilidade de conceder aos operadores uma subvenção nesse mesmo período, através de contratos de fornecimento de serviços públicos.

(192) Os Decretos de 1936 não previam a possibilidade de prorrogar para lá do período inicial de 20 anos esses contratos de fornecimento de serviços públicos ou a compensação a atribuir aos operadores pela prestação dos serviços em causa. Os contratos caducaram em 31 de dezembro de 1956 e foram prorrogados várias vezes até à entrada em vigor da Lei n.º 600/1962.

(193) A Lei n.º 600/1962 previa a celebração de novos contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos, estipulando as linhas de interesse nacional a explorar e as compensações a atribuir a cada empresa pela exploração das linhas.

(194) A Lei n.º 684/1974 introduziu durações diferentes, consoante o tipo de serviço em causa: as linhas de transporte de mercadorias poderiam ser financiadas por um período máximo de cinco anos, ao passo que as linhas de transporte de passageiros poderiam ser financiadas por um período máximo de três anos (apenas as ligações com as ilhas italianas poderiam beneficiar de uma compensação durante um período adicional de 20 anos, mas esta disposição não incluía as ligações internacionais).

(195) Por outro lado, a Lei n.º 856/1986 alterou as características do regime de serviço público. O artigo 13.º, n.º 4, da Lei n.º 856/1986 tornou aplicáveis as regras dispostas nos artigos 8.º e 9.° da Lei n.º 684/1974, e alterações subsequentes, às linhas mistas entre as costas ocidental e oriental do Médio e Baixo Adriático e entre o mar Jónico e o Mediterrâneo Oriental, existentes à data de 1 de janeiro de 1986 e operadas pela Adriatica. Consequentemente, a Adriatica pôde receber a compensação pela exploração das ligações internacionais no âmbito de contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos. A referida lei não clarificava quais eram as regras aplicáveis à linha internacional operada pela Saremar. Todavia, a Comissão observa que a convenção inicial classificava a exploração dessa rota como uma ligação de cabotagem e previa o seu financiamento por um período de 20 anos, à semelhança de qualquer outra ligação de cabotagem de serviço público adjudicada à Saremar.

(196) A Lei n.º 856/1986 especificou que as linhas de transporte de mercadorias com prejuízos poderiam beneficiar de ajuda financeira pública apenas durante um período de cinco anos (a contar de 1 de janeiro de 1985 ou da compra de uma nova embarcação).

d) Dotação orçamental

(197) Tal como referido anteriormente, os Decretos de 1936 não estipulavam um orçamento total do regime de financiamento.

(198) Em contrapartida, o artigo 6.º da Lei n.º 600/1962 previa uma dotação orçamental global, sujeita a ajustamentos limitados em conformidade com os artigos 7.º e 8.° da mesma lei.

(199) As leis subsequentes não previam uma dotação orçamental global para os diferentes regimes de financiamento aos quais eram aplicáveis.

e) Cálculo da compensação

(200) O sistema de cálculo das subvenções foi revisto várias vezes. Mais particularmente, a subvenção, que começou por ser uma compensação calculada com base nos custos e receitas esperados, acordados nos contratos de fornecimento de serviços públicos, e sujeita a revisão de quatro em quatro anos (Decretos de 1936), evoluiu para uma contribuição fixa sujeita a ajustamentos limitados em conformidade com os artigos 7.º e 8.° da Lei n.º 600/1962, a fim de proporcionar à empresa um incentivo à eficiência.

(201) Posteriormente, a Lei n.º 684/1974, tal como aplicada pelo Decreto n.º 501/1979, estabeleceu uma distinção entre linhas de transporte de mercadorias (artigo 4.º), linhas de transporte de passageiros (artigo 6.º) e ligações com as grandes e pequenas ilhas italianas (artigo 8.º). Nesta base:

— Quanto às ligações com as ilhas italianas, o montante da compensação de serviço público definido nos contratos de fornecimento de serviços públicos com duração de 20 anos podia ser revisto anualmente se pelo menos um dos elementos de custo tidos em conta no seu cálculo tivesse registado uma variação superior a 5 % em comparação com o ano anterior;

— Quanto às linhas de transporte de passageiros, as empresas Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia podiam receber, no âmbito de convenções anuais, uma compensação pelos serviços marítimos prestados durante o prazo de três anos permitido para encerrar as atividades. As compensações anuais deviam ser estabelecidas com base nos custos e receitas esperados e ter como objetivo assegurar o equilíbrio económico das empresas. Para o efeito, a compensação podia ser revista no final do ano;

— Quanto às linhas de transporte de mercadorias, as empresas do então grupo Finmare que lançassem novas rotas marítimas ou explorassem rotas existentes podiam receber, por um período máximo de cinco anos, uma compensação pública destinada a assegurar o equilíbrio económico das empresas. Nessa medida, a compensação devia ser revista até 30 de junho de cada ano. A compensação pela exploração de rotas existentes só podia ser concedida no âmbito de convenções anuais.

(202) Em suma, no que respeita às linhas de transporte de mercadorias e de passageiros, a Lei n.º 684/1974 e o Decreto n.º 501/1979 não previam nem um mecanismo de incentivo à eficiência nem a possibilidade de conceder ao operador um lucro razoável nos serviços públicos prestados. Além disso, a Lei n.º 684/1974, tal como aplicada pelo Decreto n.º 501/1979, estabeleceu pela primeira vez uma distinção entre linhas de transporte de mercadorias e de passageiros e criou um mecanismo de compensação diferente para os dois tipos de serviço. Esse ato legislativo não especificava qual seria o mecanismo aplicável às linhas mistas (mercadorias e passageiros).

(203) A Lei n.º 856/1986 alterou o mecanismo de compensação. Relativamente às linhas de transporte de mercadorias essenciais para a economia nacional, o artigo 2.º previa a concessão de um subsídio de arranque por um período máximo de cinco anos (a contar de 1 de janeiro de 1985). Quanto às ligações mistas entre as costas ocidental e oriental do Médio e Baixo Adriático e entre o mar Jónico e o Mediterrâneo Oriental, existentes à data de 1 de janeiro de 1986 e operadas pela Adriatica, nos termos dos artigos 11.º e 13.° da Lei n.º 856/1986, a subvenção de equilíbrio tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos resultantes da prestação do serviço, determinada de acordo com parâmetros médios e objetivos, e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. Os contratos de fornecimento de serviços públicos tinham de precisar os elementos a ter em conta no cálculo da subvenção, além da lista completa das rotas subvencionadas, das embarcações a utilizar e das frequências a respeitar. As subvenções eram aprovadas pelos ministros da Marinha Mercante, das Participações Públicas e do Tesouro.

(204) A Lei n.º 856/1986 não especificava o mecanismo de compensação aplicável à ligação entre a Sardenha e a Córsega transferida pela Tirrenia para a Saremar. No entanto, a convenção inicial classificava esta linha como uma ligação de cabotagem e previa o seu financiamento de acordo com as mesmas regras.

(205) Por último, o artigo 9.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 77/1989 estipulava que, a contar de 1 de janeiro de 1990, as linhas consideradas essenciais para assegurar o transporte de passageiros e de mercadorias, a identificar pelo Estado sob proposta das empresas interessadas, beneficiariam de uma subvenção de equilíbrio. No que respeita às ligações com as ilhas, o montante da subvenção de equilíbrio devia ser fixado nos contratos de fornecimento de serviços públicos, tendo como referência os preços aplicados pela empresa ferroviária estatal para serviços e distâncias equivalentes.

f) Rescisão de contratos de fornecimento de serviços públicos anteriores e revogação da legislação

(206) Todos os contratos de fornecimento de serviços públicos de transporte de passageiros e de mercadorias assinados nos termos dos Decretos de 1936 ([47]) foram rescindidos em 1962 e substituídos por novos contratos ao abrigo do novo quadro jurídico.

Conclusão sobre a compensação concedida relativamente às ligações internacionais

(207) A Comissão não pode aceitar a argumentação das autoridades italianas segundo a qual as subvenções pagas à Adriatica e à Saremar pela exploração das ligações internacionais devem ser qualificadas de auxílios existentes, com a justificação de que o regime de serviço público era anterior à entrada em vigor do Tratado CE e do Regulamento Cabotagem Marítima.

(208) A referência ao Regulamento Cabotagem Marítima é irrelevante, dado que este não diz respeito às linhas internacionais.

(209) Além do mais, à luz dos elementos expostos anteriormente (considerandos 180-206), a Comissão considera que o auxílio inicial foi objeto de alterações substanciais que afetaram a sua própria natureza e, por conseguinte, deu lugar a um regime de auxílio totalmente novo. Essas alterações abrangem muitas características essenciais, senão todas, do quadro jurídico original definido pelos Decretos de 1936, tendo-o reformulado completamente.

(210) Primeiro, o início da exploração de boa parte das rotas internacionais examinadas na presente decisão não foi anterior à entrada em vigor do Tratado CE. A única exceção foi a rota «Bari/Durrës», operada pela Tirrenia. Porém, a Comissão observa que, enquanto a ligação «Bari/Durrës» objeto da presente apreciação é uma linha mista (passageiros e mercadorias), a correspondente rota incluída na lista de linhas de interesse nacional era uma linha exclusivamente de passageiros. Acresce que a linha de transporte de passageiros que ligava a Sardenha à Córsega inscrita na lista de linhas de interesse nacional era a rota «La Maddalena/Palau/Bonifacio», inicialmente operada pela Tirrenia. A Comissão verifica que as linhas mistas exploradas posteriormente pela Saremar, estabelecidas nos termos do artigo 15.º da Lei n.º 856/1986, eram duas rotas distintas, a saber, «La Maddalena/Palau» e «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio».

(211) Segundo, a base jurídica aplicável à concessão de compensações pela exploração das linhas internacionais foi revogada com a entrada em vigor do Tratado CE.

(212) Terceiro, o mecanismo para calcular o montante da compensação pela exploração das rotas ao abrigo do regime de serviço público, incluindo a margem de lucro, e a sua revisão foram significativamente alterados em diversas ocasiões.

(213) Quarto, o prazo para a concessão da compensação foi prorrogado várias vezes.

(214) Quinto, os recursos orçamentais afetos ao financiamento das ligações de serviço público não estavam fixados em 1936. Só em 1962 foi introduzido um montante global, que seria, no entanto, suprimido em 1974.

(215) Sexto, o mecanismo de compensação relativo às rotas de cabotagem previstas nos artigos 8.º e 9.° da Lei n.º 684/1974 só se tornou aplicável às rotas internacionais operadas pela Adriatica por força do artigo 13.º, n.º 4, da Lei n.º 856/1986. A este título, a Comissão realça que, mesmo tendo em conta que a compensação baseada nos custos concedida nos termos da Lei n.º 684/1974 era semelhante à compensação baseada no método em conformidade com os Decretos de 1936, o mesmo não se verifica no quadro instituído pela Lei n.º 600/1962, que impunha a concessão de um montante fixo previamente e incluía incentivos à eficiência, tendo vigorado durante quase 13 anos.

(216) As autoridades italianas alegaram que as alterações introduzidas após a entrada em vigor do Tratado CE tinham como finalidade limitar o montante da contribuição pública. Contudo, os elementos enunciados nos considerandos 209 a 215 *supra* demonstram que essas alterações não se limitaram a diminuir a compensação atribuída às empresas, tendo também alterado substancialmente a natureza da medida de auxílio. Na verdade, todas essas alterações eram suscetíveis de afetar a compatibilidade da compensação com o mercado interno, já que alteravam os seus efeitos potenciais na concorrência. Em suma, depois da entrada em vigor do Tratado CE, ao invés de manter inalterado o mecanismo de compensação, a Itália criou diversos sistemas de compensação distintos relativamente às linhas internacionais de serviço público.

([47]) O Decreto n.º 2081/1936 foi revogado em 1974, ao passo que o Decreto n.º 2082/1936 foi revogado em 2008.

(217) No que respeita às observações formuladas pelos beneficiários na fase de investigações, a Comissão observa que coincidem amplamente com as observações das autoridades italianas. Segundo os beneficiários, a Comissão terá autorizado tacitamente as medidas em causa, ao protelar o início do procedimento formal de investigação por bastante tempo depois de ter sido informada das subvenções pagas às empresas do grupo Tirrenia.

(218) Contudo, na falta de notificação prévia em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, o possível conhecimento pela Comissão dos vários textos legislativos que instituíam as subvenções anuais relativas à prestação de serviços marítimos e das convenções iniciais não significa que tenha sido dada autorização tácita. O facto de a Comissão estar a par de determinada medida e de não intervir não pode, enquanto tal, ter influência na classificação do auxílio como um auxílio novo ou existente ([48]).

(219) Em virtude do que precede, a Comissão considera que a compensação concedida pela exploração das rotas internacionais constitui um auxílio novo na aceção do artigo 1.º do Novo Regulamento Processual.

5.1.3. *Compatibilidade do auxílio*

5.1.3.1. Enquadramento geral

(220) Nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE: «As empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ou que tenham a natureza de monopólio fiscal ficam submetidas ao disposto nos Tratados, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada. O desenvolvimento das trocas comerciais não deve ser afetado de maneira que contrarie os interesses da União.»

(221) O referido artigo prevê uma derrogação à proibição de auxílios estatais definida no artigo 107.º do TFUE, desde que o auxílio seja necessário e proporcional na medida em que a sua falta constituiria obstáculo ao cumprimento dos serviços de interesse económico geral (SIEG) em condições económicas aceitáveis. Nos termos do artigo 106.º, n.º 3, do TFUE, incumbe à Comissão velar pela aplicação do disposto no referido artigo, especificando, nomeadamente, as condições em que considera que os critérios da necessidade e proporcionalidade são cumpridos.

(222) Em 31 de janeiro de 2012, entraram em vigor o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) (a seguir, «Enquadramento SIEG de 2012») e a Decisão 2012/21/UE da Comissão ([49]) (a seguir, «Decisão SIEG de 2012»). Desde essa data, a compatibilidade do auxílio sob a forma de compensação de serviço público tem de ser examinada tendo em conta a Decisão SIEG de 2012 e os critérios do Enquadramento SIEG de 2012.

(223) O Enquadramento SIEG de 2012 é aplicável a qualquer auxílio ilegal concedido antes da sua entrada em vigor sobre o qual a Comissão venha a tomar uma decisão após 31 de janeiro de 2012, com exceção das disposições previstas nos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60 (ver ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2012). Por conseguinte, a compatibilidade da compensação atribuída às companhias regionais até ao termo da vigência das convenções iniciais, em 31 de dezembro de 2008, enquadra-se no âmbito de aplicação do Enquadramento SIEG de 2012 e deve ser apreciada com base nas disposições pertinentes nele contidas, nomeadamente:

a) Os auxílios devem ser concedidos a verdadeiros serviços de interesse económico geral, corretamente definidos, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE;

b) A gestão dos SIEG deve ser atribuída à empresa em causa através de um ou mais atos, que deve(m) especificar: o teor e a duração das obrigações de serviço público; a empresa encarregada dessas obrigações e, se for caso disso, o território em causa; a natureza de quaisquer direitos exclusivos ou especiais atribuídos à empresa; a descrição do mecanismo de compensação e os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão; e as medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso;

([48]) Acórdão de 4 de setembro de 2009, *Itália/Comissão*, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, n.ºs 76-78, e acórdão de 21 de julho de 2011, *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, n.º 127.

([49]) Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

c) O montante da compensação não deve exceder o necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável.

(224) As convenções iniciais dispunham que as obrigações relacionadas com as rotas e os portos a servir, a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência dos serviços e as tarifas a cobrar seriam definidas de forma circunstanciada em planos quinquenais, submetidos pelos beneficiários à aprovação das autoridades públicas. Nesta base, a Comissão conclui que as obrigações de serviço público impostas às empresas emanavam simultaneamente das convenções iniciais celebradas com o Estado italiano em julho de 1991, do quadro jurídico descrito acima e dos planos quinquenais.

(225) Os planos quinquenais determinavam os portos e as frequências a assegurar na época alta e na época baixa, bem como o tipo de embarcações a afetar a cada uma das rotas. A rede de serviços assim estabelecida podia, contudo, ser adaptada ao longo de cada período quinquenal, em função da evolução da procura nas rotas em questão. Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, só as comunidades locais interessadas podiam fazer essa adaptação das frequências ou dos horários, depois de apresentar pedidos específicos ao Ministério dos Transportes. Posteriormente, estes pedidos eram avaliados individualmente a nível interministerial, tendo em conta, entre outros aspetos, as suas repercussões financeiras sobre os custos de exploração da empresa interessada. Por conseguinte, qualquer alteração da rede de serviços durante o período quinquenal era objeto de uma decisão administrativa dirigida aos beneficiários.

(226) À data da adoção da Decisão de 2005, a Itália tinha facultado à Comissão os dois primeiros planos quinquenais, que abrangiam, respetivamente, os períodos de 1990-1994 e 1995-1999. O terceiro plano (respeitante ao período de 2000-2004) ainda não tinha sido aprovado à data da adoção da Decisão de 2005. O Decreto Ministerial de 8 de março de 2000 autorizou as empresas a continuar a prestar o serviço público nas mesmas condições estabelecidas no plano quinquenal de 1994-1999 em vigor em 1999, na pendência da adoção do plano quinquenal de 2000--2004.

(227) Tal como referido anteriormente, na sequência da anulação da Decisão de 2005 pelo Acórdão de 2009, a Itália confirmou que, finalmente, não viriam a ser adotados planos quinquenais para os períodos de 2000-2004 e 2005--2008. Em vez disso, segundo informam as autoridades italianas, as alterações nas obrigações de serviço público impostas aos operadores foram acordadas de forma *ad hoc*, com o intuito de ajustar melhor os serviços às necessidades das comunidades locais, sem proceder, contudo, a alterações substanciais do regime de serviço público.

(228) Assim, a Comissão observa que não se verificaram alterações substanciais no regime de serviço público comparativamente à situação apresentada no plano quinquenal de 1994-1999 e, por conseguinte, pressupõe que as empresas continuaram a prestar os serviços essencialmente no âmbito das mesmas obrigações de serviço público relativas aos horários, à frequência, às embarcações ou às tarifas, até ao termo da vigência das convenções iniciais.

5.1.3.2. SIEG verdadeiros e corretamente definidos

(229) Em conformidade com os pontos 12 e 13 do Enquadramento SIEG de 2012, Os auxílios devem ser concedidos a SIEG verdadeiros e corretamente definidos. Designadamente, os Estados-Membros não podem impor obrigações específicas de serviço público a serviços cuja prestação esteja já assegurada ou possa ser assegurada, de forma satisfatória e em condições, como o preço, características objetivas de qualidade, continuidade e acesso ao serviço, que se coadunem com o interesse público, tal como definido pelo Estado, por empresas que operem em condições normais de mercado.

(230) Na ausência de regras específicas da União que definam as condições para a existência de um SIEG, os Estados--Membros dispõem de uma ampla margem discricionária quanto à definição do que consideram um SIEG e, por conseguinte, a definição desses serviços por um Estado-Membro só pode ser posta em causa pela Comissão em caso de erro manifesto ([50]).

([50]) Ver n.º 46 da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

(231) Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 4055/86: «A liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros será aplicável aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços.» Porém, contrariamente ao Regulamento Cabotagem Marítima ([51]), o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 não prevê possíveis exceções ao princípio da liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo internacional.

(232) A Comissão considera que, independentemente de não existir uma disposição que preveja expressamente a possibilidade de os Estados-Membros celebrarem contratos de fornecimento de serviços públicos no que respeita aos serviços de transporte marítimo entre os Estados-Membros ou entre Estados-Membros e países terceiros, o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 não impede os Estados-Membros de tomarem essa iniciativa. Em conformidade com o ponto 9, segundo parágrafo, das orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (a seguir, «Orientações Marítimas») ([52]): «A Comissão admite que, se um serviço de transporte internacional for necessário para satisfazer necessidades imperiosas de transporte público, é possível impor [obrigações de serviço público] ou concluir [contratos de fornecimento de serviços públicos], desde que qualquer compensação fique subordinada às regras e procedimentos supracitados sobre auxílios estatais previstos no Tratado [regras e procedimentos sobre auxílios estatais previstos no Tratado, com a interpretação que lhes foi dada pelo Tribunal de Justiça]».

(233) Neste sentido, a Comissão cingirá a sua apreciação à questão de saber se Itália considerava as ligações de transporte internacional operadas pela Adriatica e pela Saremar necessárias para satisfazer necessidades imperiosas de transporte público.

Rotas internacionais exploradas pela Adriatica

(234) A Adriatica operava rotas internacionais entre Itália e, respetivamente, a Grécia, a Albânia, Montenegro e a Croácia.

(235) A Comissão deve avaliar se existiam, nessas rotas, operadores concorrentes que oferecessem serviços semelhantes ou comparáveis aos propostos pelo operador público e que satisfizessem os requisitos previstos pelas autoridades italianas. As autoridades italianas não informaram a Comissão da existência de alterações substanciais nas obrigações de serviço público ou na situação concorrencial nas referidas linhas após a anulação da Decisão de 2005.

(236) Conforme se explica a seguir, a Adriatica foi encarregada de uma missão de interesse geral que gerou custos que a empresa não teria tido de suportar, se tivesse agido em função do seu próprio interesse comercial.

— Itália/Grécia

(237) Ao ligar as regiões centrais da União Europeia a uma das suas regiões periféricas, a ligação marítima «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» constituía uma linha de importância vital para o intercâmbio comercial e turístico, tendo especialmente em conta a instabilidade política, que causou perturbações nas ligações terrestres alternativas.

(238) Em 1977, por pedido conjunto das autoridades italianas e gregas, a ligação marítima foi inscrita na lista de linhas de caminho de ferro e de serviços automóveis ou de navegação aos quais se aplica a Convenção Internacional relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Caminho de Ferro (CIV), de 7 de fevereiro de 1970. Para poder prestar os serviços marítimos oferecidos nesta rota, a Adriatica aderiu à Comunidade EURAIL.

(239) As informações fornecidas à Comissão na reunião de 26 de outubro de 2001 indicavam que, entre 1992 e 1999, a Adriatica efetuou nessa rota uma média de 265 viagens por ano, transportando uma média anual de 161 440 passageiros, 24 376 veículos e 104 437 metros lineares de mercadorias. Conforme indicaram as autoridades italianas, por carta de 17 de fevereiro de 2004, entre 1996 e 1999, os operadores concorrentes da Adriatica não asseguraram um serviço que oferecesse as mesmas garantias de qualidade das embarcações utilizadas ou, entre outras características, de regularidade e frequência dos serviços.

([51]) O artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima prevê a possibilidade de os Estados-Membros celebrarem contratos de fornecimento de serviços públicos com companhias de navegação que participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas, ou de impor obrigações de serviço público a essas companhias, como condição para a prestação de serviços de cabotagem. O artigo 4.º, n.º 2, do mesmo regulamento estipula, além disso, que, ao impor obrigações de serviço público, os Estados-Membros terão de cumprir requisitos relativos aos portos a escalar, à regularidade, à continuidade, à frequência, à capacidade de prestação do serviço, às taxas cobradas e à tripulação e que, sempre que aplicável, qualquer compensação devida por obrigações de serviço público deve ser disponibilizada para todos os armadores da União.

([52]) Comunicação da Comissão C(2004) 43 — Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (JO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

(240) A Adriatica explorou esta rota até ao final de 1999. Após o termo do plano quinquenal de 1995-1999, a Adriatica suspendeu as atividades realizadas pelas suas próprias embarcações na ligação «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», tendo deixado de receber as subvenções públicas relativas à exploração desta rota. A fim de garantir os serviços de transporte de passageiros entre Brindisi e Patras abrangidos pela Convenção CIV, entre 2000 e 2004, a Adriatica assinou acordos contratuais com outros operadores marítimos.

(241) A Comissão considera que as autoridades italianas tinham legitimidade para cobrir os défices de exploração relativos a serviços regulares para portos que servissem regiões ultraperiféricas da União, sempre que o funcionamento das forças de mercado não conseguisse garantir um nível de serviços suficiente. Com base no que precede, a Comissão considera que, em princípio, a concessão de subvenções públicas relativas à exploração da referida linha pode justificar-se.

(242) A Comissão conclui que a exploração pela Adriatica das ligações marítimas entre Itália e Grécia constituía um verdadeiro SIEG.

— Itália/Albânia

(243) As ligações com a Albânia foram abertas em 1983, quando, ao abrigo de um acordo bilateral entre Itália e Albânia, de 1983 ([53]), a Adriatica começou a operar a linha mista de transporte de passageiros e mercadorias «Trieste/Durrës». Entre 1991 e 1998, o tráfego entre Itália e Albânia registou um crescimento exponencial: de 20096 passageiros em 1991, passou para 357078 passageiros em 1999. As ligações operadas pela Adriatica («Trieste/Durrës», «Ancona/Durrës» e «Bari/Durrës») eram necessárias para satisfazer as necessidades de transporte das populações locais, especialmente dos grupos com menores rendimentos, e para manter boas relações de vizinhança com a Albânia. O interesse da Itália neste segundo aspeto explica-se pelos fortes laços históricos, políticos e económicos entre os dois países, com a emigração de centenas de milhares de albaneses para a Itália no século XX e o estabelecimento de alguns colonos italianos que residiram na Albânia até 1992. Por outro lado, na década de 1990, os *ferries* da Adriatica desempenharam um papel decisivo na ajuda logística e humanitária prestada pela Itália à Albânia durante a crise política albanesa que se seguiu à queda do regime que vigorava nesse país.

(244) A Adriatica estava sujeita a condicionalismos nas rotas a gerir, na sua frequência e nos preços a aplicar (que deviam ser determinados previamente pela Itália), bem como nas embarcações/*ferries* a utilizar, que tinham de ser autorizados pelas autoridades italianas.

(245) Na rota «Trieste/Durrës» (trajeto de 25 horas), a Adriatica operava sem concorrência. No período de 1995-1998, a Adriatica assegurou duas ligações semanais durante todo o ano nesta rota, com *ferries* que transportavam passageiros e mercadorias. A capacidade máxima disponibilizada era de 800 passageiros por partida. Em 1999, na sequência de uma alteração do plano quinquenal relativo a 1995-1999, aprovada por Decreto Ministerial de 17 de julho de 1998, a Adriatica passou a operar exclusivamente serviços de transporte de mercadorias nessa rota. A contar de 2000 (ou seja, terminada a vigência do segundo plano quinquenal), a Itália decidiu suspender a rota, dado que a sua procura começou a minguar e que era óbvio que os novos operadores privados no mercado disponibilizariam serviços suficientes na linha.

(246) Na rota «Ancona/Durrës» (trajeto de 18-19 horas), a Adriatica também operava sem concorrência. No âmbito do plano de 1995-1999, a Adriatica tinha de operar duas ligações semanais nesta rota. Em 2001, a Adriatica operou esta rota oferecendo quatro ligações semanais, com cinco *ferries* que transportavam passageiros e mercadorias. A capacidade máxima disponibilizada era de 800-1080 passageiros por partida (consoante o tipo de *ferry*). A rota foi servida até 2004, quando a Adria Ferries entrou no mercado com capacidade suficiente para satisfazer a procura (utilizando um *ferry* com capacidade para 800 passageiros e 25 camiões).

(247) Na rota «Bari/Durrës» (trajeto de 8 horas), a Adriatica enfrentava a concorrência de outros operadores privados (da UE e não pertencentes à UE), os quais, no entanto, utilizavam embarcações de construção antiga e prestavam serviços que não garantiam a regularidade e fiabilidade requeridas para satisfazer as necessidades da população. No âmbito do plano de 1995-1999, a Adriatica tinha de operar quatro ligações semanais nesta rota. Em 1998, na sequência de uma alteração do plano aprovada pelo Ministério, a Adriatica passou a operar três ligações semanais nesta rota. A capacidade total disponibilizada era de 1 080 passageiros por partida durante todo o ano. Os dados relativos à procura em 2001 indicam que a Adriatica era a única companhia a operar na rota com capacidade para satisfazer a procura na íntegra durante todo o ano (ou seja, 530 passageiros por dia na época baixa e 1 050 passageiros por dia na época alta). Acresce que os preços da Adriatica não eram inferiores aos custos dos seus concorrentes. As informações transmitidas pelas autoridades italianas após a anulação da Decisão de 2005 pelo Tribunal Geral mostram que os resultados na rota «Bari/Durrës» foram positivos no período de 2004-2008. Embora as autoridades italianas não tenham sido capazes de facultar os dados por linha respeitantes aos anos de 2002 e 2003, na sua resposta de 21 de dezembro de 2018, confirmaram que a Adriatica não recebeu nenhuma compensação pela exploração da rota no período de 2002-2008.

([53]) O artigo 5.º do Protocolo encarregava a Adriatica e a companhia albanesa Transship de organizar as modalidades do serviço da rota.

(248) A Comissão conclui que a Adriatica era a única companhia a assegurar serviços regulares e fiáveis de transporte de passageiros e de mercadorias por *ferry* nas rotas «Trieste/Durrës» (até 2000), «Ancona/Durrës» (até 2004) e «Bari/Durrës» (até ao final de 2001) e que os serviços marítimos prestados pela Adriatica nessas rotas constituíam verdadeiros SIEG. Relativamente aos serviços prestados pela Adriatica na rota «Bari/Durrës» no período de 2002--2008, não é necessário avaliar a existência de verdadeiros SIEG durante o mesmo, uma vez que não foram concedidos auxílios à Adriatica como compensação pela prestação desses serviços.

— Itália/Montenegro

(249) Na ligação entre Itália e Montenegro, a Adriatica operava as rotas «Ancona/Bar» e «Bari/Bar». Ambas as ligações foram criadas pela Adriatica em 1997, após as autoridades montenegrinas terem solicitado uma ligação marítima regular entre o porto comercial do país e os portos italianos setentrionais e meridionais, e foram suspensas em 1999 devido à guerra no Kosovo. Nessa altura, era do interesse da Itália assegurar ligações regulares de e para o Montenegro, com vista a reforçar a cooperação regional e apoiar o processo de democratização dos Estados da República Federal da Jugoslávia (ou seja, a Sérvia e o Montenegro). Bar era o único acesso ao mar da República Federal da Jugoslávia.

(250) A ligação marítima «Ancona/Bar» foi reativada em 2000 na sequência de um pedido das autoridades montenegrinas, que, em 2001, solicitaram inclusivamente um aumento da frequência dos serviços prestados pela Adriatica. Nesta rota, que foi servida até 2004, a Adriatica operou sempre sem concorrência.

(251) A ligação marítima «Bari/Bar» apenas foi operada pela Adriatica em 1997 e 1998. Nesta rota, a Adriatica enfrentava a concorrência de dois operadores (a empresa de *ferries* estatal montenegrina e um operador esloveno) que não ofereciam as mesmas garantias de qualidade das embarcações.

(252) Perante este pano de fundo, a Comissão conclui que os serviços marítimos prestados pela Adriatica entre Itália e Montenegro constituíam verdadeiros SIEG, dado que a Adriatica era a única companhia a assegurar serviços regulares e fiáveis de transporte de passageiros e de mercadorias por *ferry* nessas rotas.

— Itália/Croácia

(253) Na ligação entre a Itália e a Croácia, a Adriatica operava as rotas «Ancona/Split» e «Bari/Dubrovnik».

(254) A exploração da ligação marítima «Ancona/Split» entre a Itália e a Croácia, concedida em 1960 a operadores privados, foi transferida para a Adriatica pela Lei n.º 42, de 27 de fevereiro de 1978. Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, os serviços, interrompidos em 1991, foram retomados em 1994, a pedido expresso do Governo da República da Croácia. Além do mais, era do interesse da Itália assegurar ligações regulares com a Croácia (principalmente na região da Dalmácia), atendendo ao número significativo de cidadãos italianos ou de ascendência italiana a residir na região. Apesar das flutuações resultantes da crise do Kosovo, o tráfego desenvolveu-se consideravelmente a partir de 1994. A Adriatica efetuava, durante todo o ano, duas viagens semanais, nas quais utilizava uma embarcação mista, ao passo que os outros operadores (um croata, outro liberiano e outro da União) estavam presentes sobretudo na época estival e não satisfaziam a totalidade das exigências de serviço estabelecidas pelas autoridades italianas no âmbito do contrato. A rota foi encerrada em 2006.

(255) A ligação marítima «Bari/Dubrovnik» apenas foi operada pela Adriatica em 1997 e 1998. O único operador concorrente nesta rota era a empresa de *ferries* estatal croata.

(256) Perante este pano de fundo, a Comissão conclui que os serviços marítimos prestados pela Adriatica entre a Itália e a Croácia constituíam verdadeiros SIEG, dado que a Adriatica era a única companhia a assegurar serviços regulares e fiáveis de transporte de passageiros e de mercadorias por *ferry* nessas rotas.

Rota internacional explorada pela Saremar

(257) A Saremar operava a rota internacional «Santa Teresa di Gallura/Bonifacio», entre a Sardenha e a Córsega.

(258) A Comissão considera que a exploração pela Saremar da rota entre a Sardenha e a Córsega («Santa Teresa/Bonifacio») satisfaz uma necessidade verdadeira, que não teria sido possível suprir através do mercado por si só.

(259) Nesta rota específica, a Saremar operava, durante todo o ano, duas viagens diárias de ida e volta, realizadas por uma embarcação mista com uma capacidade total de 560 passageiros e 51 veículos automóveis. Das informações prestadas pelas autoridades italianas deduz-se que se tratava de uma ligação fronteiriça de curta distância (dez milhas marítimas) com interesse sobretudo local, tanto para as comunidades da Sardenha como para as comunidades vizinhas da Córsega. A ligação regular entre Santa Teresa e Bonifacio destinava-se principalmente a assegurar a mobilidade dos trabalhadores fronteiriços entre o sul da Córsega e o norte da Sardenha. As informações prestadas pelas autoridades italianas demonstravam que esta ligação tinha sido expressamente solicitada pelas comunidades locais da Sardenha e da Córsega.

(260) O serviço prestado pelo operador concorrente não satisfazia as exigências de regularidade e frequência impostas pelas autoridades italianas. Além disso, esse operador não estava presente durante toda a época baixa.

(261) Em virtude do que precede, a Comissão considera que o objetivo de assegurar, durante todo o ano, uma ligação regular entre duas regiões insulares, que exprime uma necessidade pública legítima declarada pelas autoridades locais e regionais em causa, não podia ser alcançado através da livre atuação das forças de mercado. A rota internacional explorada pela Saremar constituía, portanto, um verdadeiro SIEG.

5.1.3.3. Ato de atribuição adequado

(262) Em conformidade com os pontos 15 e 16 do Enquadramento SIEG de 2012, os beneficiários foram expressamente encarregados da prestação dos serviços em causa por força das convenções iniciais e, para os períodos aplicáveis, dos planos quinquenais, que especificam claramente o teor e a duração das obrigações de serviço público, os beneficiários e o mecanismo de compensação.

(263) As convenções iniciais são os contratos de serviço público celebrados entre o Estado italiano, por um lado, e cada uma das cinco companhias regionais do antigo grupo Tirrenia, por outro. Estes contratos impunham às companhias a obrigação de prestar os serviços (no tocante às linhas, frequências, tipo de embarcações e tarifas — ver considerando 97) descritos nos planos quinquenais e definiam as principais regras subjacentes ao mecanismo de compensação aplicado nos planos quinquenais. Conforme mencionado nos considerandos 95 e 96, as convenções iniciais determinavam que o valor da subvenção anual deveria ser estabelecido com base num pedido apresentado pelo beneficiário e aprovado pelo Ministério. As convenções iniciais especificavam os vários elementos de receitas e de custos a ter em conta para calcular a compensação e a rentabilidade do capital investido. O artigo 3.º das convenções iniciais previa igualmente medidas destinadas a evitar e a recuperar eventuais compensações excessivas. Por um lado, as companhias regionais eram obrigadas a comunicar imediatamente ao Ministério qualquer alteração relevante dos resultados previstos no pedido apresentado, para que a compensação pudesse ser rapidamente ajustada. Por outro lado, a inexistência de compensações excessivas era igualmente controlada numa fase posterior e as companhias regionais eram obrigadas a restituir ao Estado qualquer montante recebido em excesso.

(264) Estas considerações aplicam-se da mesma forma a todas as companhias regionais.

5.1.3.4. Proporcionalidade da compensação

(265) De acordo com as informações prestadas pela Itália, a compensação concedida à Adriatica e à Saremar pela exploração das rotas internacionais corresponde ao défice líquido registado na rota em causa.

(266) No que concerne à razoabilidade da compensação, atendendo às considerações formuladas nos considerandos 168 e 163-172, a Comissão considera que a compensação se limitava aos custos líquidos resultantes da prestação dos serviços e que a rentabilidade permitida ao operador era razoável, em consonância com os pontos 21 e 22 do Enquadramento SIEG de 2012. Além disso, pelo menos desde 1 de janeiro de 2004, todas as atividades de serviço público impostas pela Itália às companhias regionais eram contabilizadas separadamente por cada linha. Por conseguinte, é possível concluir que as companhias regionais cumpriam os requisitos de transparência introduzidos pela Diretiva 2006/111/CE da Comissão ([54]) (ver ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2012).

(267) No que respeita especificamente aos investimentos previstos nos planos quinquenais, a Comissão havia exprimido, na decisão de início do procedimento, algumas dúvidas sobre as modalidades de financiamento dos investimentos necessários à prestação dos serviços subvencionados nos termos das convenções iniciais. A Comissão pretendia, designadamente, avaliar em que medida as despesas de aquisição e amortização das embarcações tinham sido tomadas em consideração no cálculo da compensação anual. Além disso, o facto de terem sido garantidas às companhias regionais subvenções que incluíam as despesas de amortização da frota até 2008 poderia ter sido considerado uma garantia implícita por parte do Estado italiano, que permitiria ao operador público não ter de assumir o risco económico inerente a qualquer investimento.

([54]) Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

(268) As convenções iniciais obrigavam as companhias regionais a utilizar e ser proprietárias, nas rotas subvencionadas, de embarcações com menos de 20 anos de idade (salvo quando as autoridades públicas previssem expressamente uma isenção). Esta obrigação, que constitui uma obrigação de serviço público, levou as companhias regionais a renovar uma parte considerável da sua frota ao longo da vigência das convenções iniciais, tendo em conta a idade atingida pelas embarcações que eram utilizadas nas rotas contempladas pelo primeiro plano quinquenal (1990--1994). Por outro lado, o tipo de embarcações a utilizar em cada uma das rotas servidas por essas companhias era regulado por decreto ministerial, que aprovava ou alterava cada plano quinquenal. A aquisição de qualquer nova embarcação, tal como a cessão ou retirada das embarcações mais antigas, tinha de ser autorizada por decreto ministerial, que especificava igualmente o serviço a que deveria ser afeta a embarcação. Os investimentos efetuados pelas companhias regionais deviam igualmente ser consentâneos com a estratégia de desenvolvimento dos serviços prestados durante o período quinquenal de referência, prevista no plano quinquenal aprovado pela autoridade pública.

(269) Atendendo a este contexto jurídico específico, a Comissão analisou se, no decurso dos dois quinquénios já transcorridos (1990-1994 e 1995-1999), as despesas com a aquisição e amortização das embarcações utilizadas pelas companhias regionais nas linhas de serviço público satisfaziam os requisitos previstos pelas autoridades italianas e tinham sido tidas em conta de modo proporcional no cálculo da compensação anual. As informações prestadas pelas autoridades italianas indicavam que a colocação em serviço das novas embarcações era sempre acompanhada da retirada simultânea de embarcações mais velhas, com a consequência de, globalmente, não se registar um aumento da capacidade devido à renovação da frota das companhias regionais.

(270) No que respeita às despesas com a aquisição de novas embarcações, essas mesmas informações indicavam o seguinte: i) as aquisições foram efetuadas, em parte, através de recursos próprios das empresas e, em parte, mediante recurso a empréstimos bancários; ii) as taxas de juro praticadas pelas instituições de crédito que participaram na operação correspondiam às taxas de que beneficiaram, no mesmo período, empresas de outros setores da economia, com dimensões e volume de negócios comparáveis ([55]); iii) as companhias regionais não beneficiaram de qualquer garantia direta das autoridades italianas quanto ao reembolso de tais empréstimos. A Comissão reconhece que a própria existência do contrato celebrado com o Estado deu aos investidores a certeza de que os seus compromissos seriam honrados e às companhias regionais a possibilidade de modernizar a sua frota sem ter de assumir os riscos económicos que qualquer operador comercial seria obrigado a suportar. Esta vantagem era, todavia, inerente ao regime instituído pelas convenções iniciais, celebradas por um período de 20 anos, antes da entrada em vigor do Regulamento Cabotagem Marítima e das Orientações Marítimas. Além disso, conforme referido anteriormente, as novas embarcações adquiridas pelas companhias regionais no âmbito das convenções iniciais estavam afetas exclusivamente aos serviços regulares previstos nos planos quinquenais. Por conseguinte, esta vantagem constituía parte integrante das convenções iniciais.

(271) No que respeita aos custos de amortização das embarcações utilizadas pelas companhias regionais nas rotas abrangidas pelos planos quinquenais, a Comissão salienta que fazem parte dos elementos de custo que, nos termos do artigo 5.º das convenções iniciais, eram tidos em conta no cálculo da subvenção anual. De acordo com os critérios previstos nas convenções iniciais, a amortização era calculada de modo linear por um período de 20 anos, com exceção das embarcações de alta velocidade, cujo prazo de amortização era de apenas 15 anos. Uma vez que a análise da contabilidade analítica destas rotas não revelou elementos de compensação excessiva, a Comissão defende que o mecanismo instituído pelas convenções iniciais para tomar em consideração a amortização das embarcações no cálculo da compensação anual pode ser autorizado nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(272) A prestação de SIEG pressupõe a utilização de embarcações de tipo e capacidade previamente estabelecidos pelas autoridades públicas, cuja amortização pode, por conseguinte, ser tida em conta no cálculo da compensação anual, desde que as embarcações em causa tenham sido adquiridas pela empresa em condições normais de mercado, com o objetivo de cumprir a missão que lhe foi confiada, e sejam exclusivamente utilizadas para serviços de transporte regular nas rotas abrangidas pelo contrato.

(273) No caso das companhias regionais, a Comissão salienta que todas as embarcações em causa estavam exclusivamente afetas a serviços públicos e que, por conseguinte, a sua amortização podia ser integralmente tida em conta no cálculo da subvenção anual. Estas considerações são igualmente válidas para os investimentos necessários à prestação de serviços previstos pelas autoridades italianas no quinquénio de 2000-2004 e que correspondem, em termos de tipologia e capacidade, aos compromissos assumidos por essas mesmas autoridades relativamente ao nível de tais serviços.

([55]) Por exemplo, a recente aquisição de duas unidades rápidas foi financiada, em 1999, pelo Banco de Nápoles, através de um empréstimo de 160 mil milhões de ITL, a uma taxa variável igual à Euribor a seis meses, majorada de 0,40 %, e reembolsável a dez anos. Segundo as informações transmitidas pelas autoridades italianas, a mesma instituição bancária concedeu, na mesma época, aberturas de crédito a várias outras grandes empresas, em condições praticamente idênticas.

(274) Tendo em conta o que precede, a Comissão observa igualmente que a duração relativamente extensa do período de atribuição era justificada pela necessidade de amortizar os investimentos necessários à prestação dos serviços (ver ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2012).

(275) No que se refere aos investimentos adicionais previstos no plano de negócios relativo ao período entre 1999 e 2002, a execução desse plano foi suspensa após a abertura do procedimento formal de investigação e não foi retomada.

5.1.3.5. Distorção da concorrência contrária ao interesse da União

(276) O procedimento previsto no artigo 108.º do TFUE não deve nunca conduzir a um resultado contrário às disposições específicas do Tratado ([56]). Assim, a Comissão não pode declarar compatível com o mercado interno um auxílio estatal que, por via de algumas das suas modalidades, contradiz outras disposições do Tratado. A obrigação da Comissão de respeitar a coerência entre os artigos 107.º e 108.° do TFUE e as outras disposições do Tratado impõe-se muito especialmente quando essas outras disposições se refiram também, como no caso em apreço, ao objetivo de garantir uma concorrência não falseada no mercado interno ([57]).

(277) O cumprimento dos requisitos estabelecidos no Enquadramento SIEG de 2012, conforme avaliado acima, é normalmente suficiente para garantir que o auxílio não falseia a concorrência numa medida contrária aos interesses da União (ver ponto 51 do Enquadramento SIEG de 2012).

(278) Contudo, relativamente à Adriatica, a Comissão nota que, entre 30 de outubro de 1990 e julho de 1994, esta empresa participou num cartel de fixação dos preços aplicados aos veículos comerciais na rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», em violação do disposto no artigo 101.º do TFUE ([58]), ao mesmo tempo que beneficiava de auxílios para assegurar esta ligação. No seguimento da adoção da Decisão de 2005, o Tribunal confirmou essa avaliação ([59]).

(279) A compensação de serviço público paga pela exploração da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» entre janeiro de 1992 e julho de 1994, período em que o beneficiário participou no cartel de fixação de preços proibido pelo artigo 101.º do TFUE, não pode ser considerada compatível com o mercado interno. Embora a finalidade da compensação de serviço público fosse precisamente facilitar o transporte de mercadorias e de passageiros na rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», o beneficiário do auxílio participou num cartel de fixação de preços que obstava ao transporte de mercadorias nessa mesma rota. Como tal, a participação da Adriatica no cartel colidia diretamente com a finalidade do auxílio aos SIEG que fora concedido à Adriatica para facilitar o transporte marítimo nessa rota.

(280) Daqui resulta que a dedução de um auxílio incompatível e a consequente emissão de uma ordem de recuperação do auxílio não constituiriam uma nova sanção, tal como alega a Itália. A incompatibilidade em apreço deriva tão-somente da participação do beneficiário do auxílio num cartel que abrangia serviços que o referido beneficiário deveria, em vez dessa cartelização prejudicial os consumidores, tornar mais acessíveis aos mesmos. Tendo em conta o tipo de serviços prestados com compensação pública, que diziam respeito simultaneamente a veículos comerciais, passageiros e mercadorias, a participação do beneficiário num cartel formado para fixar os preços do transporte de veículos comerciais permite tirar conclusões relativas à ligação no seu todo. O objeto do cartel era justamente o tráfego de veículos comerciais, que as autoridades italianas pretendiam facilitar através da subvenção.

(281) Além do mais, o cartel falseou profundamente a concorrência no mercado em causa, a saber, a rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», embora o auxílio aos SIEG nessa rota devesse ter sido concedido por forma a minimizar as distorções da concorrência. A participação do beneficiário num cartel de fixação de preços para a referida rota amplificou os efeitos de distorção do auxílio, que, por esse motivo, produziu efeitos negativos consideráveis nos outros Estados-Membros e no funcionamento do mercado interno. Por outro lado, é crível que, sem as subvenções públicas, a Adriatica não tivesse tido força económica para fazer parte do cartel.

(282) Por último, à data dos factos, a Adriatica era controlada na íntegra por uma empresa pública. Neste sentido, uma parte das autoridades italianas tinha conhecimento do cartel e dos seus efeitos prejudiciais nos consumidores, mas, ao mesmo tempo, outra parte das autoridades italianas manteve a concessão do auxílio aos SIEG que deveriam, supostamente, assistir os consumidores na rota em causa, com o mínimo de distorções da concorrência possível.

([56]) Ver acórdão de 21 de maio de 1980, *Comissão/Itália*, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, n.º 11; acórdão de 15 de junho de 1993, *Matra SA/Comissão*, C-225/91,ECLI:EU:C:1993:239, n.º 41; e acórdão de 19 de setembro de 2000, *Alemanha/Comissão*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, n.º 78.

([57]) Acórdão de 15 de junho de 1993, *Matra SA/Comissão*, C-225/91,ECLI:EU:C:1993:239, n.ºs 42 e 43.

([58]) Decisão 1999/271/CE da Comissão, de 9 de dezembro de 1998, relativa a um processo de aplicação do artigo 85.º do Tratado CE (IV/34466 — *Ferries* gregos) (JO L 109 de 27.4.1999, p. 24), confirmada, na matéria em apreço, pelo acórdão de 11 de dezembro de 2003, *Adriatica di Navigazione/Comissão*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Despacho de 16 de fevereiro de 2006, *Adriatica di Navigazione/Comissão*, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) À luz das considerações expostas acima, a Comissão conclui que os auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público paga à Adriatica pela exploração da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras» entre janeiro de 1992 e julho de 1994 são incompatíveis com o mercado interno.

5.2. **Tratamento fiscal preferencial**

(284) No período de 1996-2008, as embarcações do grupo Tirrenia beneficiaram de um regime de tratamento fiscal preferencial no seu abastecimento de combustível e óleos lubrificantes utilizados como combustíveis para a navegação.

(285) A Itália instituiu esse tratamento preferencial mediante o Decreto-Lei n.º 504, de 26 de outubro de 1995, e, na sequência de uma decisão de 2 de março de 1996, alargou-o a todas as embarcações imobilizadas num porto para operações de manutenção.

(286) No seu Acórdão de 10 de maio de 2005 no processo C-400/99, o Tribunal de Justiça concluiu que o regime de tratamento fiscal não deveria ter sido suspenso enquanto auxílio ilegal, dado que, em 1996, as autoridades italianas tinham alargado o regime a todos os navios imobilizados num porto para operações de manutenção.

(287) Independentemente da questão de saber se a medida em causa constituiu um auxílio estatal, a Comissão regista que, após a Decisão de 2005, nem a Comissão nem a Itália, a pedido da Comissão, praticaram quaisquer atos relativos a essa medida. Por conseguinte, qualquer decisão adotada pela Comissão nesta matéria ocorreria depois de terminado o prazo de prescrição de dez anos ([60]).

(288) À luz do que precede, a Comissão conclui que o tratamento fiscal preferencial deve ser considerado um auxílio existente nos termos do artigo 17.º do Novo Regulamento Processual.

6. **CONCLUSÕES**

(289) A compensação de serviço público concedida às companhias regionais do antigo grupo Tirrenia pela exploração das rotas de *cabotagem* até ao final de 2008 constitui um auxílio existente, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, de 1992.

(290) A compensação de serviço público concedida à Saremar e à Adriatica pela exploração das rotas *internacionais* no âmbito das convenções iniciais até ao final de 2008 constitui um auxílio novo. Trata-se de um auxílio compatível com o mercado interno, com exceção do auxílio concedido à Adriatica no período entre janeiro de 1992 e julho de 1994 e relativo à exploração da ligação «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», o qual é incompatível com o mercado interno, uma vez que estava intimamente ligado a um cartel proibido pelo artigo 101.º do TFUE.

(291) O tratamento fiscal preferencial conferido ao abastecimento de combustível e óleos lubrificantes, aplicado às embarcações do grupo Tirrenia no período de 1995-2008, constitui um auxílio existente nos termos do artigo 17.º do Novo Regulamento Processual.

7. **RECUPERAÇÃO**

(292) Em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e a jurisprudência constante dos Tribunais da União, a Comissão é competente para impor a um Estado-Membro a obrigação de modificar ou abolir os auxílios, se concluir que tais auxílios são incompatíveis com o mercado interno ([61]). Os Tribunais da União têm também defendido, de forma reiterada, que a obrigação que incumbe a um Estado-Membro de eliminar auxílios considerados pela Comissão como incompatíveis com o mercado interno tem como finalidade restabelecer a situação anteriormente existente ([62]).

(293) Nesse contexto, os Tribunais da União indicaram que tal objetivo é alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais, perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado relativamente aos seus concorrentes no mercado interno, e a situação anterior à concessão do auxílio se encontrar reposta ([63]).

(294) Em conformidade com a jurisprudência, o artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/1589 prevê que, «[n]as decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário».

([60]) Uma vez que a Decisão de 2005 (de 16 de março de 2004) foi objeto de recursos perante o Tribunal de Justiça entre 24 de junho de 2004 e 4 de março de 2009, o prazo de prescrição de dez anos, iniciado após o último ato praticado pela Comissão relativamente à medida em apreço e suspenso durante o decurso das ações perante o Tribunal, expirou no final de novembro de 2018 (26 de novembro de 2018).

([61]) Acórdão de 12 de julho de 1973, *Comissão/Alemanha*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, n.º 13.

([62]) Acórdão de 21 de março de 1990, *Bélgica/Comissão*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, n.º 66.

([63]) Acórdão de 17 de junho de 1999, *Bélgica/Comissão*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, n.ºs 64 e 65.

(295) Consequentemente, uma vez que a medida a favor da Adriatica, referida no considerando 290, foi aplicada em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e deve ser considerada um auxílio ilegal e incompatível, deve ser recuperada a fim de restabelecer a situação existente no mercado interno antes da sua concessão. Ao montante a recuperar acrescem juros até à data da sua efetiva recuperação.

(296) Em 22 de julho de 2004, com efeitos a contar de 1 de setembro de 2004, a Adriatica fundiu-se com a Tirrenia, que assumiu as rotas servidas pela Adriatica. A Tirrenia, enquanto única entidade sobrevivente da fusão, assumiu o conjunto dos ativos, passivos e contratos em vigor.

(297) Depois de ter sido adotada a Decisão de 2005, a Itália decretou a recuperação dos auxílios concedidos à Adriatica entre janeiro de 1992 e julho de 1994 para a exploração da rota «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», num montante determinado pelas autoridades italianas em 8651600 EUR à data de 31 de dezembro de 2006 (3207810 EUR de capital e 5443790 EUR de juros) ([64]). Na sua ordem de recuperação de 28 de fevereiro de 2007, dirigida à Tirrenia, a Itália informou esta empresa de que era devedora de um montante suplementar relativo ao período compreendido entre 1 de janeiro de 2007 e a data efetiva de pagamento do valor mencionado. Em 26 de março de 2007, a Tirrenia reembolsou 8651600 EUR. Na sua carta de 21 de dezembro de 2018, a Itália confirmou que, após o Acórdão de 2009 que anulou a Decisão de 2005, não devolveu os montantes recuperados junto do beneficiário. No entanto, com base nas informações ao dispor da Comissão, depreende-se que não foi solicitado à Tirrenia o reembolso de quaisquer verbas adicionais relativas aos juros acumulados entre 31 de dezembro de 2006 e 26 de março de 2007.

(298) Por conseguinte, a Comissão faz notar que as autoridades italianas terão de calcular novamente o montante total de juros devidos, a acrescer aos 3 207 810 EUR do montante de capital do auxílio, desde as datas em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário até à data da restituição completa. Seguidamente, as autoridades italianas deverão deduzir do resultado deste cálculo o montante dos juros já pagos pelo beneficiário em 28 de fevereiro de 2007.

(299) A Comissão regista que, em 2007, a Itália considerava que a Tirrenia era devedora do auxílio concedido à Adriatica, tal como descrito no considerando 297, um entendimento que ainda mantinha em dezembro 2018. Além disso, a Tirrenia aceitou esta conclusão, ao ter reembolsado o auxílio devido pela Adriatica, conforme descrito no considerando 297. Contudo, a Comissão vai agora analisar, de forma autónoma, a possível continuidade económica entre a Adriatica e a Tirrenia, a fim de determinar a empresa responsável por restituir o auxílio.

8. **CONTINUIDADE ECONÓMICA**

(300) Em caso de venda ou transferência subsequente do beneficiário de um auxílio estatal ilegal e incompatível, a obrigação de reembolso pode ser alargada a outras empresas para as quais tenham sido transferidas ações ou negócios do beneficiário (empresa sucessora) ([65]). Qualquer empresa que prossiga a atividade da empresa inicial deve ser considerada o beneficiário do auxílio estatal, desde que existam aspetos da transferência que permitam concluir que as atividades foram efetivamente prosseguidas. Além disso, nos casos de fusão ou outras formas de reorganização de empresas, a obrigação de reembolso do auxílio pode ser transmitida à entidade sobrevivente ([66]). Quando, pelo contrário, for possível demonstrar que o benefício do auxílio ilegal continua a ser detido pelo seu destinatário inicial (não obstante a transferência de alguns dos seus ativos), a obrigação de reembolso continuará a ser imputada ao destinatário original do auxílio.

(301) De acordo com a decisão do Tribunal de 8 de maio de 2003, no processo *Itália e SIM 2/Comissão* ([67]), na qual a Comissão baseou as suas decisões relativas à Olympic Airlines, à Alitalia e à SERNAM ([68]), a avaliação da continuidade económica entre o beneficiário do auxílio e a empresa para a qual os seus ativos foram transferidos é

([64]) Este montante foi calculado por um grupo de trabalho constituído por decreto interministerial, emitido em 3 de dezembro de 2004.

([65]) Acórdão de 21 de março de 1991, *Itália/Comissão*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, n.º 57. Ao restituir o auxílio, o beneficiário perde a vantagem de que tinha beneficiado no mercado, sendo restabelecida a situação anterior ao auxílio.

([66]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de março de 2018, *SNCF Mobilités/Comissão*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, n.º 113.

([67]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 8 de maio de 2003, *República italiana e SIM 2 Multimedia SpA/Comissão*, processos apensos C-328/99 e C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Decisão da Comissão de 17 de setembro de 2008, auxílios estatais N 321/2008, N 322/2008 e N 323/2008, Grécia — Venda de certos ativos da Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Decisão da Comissão de 12 de novembro de 2008, auxílio estatal N 510/2008, Itália — venda de ativos da Alitalia; Decisão da Comissão de 4 de abril de 2012, SA.34547 — França — Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

estabelecida através de um conjunto de indicadores. Os seguintes critérios podem ser tidos em conta, mas não têm de ser cumulativamente preenchidos para estabelecer a continuidade económica entre duas empresas ([69]):

— se o preço da venda corresponde ou não a um preço de mercado,

— o objeto da transferência (ativos e passivos, efetivos, existência de ativos agrupados funcionais),

— a identidade do(s) comprador(es),

— o momento da transferência (após o início da apreciação preliminar, do procedimento formal de investigação ou da decisão final),

— a lógica económica e o objetivo da operação.

(302) A Adriatica era detida a 100 % pela Tirrenia. Além disso, os proprietários finais da Tirrenia eram os mesmos que os da Adriatica (ou seja, a empresa pública *Fintecna — Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, que passou a ser a acionista única da Tirrenia a contar de 30 de janeiro de 2004). Neste sentido, há fortes indícios de uma continuidade económica entre as duas empresas, por oposição a um cenário diferente em que os proprietários são entidades sem relação entre si.

(303) Essencialmente, o processo de venda da Adriatica à Tirrenia foi uma mera transferência entre uma filial e a sua detentora, em que não houve lugar a um concurso nem foi pago nenhum valor.

(304) Relativamente ao objeto da operação, a Adriatica foi vendida como uma empresa em atividade e todas as suas obrigações no âmbito da convenção inicial celebrada entre a Adriatica e o Estado italiano passaram para a Tirrenia. A Comissão não tem qualquer indicação de que a Tirrenia tenha alterado as políticas comercial, de recursos humanos ou de produção da Adriatica depois de ter assumido diretamente as suas atividades. Quanto maior for a parte da atividade original que é transferida para uma nova entidade, maior será a probabilidade de a atividade económica relacionada com esses ativos constituir uma mera continuidade das atividades, mantendo o auxílio incompatível. No caso em apreço, a Tirrenia assumiu a totalidade dos ativos, passivos e relações contratuais da Adriatica.

(305) Relativamente ao objetivo da operação, apesar de não ter provas diretas de que a finalidade da operação era contornar a decisão relativa à recuperação e, assim, anular os seus efeitos, a Comissão observa que a Tirrenia decidiu assumir o controlo da Adriatica dois dias depois de a Comissão ter adotado a Decisão de 2005. O momento em que ocorreu essa iniciativa sugere, portanto, que as duas empresas tinham conhecimento do inquérito da Comissão em curso e que este fator poderá ter pesado na decisão de fundirem as suas atividades na empresa Tirrenia. Além disso, a lógica económica da operação consistia claramente em prosseguir as mesmas atividades da Adriatica sob o nome Tirrenia.

(306) Por conseguinte, a Comissão conclui que existe continuidade económica entre a Tirrenia e a Adriatica e que a recuperação aplicável à Adriatica no âmbito da presente decisão deve ser alargada à Tirrenia. Ao continuar operacionalmente presente no mercado, a Tirrenia continuou, de facto, a beneficiar do auxílio estatal concedido às atividades económicas da Adriatica, o qual continuou a falsear o mercado.

(307) Neste sentido, quando efetuar o novo cálculo mencionado no considerando 298, a Itália poderá contabilizar na íntegra o reembolso da Tirrenia de 5 443 790 EUR, realizado em 26 de março de 2007, na parte em que estas verbas não foram posteriormente restituídas à Tirrenia,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os auxílios concedidos às empresas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar entre 1 de janeiro de 1992 e 31 de dezembro de 2008 a título de compensação pela exploração das rotas internas constituem auxílios existentes.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os auxílios concedidos pela Itália à Adriatica e à Saremar entre 1 de janeiro de 1992 e 31 de dezembro de 2008 a título de compensação pela exploração das rotas internacionais são compatíveis com o mercado interno, nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

([69]) Este conjunto de indicadores foi confirmado pelo Tribunal Geral, no seu acórdão de 28 de março de 2012, *Ryanair/Comissão*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, que confirmou o acórdão Alitalia.

3. São incompatíveis com o mercado interno os auxílios pagos à Adriatica no período compreendido entre janeiro de 1992 e julho de 1994, relativos à ligação «Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras», concedidos ilegalmente, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

4. O tratamento fiscal dos óleos minerais utilizados como combustível para fins de navegação deve ser considerado um auxílio existente, dado que nem a Comissão nem a Itália, a pedido da Comissão, praticaram quaisquer atos relativos a essa medida antes do termo do prazo de prescrição para a recuperação dos auxílios, previsto no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/1589.

Artigo 2.º

1. A Itália deve proceder à recuperação junto do beneficiário dos auxílios estatais referidos no artigo 1.º, n.º 3.

2. Aos montantes a recuperar acrescem juros que abrangem o período compreendido desde a data em que foram colocados à disposição do beneficiário até à data da sua efetiva recuperação.

3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 e no Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão ([70]), que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. Com base nas informações de que dispõe, a Comissão reconhece que a Itália já recuperou junto do beneficiário o capital do auxílio e uma parte dos juros devidos a título da recuperação.

Artigo 3.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 2.º deve ser imediata e efetiva.

2. A Itália deve garantir a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

Artigo 4.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a Itália deve transmitir as seguintes informações:

a) O montante total (capital e juros a título da recuperação) a recuperar junto do beneficiário;

b) Uma descrição pormenorizada das medidas já tomadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

c) Provas documentais de que os beneficiários foram intimados a reembolsar o auxílio.

2. A Itália deve manter a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio referido no artigo artigo 1.º, n.º 3. Deve comunicar imediatamente, a simples pedido da Comissão, as informações sobre as medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve, igualmente, prestar informações pormenorizadas sobre os montantes dos auxílios e dos juros a título da recuperação já reembolsados pelos beneficiários.

Artigo 5.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

A Comissão pode publicar os montantes dos auxílios e dos juros recuperados em aplicação da presente decisão, sem prejuízo do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2015/1589.

Feito em Bruxelas, em 2 de março de 2020.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Vice-Presidente Executiva

([70]) Regulamento (CE) n.° 271/2008 da Comissão, de 30 de janeiro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.° 794/2004 relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.° 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.° do Tratado CE (JO L 82 de 25.3.2008, p. 1).