DECISÃO (UE) 2022/1328 DA COMISSÃO

de 30 de setembro de 2021

relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália e pela Região do Lácio a favor da Laziomar e da sua adquirente CLN

[notificada com o número C(2021) 6989]

(Apenas faz fé o texto na língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

ÍNDICE

Página

1. Procedimento 157
2. Antecedentes e descrição das medidas sujeitas a investigação 158
   2.1. Enquadramento geral 158
      2.1.1. As convenções iniciais 158
      2.1.2. A prorrogação das convenções iniciais 160
      2.1.3. A privatização da Laziomar e a celebração do novo contrato de fornecimento de serviços 161
   2.2. Medidas no âmbito das Decisões de 2011 e de 2012 161
   2.3. Descrição pormenorizada das medidas objeto da presente decisão 161
      2.3.1. A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália 162
         2.3.1.1. As obrigações de serviço público 162
         2.3.1.2. Orçamento e duração 162
      2.3.2. Privatização da Laziomar 164
         2.3.2.1. Procedimento de venda e adjudicação final 165
         2.3.2.2. O contrato de venda 165
         2.3.2.3. Processos a nível nacional 165
      2.3.3. O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região do Lácio e a Laziomar 166
         2.3.3.1. O beneficiário 166
         2.3.3.2. As rotas 166
         2.3.3.3. Duração 166
         2.3.3.4. As obrigações de serviço público 166
         2.3.3.5. Disposições em matéria de compensação e adjudicação final 166
      2.3.4. A prioridade de acostagem 168
      2.3.5. As medidas previstas pela Lei de 2010 168
   2.4. Procedimento de infração n.º 2007/4609 168
3. Fundamentos para iniciar e alargar o procedimento 170

3.1. A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália ... 170
3.1.1. Observância dos critérios Altmark e existência de auxílio ... 170
3.1.2. Compatibilidade ... 171
3.2. Privatização da Laziomar ... 171
3.3. O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região do Lácio e a Laziomar ... 172
3.3.1. Observância dos critérios Altmark, existência de auxílio e compatibilidade ... 172
3.3.2. Compatibilidade ... 172
3.4. A prioridade de acostagem ... 172
3.5. As medidas previstas pela Lei de 2010 ... 173
4. Observações da Itália ... 173
4.1. Sobre as obrigações de serviço público e o ambiente concorrencial ... 173
4.2. Sobre a privatização da Laziomar ... 173
4.2.1. Sobre o preço de venda da Laziomar ... 173
4.2.2. Sobre a transparência e a natureza não discriminatória do procedimento ... 174
4.3. Sobre a conformidade da prorrogação da convenção inicial e do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com as condições Altmark ... 174
4.4. Sobre a prioridade de acostagem ... 175
4.5. Sobre as medidas previstas pela Lei de 2010 ... 175
4.6. Sobre as regras de cálculo da compensação para o período de 2011-2019 e sobre o prémio de risco de 6,5% estabelecido na Diretiva CIPE a partir de 2010 ... 175
4.7. Sobre a conformidade do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Decisão SIEG de 2011 ... 176
4.8. Sobre a conformidade do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com o Enquadramento SIEG de 2011 ... 176
5. Apreciação ... 177
5.1. Existência de auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ... 177
5.1.1. A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália ... 177
5.1.1.1. Recursos estatais ... 177
5.1.1.2. Seletividade ... 178
5.1.1.3. Vantagem económica ... 178
5.1.1.4. Efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais ... 179
5.1.1.5. Conclusão ... 179
5.1.1.6. Novo auxílio ou auxílio existente ... 180
5.1.2. A adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar ... 180
5.1.2.1. Critério Altmark 1 ... 181
5.1.2.2. Critério Altmark 2 ... 187
5.1.2.3. Critério Altmark 3 ... 187
5.1.2.4. Critério Altmark 4 ... 190
5.1.2.5. Conclusão ... 196
5.1.3. As medidas previstas pela Lei de 2010 ... 196
5.1.3.1. Possível utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez ... 196

5.1.3.2. Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização 197
5.1.3.3. Possibilidade de utilização de recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez 197
5.1.4. Conclusão sobre a existência de auxílio 198
5.2. Legalidade do auxílio 198
5.3. Compatibilidade do auxílio 198
5.3.1. Regras aplicáveis 198
5.3.2. Verdadeiro serviço de interesse económico geral a que se refere o artigo 106.º do TFUE 200
5.3.3. Necessidade de um ato de atribuição que defina as obrigações de serviço público e as modalidades de cálculo da compensação 202
5.3.4. Duração do período de atribuição 203
5.3.5. Observância da Diretiva 2006/111/CE 203
5.3.6. Montante da compensação 204
5.3.7. A prioridade de acostagem 206
5.3.8. Conclusão 206
6. Conclusão 206

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) Em 23 de março de 2009, 9 de dezembro de 2009, 21 de dezembro de 2009, 6 de janeiro de 2010, 27 de setembro de 2010 e 12 de outubro de 2010, a Comissão recebeu seis denúncias respeitantes a várias medidas de apoio adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia ([2]). As denúncias diziam respeito à compensação de serviço público concedida a estas empresas após o termo dos contratos iniciais de fornecimento de serviços públicos celebrados com a Itália para o período compreendido entre janeiro de 1989 e dezembro de 2008 («convenções iniciais»), às medidas de apoio adicionais previstas no direito nacional no contexto do processo de privatização das empresas, bem como a uma série de questões relacionadas, nomeadamente, com o processo de privatização da Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia») e da Siremar – Sicilia Regionale Marittima S. p.A. («Siremar»).

(2) Em 29 de julho de 2010, a Itália notificou a Comissão da compensação paga em 2008, 2009 e 2010 pelo Estado italiano à Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. («Caremar»). Esta notificação foi novamente efetuada em 1 de dezembro de 2010, abrangendo a compensação paga à Caremar em 2009 e 2010. A compensação paga à Caremar em 2008 foi objeto de uma decisão publicada em separado (ver considerando 20).

(3) Em 5 de outubro de 2011, a Comissão deu início a um procedimento formal de investigação relativamente a diversas medidas adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia («Decisão de 2011») ([3]). A investigação dizia nomeadamente respeito à compensação concedida à Caremar pela exploração de uma série de rotas marítimas a partir de 1 de janeiro de 2009 e a uma série de outras medidas concedidas a essa empresa (ver considerando 38).

(4) Naquela época, a Caremar explorava rotas de cabotagem marítima ([4]) no golfo de Nápoles (Região da Campânia) e no arquipélago das ilhas Pontinas (Região do Lácio). Posteriormente, a Região da Campânia transferiu para a Região do Lácio as rotas no arquipélago das ilhas Pontinas numa base individual, sob o nome de Laziomar S.p.A. («Laziomar») ([5]). Esta transferência foi formalizada em 1 de junho de 2011 (ver considerandos 32 e 33).

(5) A Decisão de 2011 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

(6) Por carta de 28 de setembro de 2011, a Itália confirmou a sua intenção de privatizar as empresas regionais do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Em 26 de outubro de 2011, a Comissão enviou um pedido de informações à Itália sobre o processo de privatização. Em 30 de novembro de 2011, a Itália respondeu ao pedido de informações da Comissão de 26 de outubro de 2011.

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

([2]) O antigo grupo Tirrenia era composto pelas empresas Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A., e Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Auxílio estatal — República Italiana — Auxílio estatal SA.32014 (11/C) (ex-11/NN), SA.32015 (11/C) (ex-11/NN), SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) — Auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia — Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.°, n.º 2, do TFEU (JO C 28 de 1.2.2012, p. 18).

([4]) Ver 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) («Regulamento Cabotagem Marítima»).

([5]) A Laziomar foi criada em 1 de dezembro de 2010, sendo a Região do Lácio o único acionista.

(7) Em 15 de novembro de 2011, a Itália apresentou observações sobre as medidas abrangidas pela Decisão de 2011.

(8) Em 25 de abril de 2012, a Comissão enviou outro pedido de informações à Itália sobre o processo de privatização. A Itália respondeu por carta de 22 de maio de 2012.

(9) Em 7 de novembro de 2012, a Comissão alargou o procedimento de investigação, nomeadamente para abranger determinadas medidas de apoio adicionais concedidas pela Região do Lácio à Laziomar relativamente à compensação de serviço público concedida à Laziomar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão adotou uma versão alterada dessa decisão («Decisão de 2012») ([6]).

(10) A Decisão de 2012 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

(11) Em 11 de dezembro de 2012, a Itália apresentou as suas observações.

(12) Em 25 de janeiro de 2018, 29 de março de 2018, 31 de agosto de 2018, 4 de março de 2019, 15 de abril de 2020, 9 de fevereiro de 2021 e 26 de fevereiro de 2021, a Comissão solicitou informações adicionais à Itália. A Itália forneceu estas informações em 26 de abril de 2018, 8 de maio de 2018, 31 de maio de 2018, 2 de novembro de 2018, 11 de dezembro de 2018, 30 de abril de 2019, 22 de junho de 2020, 22 de fevereiro de 2021 e 17 de março de 2021.

(13) A presente decisão apenas diz respeito à concessão de um eventual auxílio à Laziomar, conforme especificado na secção 2.3. Todas as restantes medidas objeto das Decisões de 2011 e de 2012 estão a ser investigadas separadamente no âmbito dos processos SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e, por conseguinte, não são abrangidas pela presente decisão. Em particular, essas medidas dizem respeito a outras empresas do antigo grupo Tirrenia.

2. ANTECEDENTES E DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS SUJEITAS A INVESTIGAÇÃO

2.1. **Enquadramento geral**

2.1.1. *As convenções iniciais*

(14) O grupo Tirrenia era tradicionalmente detido pela Itália através da empresa Fintecna ([7]) e incluía inicialmente seis empresas, a saber, a Tirrenia, a Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar e a Toremar. Estas empresas prestavam serviços de transporte marítimo no âmbito de contratos de fornecimento de serviços públicos distintos celebrados com a Itália em 1991 e que vigoraram durante vinte anos, entre janeiro de 1989 e dezembro de 2008 («convenções iniciais»). A Fintecna detinha 100% do capital social da Tirrenia que, por sua vez, detinha a 100% as empresas regionais Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar. A Adriatica, que costumava explorar várias rotas entre a Itália e, respetivamente, a Albânia, Croácia, Grécia e Montenegro, foi objeto de fusão com a Tirrenia em 2004.

(15) O objetivo destas convenções iniciais era garantir a regularidade e a fiabilidade dos serviços de transporte marítimo, sendo a maioria destes serviços assegurados entre, por um lado, a Itália continental, e, por outro, a Sicília, a Sardenha e outras ilhas italianas mais pequenas. Para o efeito, a Itália concedeu apoio financeiro sob a forma de subvenções diretas a cada uma das empresas do grupo Tirrenia.

(16) Em 1 de junho de 2011, a Laziomar começou a explorar uma série de rotas de cabotagem marítima entre a Região do Lácio e as ilhas vizinhas mais pequenas (ver considerando 33). As rotas exatas em causa são descritas no considerando 43.

([6]) Auxílio estatal — República Italiana — Auxílio estatal SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — Auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia e dos seus adquirentes — Convite para apresentação de observações nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE (JO C 84 de 22.3.2013, p. 58).

([7]) A Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) é detida a 100% pelo Ministério da Economia e das Finanças italiano e especializa-se na gestão de participações e processos de privatização, bem como no tratamento de projetos para racionalizar e reestruturar empresas que enfrentam dificuldades industriais, financeiras ou organizacionais.

(17) Em 6 de agosto de 1999, a Comissão decidiu dar início ao procedimento estabelecido no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE») relativamente ao auxílio pago com base nas convenções iniciais às seis empresas que, na altura, constituíam o grupo Tirrenia.

(18) Durante a fase de investigação, a Itália solicitou que o processo do grupo Tirrenia fosse dividido, a fim de se chegar, prioritariamente, a uma decisão final sobre a empresa Tirrenia. O pedido era justificado pelo plano da Itália de proceder à privatização do grupo, começando pela própria Tirrenia, e pela intenção de acelerar o referido processo no que se refere a esta empresa.

(19) A Comissão considerou ser possível aceder ao pedido da Itália e, através da sua Decisão 2001/851/CE ([8]) («Decisão de 2001»), deu por encerrado o procedimento iniciado relativamente aos auxílios concedidos à Tirrenia. Os auxílios foram declarados compatíveis sob reserva de certos compromissos da Itália.

(20) Pela Decisão 2005/163/CE ([9]) («Decisão de 2004»), a Comissão declarou que a compensação concedida pela Itália às empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de determinados compromissos por parte das autoridades italianas e parcialmente incompatível com o mercado interno. A decisão baseou-se em dados contabilísticos relativos ao período de 1992 a 2001 e continha certas condições destinadas a assegurar a compatibilidade da compensação ao longo da vigência das convenções iniciais.

(21) Por Acórdão de 4 de março de 2009 nos processos T-265/04, T-292/04 e T-504/04 ([10]) («Acórdão de 2009»), o Tribunal Geral anulou a Decisão de 2004.

(22) Pela Decisão (UE) 2018/261 ([11]) («Decisão de 2014»), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito a várias medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar. Em 2017, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso interposto pela Saremar e pela Região da Sardenha contra essa decisão ([12]).

(23) Pela Decisão (UE) 2020/1411 ([13]) («Decisão de 2020 relativa ao grupo Tirrenia»), a Comissão concluiu a investigação sobre as empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia no que se refere ao período de 1992-2008. A Comissão concluiu que o auxílio concedido para a prestação de serviços de cabotagem marítima constituía um auxílio existente, ao passo que a maior parte dos auxílios concedidos para a prestação de serviços de transporte marítimo internacional eram compatíveis com o Enquadramento dos serviços de interesse económico geral («SIEG») de 2011 ([14]) («Enquadramento SIEG de 2011»).

(24) Pela Decisão (UE) 2020/1412 ([15]) («Decisão de 2020 relativa à Tirrenia/CIN»), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Tirrenia e à sua adquirente, a CIN, relativamente ao período de 2009-2020.

(25) Pela Decisão (UE) 2021/4268 ([16]) e pela Decisão (UE) 2021/4271 ([17]), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Siremar e à Toremar e às suas adquirentes, relativamente ao período a partir de 2009.

([8]) 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).

([9]) Decisão 2005/163/CE da Comissão, 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).

([10]) Acórdão do Tribunal Geral de 4 de março de 2009, *Tirrenia di Navigazione/Comissão*, T-265/04, T-292/04 e T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Decisão (UE) 2018/261 da Comissão, de 22 de janeiro de 2014, relativa às medidas de auxílio SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) implementadas pela região da Sardenha a favor da Saremar (JO L 49 de 22.2.2018, p. 22).

([12]) Ver Acórdão do Tribunal Geral de 6 de abril de 2017, *Regione autonoma della Sardegna (Itália)/Comissão*, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) 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) (JO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

([14]) Comunicação da Comissão intitulada. «Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público» (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

([15]) Decisão (UE) 2020/1412 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) aplicadas pela Itália a favor da Tirrenia di Navigazione e da sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 de 12.10.2020, p. 45).

([16]) Ainda não publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

([17]) Ainda não publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2.1.2. *A prorrogação das convenções iniciais*

(26) O artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 207, de 30 de dezembro de 2008, que foi convertido na Lei n.º 14, de 27 de fevereiro de 2009, previa a prorrogação das convenções iniciais (incluindo a aplicável à Laziomar), cujo termo estava inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2008, por um ano, até 31 de dezembro de 2009.

(27) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei n.º 135, de 25 de setembro de 2009, que foi convertido na Lei n.º 166, de 20 de novembro de 2009 («Lei de 2009»), estabelecia que, atendendo à privatização das empresas do grupo Tirrenia, as participações das empresas regionais (excetuando a Siremar) seriam transferidas da empresa-mãe Tirrenia, sem haver lugar ao pagamento de qualquer contrapartida, como se segue:

a) a Caremar seria inicialmente transferida para a Região da Campânia. Subsequentemente, a Região da Campânia transferiria para a Região do Lácio a atividade da Caremar relativa à exploração das ligações de transporte com o arquipélago das ilhas Pontinas numa base individual sob o nome de Laziomar;

b) a Saremar seria transferida para a Região da Sardenha; e

c) a Toremar seria transferida para a Região da Toscânia.

(28) A Lei de 2009 também especificava que as novas convenções seriam celebradas entre a Itália e a Tirrenia e a Siremar até 31 de dezembro de 2009. Do mesmo modo, os serviços regionais seriam consagrados em projetos de contratos de fornecimento de serviços públicos, a celebrar entre as Regiões da Sardenha e da Toscânia e a Saremar e a Toremar, respetivamente, até 31 de dezembro de 2009, e entre as Regiões da Campânia e do Lácio e a Caremar e a Laziomar, respetivamente, até 28 de fevereiro de 2010. Os projetos das novas convenções/contratos de fornecimento de serviços públicos seriam colocados a concurso com as próprias empresas e assinados com os compradores aquando da conclusão da privatização de cada uma dessas empresas ([18]).

(29) Para o efeito, a Lei de 2009 prorrogou novamente as convenções iniciais (incluindo a aplicável à Caremar) de 1 de janeiro de 2010 até 30 de setembro de 2010.

(30) A Lei de 2009 também estabelecia limites máximos de compensação anual pela prestação dos serviços a partir de 2010 (nos termos da prorrogação das convenções iniciais, bem como nos termos das novas convenções e contratos de fornecimento de serviços públicos), num total de 184 942 251 euros, como se segue:

Quadro 1

Limites máximos de compensação a partir de 2010

Empresa	Compensação anual máxima (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Dos quais 19 839 226 euros da Região da Campânia e 10 030 606 euros da Região do Lácio.	

(31) O artigo 1.º da Lei n.º 163, de 1 de outubro de 2010, que converteu o Decreto-Lei n.º 125, de 5 de agosto de 2010 («Lei de 2010»), previa uma nova prorrogação das convenções iniciais de 1 de outubro de 2010 até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e Siremar, que teve lugar em 19 de julho de 2012 e 31 de julho de 2012, respetivamente.

([18]) Artigo 19.º-B, n.º 10, da Lei de 2009.

(32) Tendo em conta o disposto no artigo 19.º-B da Lei de 2009, a Região do Lácio criou, em 1 de dezembro de 2010, através da Lei Regional n.º 2/2010, uma sociedade de responsabilidade limitada para a prestação dos serviços regionais de cabotagem marítima, denominada Laziomar, a fim de adquirir a atividade da Caremar dedicada à exploração das rotas do arquipélago das ilhas Pontinas e que seria posteriormente privatizada.

(33) Em 7 de março de 2011, a Caremar vendeu a sua atividade de exploração das rotas do arquipélago das ilhas Pontinas à Laziomar, a qual começou a explorar as rotas em 1 de junho de 2011.

(34) Nos termos do Decreto n.º 508 da Região do Lácio, de 28 de outubro de 2011 («Decreto do Lácio»), foram fornecidas orientações relativas ao processo de privatização da Laziomar agregado à celebração do novo contrato de fornecimento de serviços públicos para as rotas do arquipélago das ilhas Pontinas.

(35) Além disso, nos termos da Lei n.º 228 de 24 de dezembro de 2012, com base num contrato «de transição», a Região do Lácio incumbiu a Laziomar de assegurar a continuidade territorial das rotas do arquipélago das ilhas Pontinas até à sua privatização, nas mesmas condições. Este contrato foi assinado em 12 de fevereiro de 2013 e permaneceu em vigor até à privatização da Laziomar.

2.1.3. *A privatização da Laziomar e a celebração do novo contrato de fornecimento de serviços*

(36) Em fevereiro de 2012, foi lançado um procedimento de concurso (ver secção 2.3.2) para encontrar um comprador para a Laziomar agregada ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos para a prestação de serviços marítimos durante um período de dez anos em troca de uma compensação de serviço público.

(37) Tendo apresentado a proposta vencedora do concurso, a Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. («CLN») tornou-se a nova proprietária da Laziomar. O contrato de venda entre a Região do Lácio e a CLN foi assinado em 30 de dezembro de 2013. Em 15 de janeiro de 2014, a Região do Lácio e a Laziomar assinaram o novo contrato de prestação de serviços marítimos no arquipélago das ilhas Pontinas.

2.2. **Medidas no âmbito das Decisões de 2011 e de 2012**

(38) As medidas que se seguem foram sujeitas a avaliação no procedimento formal de investigação aberto pelas Decisões de 2011 e de 2012:

a) Compensação pela prestação de serviços de interesse económico geral («SIEG») ao abrigo da prorrogação das convenções iniciais (*medida 1*);

b) Possível utilização abusiva do auxílio de emergência pela Tirrenia e pela Siremar (*medida 2*);

c) A privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia ([19]) (*medida 3*);

d) Compensação paga pela prestação de SIEG no âmbito das novas convenções/contratos de fornecimento de serviços públicos (*medida 4*);

e) A prioridade de acostagem (*medida 5*);

f) As medidas estabelecidas na Lei de 2010 que converteu o Decreto-Lei 125/2010 (*medida 6*);

g) Medidas adicionais adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar (*medida 7*).

(39) Pela Decisão de 2014, a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar, acima designadas por «medida 7», com a exceção de uma medida ([20]).

2.3. **Descrição pormenorizada das medidas objeto da presente decisão**

(40) A presente decisão incide apenas sobre as medidas 1, 3, 4, 5 e 6 conforme elencadas no considerando 38, na medida em que envolvam a Laziomar e a CLN. Estas medidas são descritas mais pormenorizadamente nas secções que se seguem.

([19]) Inclui o pagamento diferido efetuado pela CIN de parte do preço de compra pela sua aquisição da Tirrenia e diversas alegadas medidas de auxílio adicionais no contexto da privatização da Siremar (por exemplo, contragarantia e aumento do capital pelo Estado para a CdI, a entidade que inicialmente adquiriu a Siremar).

([20]) Em particular, o projeto Bonus Sardo – Vacanza, que faz parte da medida 7, não foi apreciado na Decisão de 2014 e também não será apreciado na presente decisão.

2.3.1. *A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália*

2.3.1.1. As obrigações de serviço público

(41) O artigo 1.º da convenção inicial celebrada com a Caremar previa a elaboração de planos quinquenais para especificar os portos a servir, o tipo de embarcações a utilizar e a frequência do serviço confiado à Caremar (e, posteriormente, à Laziomar na sequência da transferência das rotas do arquipélago das ilhas Pontinas para a Região do Lácio em 1 de junho de 2011).

(42) Segundo a Itália, o último plano quinquenal formalmente aprovado para a Caremar (à data) é o relativo ao período de 2000-2004, apesar de ter sido elaborado um plano para o período de 2005-2008 que, no entanto, nunca foi formalmente aprovado pelos ministérios competentes. Em vez disso, o Governo tomou decisões *ad hoc* com o intuito de ajustar melhor os serviços às necessidades das coletividades locais, sem proceder, contudo, a alterações substanciais do regime de serviço público.

(43) Com base na convenção inicial, conforme prorrogada pelos atos jurídicos subsequentes mencionados acima nos considerandos 26 a 33, a Laziomar explorava as seguintes rotas durante todo ano:

— Na rota Ponza-Formia (**Linha T1**), a Laziomar explorava a única ligação a esta linha. Assegurava duas ligações diárias, prestando serviços mistos (passageiros, veículos e mercadorias). A embarcação, que partia da ilha às 5h30, garantia a ligação com o continente aos residentes que se deslocavam por razões de estudo e trabalho, sendo a última viagem de regresso às 17h30;

— Na rota Ponza-Formia (**Linha A2**), a Laziomar explorava também o único serviço de passageiros de alta velocidade com uma ligação diária e mantinha a embarcação na ilha durante a noite;

— Na rota Anzio-Ponza (**Linha A1**), a Laziomar assegurava um serviço diário de passageiros de alta velocidade durante a época alta, de segunda-feira a sábado. No entanto, o serviço era mais frequente aos domingos e feriados por razões de desenvolvimento económico e social (sobretudo porque o turismo é basicamente a única fonte de rendimento da ilha). Um concorrente, a Vetor, também explorava um serviço de passageiros de alta velocidade na mesma ilha durante a época alta;

— Na rota Ventotene-Formia (**Linha T2**), a Laziomar assegurava, durante todo o ano, um serviço diário utilizando uma embarcação mista. O serviço misto era a única ligação regular para o transporte de passageiros, veículos e mercadorias durante todo o ano;

— Na rota Ventotene-Formia (**Linha A3**), a Laziomar também explorava a única ligação de alta velocidade. A embarcação partia às 6h45, permitindo assim que os residentes se deslocassem para o continente por razões profissionais ou de estudo, e permanecia na ilha durante a noite para garantir a disponibilidade em caso de emergência médica.

2.3.1.2. Orçamento e duração

(44) O quadro 2 abaixo apresenta a compensação anual paga pela Itália à Laziomar no período de 2011-2013:

Quadro 2

Compensação concedida no período de 2011-2013

Ano	**Compensação paga** (EUR)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) A convenção inicial prevê que a compensação de serviço público seja paga do seguinte modo: em março de cada ano, é efetuado um pagamento antecipado inicial, equivalente a 70% da compensação paga no ano anterior. Em junho, é efetuado um segundo pagamento, equivalente a 20% da compensação. O saldo eventual, que é pago até 30 de novembro, corresponde à diferença entre os montantes pagos e o rácio custos/receitas de exploração do ano em

curso. Caso se verifique que a Laziomar recebeu um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas menos perdas), a convenção inicial prevê a obrigação de a Laziomar reembolsar a diferença. ([21])

— Compensação concedida no período de 2011-2013

(46) O Decreto Presidencial n.º 501 de 1 de junho de 1979 («Decreto n.º 501/79») especifica vários elementos (receitas e custos) que entram no cálculo da subvenção paga aos operadores do serviço público marítimo. Além disso, a Lei n.º 856 de 5 de dezembro de 1986 («Lei 856/86») previa certas alterações ao sistema de obrigações de serviço público marítimo na Itália. No atinente às ligações com as ilhas de menores e maiores dimensões, o seu artigo 11.º alterou os critérios aplicáveis ao cálculo da compensação de serviço público. Com efeito, a subvenção tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos do serviço conforme determinado com referência a parâmetros médios e objetivos, e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. O artigo 11.º estabelece também que os contratos de fornecimento de serviços públicos tinham de incluir uma lista das rotas subvencionadas, a frequência e os tipos de embarcações a utilizar. As subvenções deveriam ser aprovadas pelos ministros competentes. Os princípios estabelecidos no Decreto Presidencial n.º 501/79 e na Lei n.º 856/86 estavam refletidos nas convenções iniciais.

(47) A partir de 2010, a compensação pela prestação de SIEG passou a ser determinada pela aplicação de uma nova metodologia estabelecida na Diretiva CIPE ([22]) de 9 de novembro de 2007 intitulada «Critérios para a definição das obrigações de serviço público e a dinâmica tarifária no setor da cabotagem marítima de interesse público» («Diretiva CIPE») ([23]). Segundo o seu preâmbulo, a Diretiva CIPE foi emitida tendo em conta a privatização das empresas públicas que prestavam serviços marítimos no âmbito de um regime de serviço público ([24]). As disposições da Diretiva CIPE foram aplicadas relativamente aos serviços prestados pelas empresas do grupo Tirrenia a partir de 2010, mesmo antes da entrada em vigor das novas convenções e contratos de fornecimento de serviços públicos na sequência das respetivas privatizações.

(48) O método estabelecido na Diretiva CIPE permite às empresas que prestam o serviço público marítimo obter um lucro adequado. A taxa de rentabilidade do capital é calculada com base no custo médio ponderado do capital («CMPC»).

(49) A rentabilidade dos capitais próprios exigida ([25]) é calculada utilizando o modelo de avaliação dos ativos financeiros («CAPM»). Com base neste modelo, o custo dos capitais próprios é obtido como uma função de i) a taxa sem risco, ii) o Beta (uma estimativa do perfil de risco da empresa em relação ao mercado de ações) e iii) o prémio de risco de mercado atribuído ao mercado de ações.

(50) Em particular, o custo dos capitais próprios seria calculado aplicando um prémio pela assunção de um risco extra à taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco. Este prémio é calculado como o prémio de risco do mercado multiplicado pelo seu Beta, que mede o grau de risco de uma atividade específica relativamente ao mercado.

(51) De acordo com a Diretiva CIPE, a taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco corresponde ao rendimento médio bruto das obrigações de referência a dez anos com referência aos doze meses anteriores para os quais estão disponíveis dados.

(52) A Diretiva CIPE fixa um prémio de risco do mercado de 4%. No entanto, no caso de um serviço que é prestado em regime não exclusivo, o maior risco presumivelmente suportado pelo operador é remunerado com a soma de 2,5% extra ao prémio de risco do mercado.

([21]) Após 25 de novembro de 2010, por decisão da Conferência Interdepartamental sobre o estabelecimento da subvenção anual estipulada no artigo 11.º da Lei n.º 856/1986 entre o Ministério das Infraestruturas e dos Transportes, o Ministério da Economia e das Finanças e o Ministério do Desenvolvimento Económico («Conferência Interdepartamental»), qualquer montante de sobrecompensação é deduzido de pagamentos adiantados de subvenção futuros.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* («GURI») n.º 50, de 28 de fevereiro de 2008.

([24]) Nos termos do artigo 1.º, ponto 999, da Lei n.º 296 de 27 de dezembro de 2006 e do artigo 1.º, alínea e), do Decreto-Lei 430/1997.

([25]) A taxa de rentabilidade desejada para um investidor em capitais próprios atendendo ao perfil de risco da empresa e fluxos de caixa associados.

(53) Na prática, o montante da compensação paga à Laziomar não pode, porém, exceder o limite máximo de 10 030 606 euros por ano, conforme estabelecido na Lei de 2009 (ver considerando 30). Embora a Lei de 2009 estabeleça um limiar máximo para a compensação anual paga a todas as empresas Tirrenia pela prestação dos serviços marítimos sujeitos ao regime de serviço público, a Diretiva CIPE também inclui algumas garantias que permitem a esses operadores cobrir suficientemente os seus custos de exploração. Assim sendo, tal como indicado no quadro 2, a compensação paga em 2012 e 2013 foi aumentada para cobrir a totalidade dos custos do serviço público nesses anos.

(54) Em particular, de acordo com a Diretiva CIPE, o âmbito dos serviços, as tarifas máximas estabelecidas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos e a compensação efetivamente concedida têm de ser definidas de molde a proporcionar ao prestador de serviços a cobertura da totalidade dos custos admissíveis. É aplicável a seguinte fórmula:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA)$$

na qual:

— *VA(RSP)* corresponde ao valor atualizado da compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público;

— *VA(AI(X))* corresponde ao valor atualizado de outras receitas (receitas de tarifas e outras);

— *(VA(CA))* corresponde ao valor atualizado dos custos de exploração admissíveis, reembolso de dívida e rentabilidade do capital investido.

(55) Caso a equação acima não se aplique, o âmbito das atividades subvencionadas poderia ser reduzido ou, em alternativa, a organização do serviço (por exemplo, tipo de embarcações) seria revista ou os condicionalismos tarifários seriam modificados.

(56) Além disso, o limite máximo das tarifas aplicável a cada serviço, líquido de impostos e taxas portuárias, é ajustado todos os anos com base numa fórmula de preço máximo como se segue:

$$\Delta T = \Delta P - X$$

na qual:

— ΔT corresponde à alteração da percentagem anual no limite máximo das tarifas;

— ΔP corresponde à taxa de inflação para o ano de referência;

— X corresponde à taxa anual de ajustamento real do limite máximo das tarifas, estabelecida no contrato de fornecimento de serviços públicos, que se mantém constante durante a vigência do contrato.

(57) A Diretiva CIPE também especifica que o limite máximo das tarifas pode ser ajustado para refletir variações nos custos do combustível, tomando como referência os preços normais oferecidos ao público.

2.3.2. *Privatização da Laziomar*

(58) Em 13 de fevereiro de 2013, a Região do Lácio publicou, no seu sítio Web, o anúncio de concurso para a venda da Laziomar e a concessão de uma compensação de serviço público pelo cumprimento de obrigações de serviço público nas rotas marítimas identificadas no considerando 43 ([26]). Este anúncio foi igualmente publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ([27]), no Jornal Oficial da República Italiana ([28]) e em quatro jornais diários nacionais e locais italianos.

(59) A Itália optou pelo concurso limitado previsto no artigo 55.º, n.º 6, do Código dos Contratos Públicos — Decreto Legislativo n.º 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). O critério de adjudicação escolhido foi o da proposta economicamente mais vantajosa.

(60) A fim de incentivar uma participação tão ampla quanto possível no concurso, o anúncio de concurso permitia expressamente a participação de agrupamentos temporários de proponentes, consórcios ou agrupamentos europeus de interesse económico («AEIE»).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) JO S 149 de 4 de agosto de 2012.
([28]) GURI n.º 91 de 6 de agosto de 2012.

2.3.2.1. Procedimento de venda e adjudicação final

(61) Na sequência da publicação do anúncio de concurso, no termo do prazo, oito partes manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso (a saber, a Navigazione Libera del Golfo S.r.l., a Carpoint Motorsport S.p. A., a Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., a Traghetti Lines, a CLN, a Navigazione Generale Italiana S.p.A., a Vetor S.r.l. e a Ustica Lines, sendo que esta última exerce agora a sua atividade sob a denominação «Liberty Lines») e forneceram as informações solicitadas para efeitos da seleção qualitativa da primeira fase do concurso. Sete destes participantes, com exclusão da Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., foram admitidos à fase subsequente e convidados a apresentar uma proposta em 16 de maio de 2013.

(62) O convite à apresentação de propostas continha o projeto do novo contrato de dez anos a assinar entre o proponente selecionado e a Região do Lácio, bem como informações mais pormenorizadas sobre o procedimento de concurso. Em especial, a carta de convite confirmava que seria escolhida a proposta economicamente mais vantajosa para o contrato de fornecimento de serviços, sendo atribuídos 30 pontos ao fator preço e 70 pontos às qualificações técnicas. No que diz respeito ao preço de venda da Laziomar, a carta de convite mencionava um montante fixo correspondente a 2 272 000 euros, calculado com base num estudo independente, que tinha determinado o valor total dos ativos da Laziomar (ver considerandos 66 e 67). Este preço não era negociável e, por conseguinte, não era objeto da proposta financeira dos proponentes.

(63) Por este motivo, foi solicitado a todos os potenciais proponentes que incluíssem o montante fixo acima referido para a venda da Laziomar na sua proposta financeira, e a Região do Lácio escolheria a proposta economicamente mais vantajosa no seu conjunto com base no preço e noutros critérios relativos ao serviço, principalmente critérios de natureza técnica, tal como estabelecido na carta de convite (ver considerando 62).

(64) No termo do prazo, a CLN apresentou a sua proposta, cujas especificações foram examinadas e o resultado foi positivo. Não foi apresentada qualquer outra proposta.

(65) Por conseguinte, o concurso foi adjudicado à CLN, tanto no que diz respeito à privatização da atividade da Laziomar como à prestação dos serviços marítimos (ver secção 2.3.3).

2.3.2.2. O contrato de venda

(66) O contrato de venda foi celebrado em 30 de dezembro de 2013 e define a transferência de ações da Laziomar para a CLN pelo preço fixo de 2 272 000 euros, com base numa avaliação por peritos independentes encomendada pela Região do Lácio.

(67) O montante reflete principalmente o valor dos ativos fixos corpóreos (constituídos por quatro embarcações e equipamento industrial e comercial) e o valor da bilhética para a ilha de Ventotene, tal como constava do balanço da empresa em 1 de junho de 2011.

(68) Nos termos da cláusula 4.ª do contrato de venda, a CLN é obrigada a notificar a Região do Lácio de qualquer venda futura das ações da Laziomar a terceiros, permanecendo, no entanto, responsável, em conjunto com o novo adquirente da Laziomar, pelo cumprimento das obrigações do contrato de fornecimento de serviços.

2.3.2.3. Processos a nível nacional

(69) O resultado do procedimento de concurso que adjudicou a atividade da Laziomar e o contrato de fornecimento de serviços públicos à CLN foi impugnado no Tribunal Administrativo Regional do Lácio («TAR»).

(70) A Vetor S.r.l. («Vetor»), que explora igualmente a rota Anzio-Ponza com embarcações de sustentação dinâmica (*hydrofoils*) (Linha A1), apresentou um pedido de medidas provisórias com fundamento na ilegitimidade do procedimento de concurso junto do TAR, que foi indeferido pelo Despacho n.º 2995/2013. O mesmo tribunal também se pronunciou sobre o mérito e, no Acórdão n.º 467/2014, indeferiu o pedido da Vetor. Em sede de recurso, o Conselho de Estado confirmou as referidas decisões no Acórdão n.º 5421/2018.

2.3.3. *O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região do Lácio e a Laziomar*

2.3.3.1. O beneficiário

(71) Tal como referido no considerando 64, a CLN apresentou uma proposta para o novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Na sequência da apresentação da proposta vencedora, a Laziomar (que foi adquirida pela CLN, mas que manteve a sua identidade jurídica distinta) assinou o novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Região do Lácio para a exploração de rotas marítimas em 15 de janeiro de 2014.

2.3.3.2. As rotas

(72) A Laziomar presta serviços de transporte de passageiros, mistos (passageiros, veículos e mercadorias) e de transporte exclusivo de mercadorias (bens e bens especiais) ao abrigo do regime de serviço público em várias rotas de cabotagem, do seguinte modo:

Quadro 3

Rede de rotas exploradas pela Laziomar no âmbito do novo contrato de fornecimento de serviços

Formia-Ponza (*ferry* – serviço misto) — **Linha T1**
Formia-Ventotene (*ferry* – serviço misto) — **Linha T2**
Terracina-Ponza (*ferry* – serviços mistos e de transporte de mercadorias ([1])) — **Linha T3**
Terracina-Ventotene (*ferry* – serviço de transporte de mercadorias) — **Linha T4**
Anzio-Ponza (*hydrofoil* — serviço de transporte de passageiros) — **Linha A1**
Formia-Ponza (*hydrofoil* — serviço de transporte de passageiros) — **Linha A2**
Formia-Ventotene (*hydrofoil* — serviço de transporte de passageiros) — **Linha A3**
([1]) Algumas viagens nesta linha abrangem apenas o transporte de mercadorias (ver quadro 9).

2.3.3.3. Duração

(73) O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região do Lácio e a Laziomar tem uma duração de dez anos (2014-2024).

2.3.3.4. As obrigações de serviço público

(74) As obrigações de serviço público impostas à Laziomar dizem respeito, nomeadamente, aos portos servidos, ao tipo e à capacidade das embarcações afetadas às rotas marítimas exploradas, à frequência do serviço e às tarifas máximas.

2.3.3.5. Disposições em matéria de compensação e adjudicação final

(75) Com base no procedimento de concurso, o montante de base anual da compensação, ao abrigo do novo contrato, pelo cumprimento das obrigações de serviço público nas rotas marítimas identificadas no considerando 43 foi fixado pela Região do Lácio em 14 300 550 euros, sujeito a revisão em baixa. O montante foi finalmente fixado em 12 752 074 euros (totalizando 127 520 740 euros ao longo do período de vigência contratual de dez anos).

(76) Nos termos da cláusula 6.ª do contrato, a Região do Lácio pode ajustar a compensação, para cima ou para baixo, a fim de ter em conta alterações respeitantes às viagens efetivamente realizadas todos os anos. O nível da compensação não é afetado se o número de viagens realizadas todos os anos for superior ou inferior ao número contratualmente acordado em 3% ou menos. Caso as alterações, para cima ou para baixo, sejam superiores a 3%, a compensação é ajustada em conformidade, multiplicando o número de viagens a mais ou a menos pelo preço unitário indicado na proposta. Em 2017, o contrato de fornecimento de serviços foi alterado para ajustar o nível de compensação, tendo este sido fixado em 13 524 536 euros.

(77) O montante da compensação é determinado com base na metodologia estabelecida pela Diretiva CIPE (ver considerandos 47 a 57). As garantias estabelecidas pela Diretiva CIPE foram transpostas para o novo contrato de fornecimento de serviços.

(78) O contrato de fornecimento de serviços prevê o pagamento de uma compensação que não exceda o necessário para cobrir os custos líquidos incorridos com o cumprimento das obrigações de serviço público (equilíbrio económico-financeiro). Em caso de desvios em relação a este equilíbrio contratual, o contrato de fornecimento de serviços prevê, na cláusula 25.ª, um mecanismo de reequilíbrio que avalia todos os parâmetros associados ao pagamento da compensação. Por conseguinte, se, em consequência de uma alteração de caráter material ([29]) dos parâmetros económicos em que se baseia, o montante da compensação se revelar insuficiente para cobrir todos os custos incorridos na prestação do serviço, o novo contrato de fornecimento de serviços permite uma revisão dos parâmetros principais da compensação, a saber: i) o sistema tarifário, ii) o nível dos serviços públicos prestados, iii) o nível do limite máximo do preço anual, e iv) as contribuições de capital destinadas a investimentos.

(79) Nos termos da cláusula 4.ª, n.os 4 a 6, do contrato de fornecimento de serviços, a compensação paga ao operador sofre uma redução de 80% em caso de interrupção dos serviços devido a greve dos trabalhadores e de 30% em caso de outros acontecimentos imprevistos, ao passo que a não prestação dos serviços em circunstâncias diferentes de greves ou acontecimentos imprevistos implica, nos termos da cláusula 9.ª do referido contrato, o pagamento de multas.

(80) Nos termos da cláusula 22.ª do contrato de fornecimento de serviços, o operador é obrigado a implementar um sistema de acompanhamento técnico, económico e de gestão, segundo o qual as contas anuais de lucros e perdas relativas ao serviço prestado com base no referido contrato são enviadas à autoridade regional para verificação.

(81) Nos termos da cláusula 4.ª, n.º 2, do contrato de fornecimento de serviços, a compensação anual a pagar à Laziomar foi estimada em 12 752 074 euros. No entanto, nos termos da cláusula 4.ª, n.º 3, do referido contrato, o preço efetivamente pago à Laziomar é determinado com base nas viagens efetivamente realizadas (isto é, o preço por milha para cada rota), tendo em conta os riscos envolvidos (comerciais e industriais), tal como previsto no contrato (por exemplo, redução da compensação no caso de não realização das viagens, multas em caso de interrupção dos serviços, etc.).

(82) O quadro 4 apresenta a compensação fixada com base no procedimento de concurso ao longo de todo o período contratual e a compensação efetivamente paga à Laziomar durante o período de 2014-2019, na sequência de alterações relativas ao número de viagens, nos termos da cláusula 6.ª do contrato de fornecimento de serviços.

Quadro 4

Compensação fixada e paga à Laziomar no âmbito do novo contrato de fornecimento de serviços (EUR) 2014-2019

Ano	Compensação fixada (EUR)	Compensação paga (EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) A cláusula 25.ª, n.º 2, estabelece: «Um desvio positivo ou negativo no equilíbrio económico e financeiro pode ser causado por:
a) Deficiências na gestão;
b) Comunicação incorreta, pela Laziomar, dos serviços efetivamente prestados para a determinação do preço anual;
c) Condições de mercado excecionalmente desfavoráveis que escapem ao controlo da Laziomar, resultando numa deterioração das condições de exploração e, por conseguinte, num aumento dos custos de exploração ou numa diminuição das receitas tarifárias, que conduzam a uma diminuição do resultado da exploração superior a 10%;
d) Encargos financeiros;
e) Alterações às disposições legislativas e regulamentares que estabeleçam novas condições para a prestação do serviço previsto no contrato;
f) Novos investimentos exigidos pela Região a partir de recursos públicos previstos na cláusula 19.ª;
g) Alterações do sistema tarifário referido na cláusula 3.ª;
h) Condições de mercado excecionalmente favoráveis que conduzam a um aumento do resultado de exploração superior a 0%;
i) Aumentos do custo unitário do pessoal em resultado das obrigações decorrentes da CCNL [Convenção Coletiva Nacional de Trabalho] e de instrumentos adicionais de negociação ao nível da empresa;
j) Política comercial aplicada pela Laziomar até aos níveis máximos fixados no anexo G do presente contrato». (Tradução não oficial da Comissão).

2.3.4. *A prioridade de acostagem*

(83) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 estabelece que, a fim de garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das suas obrigações de serviço público, as empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar, manteriam a acostagem já atribuída e a prioridade na afetação de novos horários de acostagem, em consonância com os procedimentos estipulados pelas autoridades marítimas, conforme estabelecido na Lei n.º 84 de 28 de janeiro de 1994 e no Código Marítimo italiano.

2.3.5. *As medidas previstas pela Lei de 2010*

(84) A Lei de 2010 estabelecia a possibilidade de as empresas do antigo grupo Tirrenia usarem, a título temporário, os recursos financeiros já afetados ([30]) à atualização e modernização da frota para, em vez disso, cobrirem necessidades de liquidez urgentes. As empresas do antigo grupo Tirrenia que utilizassem esta possibilidade tinham, contudo, de repor estes fundos específicos para poderem, ainda assim, realizar as necessárias modernizações das suas embarcações. Estas modernizações eram necessárias para cumprir as novas normas internacionais em matéria de segurança decorrentes do Acordo de Estocolmo de 1996 ([31]).

(85) Em especial, recorrendo a dois instrumentos ([32]), foram colocados de parte 23 750 000 euros para pagar as modernizações de todo o grupo Tirrenia. No entanto, a Laziomar não utilizou estes instrumentos (ver considerando 132).

(86) Além disso, o artigo 1.º da Lei de 2010 também estabelecia o seguinte:

a) As convenções iniciais são prorrogadas a partir de 1 de outubro de 2010 até ao fim do processo de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também o considerando 31);

b) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, que foi convertido com modificações na Lei de 2009, é alterado com a introdução do n.º 24-A. De acordo com esse número, todos os atos oficiais e operações para aplicação do disposto nos n.ºs 1-15 da Lei de 2009 beneficiam de isenção fiscal. Estes números dizem respeito à liberalização do setor da cabotagem marítima através da privatização do grupo Tirrenia, incluindo a sua fase preparatória, isto é, a transferência das empresas regionais para as respetivas regiões;

c) A fim de assegurar a continuidade do serviço público e apoiar o processo de privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia, as regiões em causa podem utilizar os recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ([33]) nos termos da Diretiva CIPE n.º 1/2009 de 6 de março de 2009 ([34]).

2.4. **Procedimento de infração n.º 2007/4609**

(87) Na sequência de comunicações anteriores entre os serviços da Comissão e a Itália, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes enviou, em 19 de dezembro de 2008, um pedido de informações à Itália. O pedido dizia respeito, nomeadamente, a uma visão geral das rotas de serviço público na altura e da missão de serviço público que a Itália previa no âmbito das novas convenções propostas. Além disso, foi pedido à Itália que fornecesse mais pormenores sobre os planos de privatização para o grupo Tirrenia.

(88) Na sua carta de 28 de abril de 2009, a Itália transmitiu uma resposta pormenorizada ao pedido da Comissão de 19 de dezembro de 2008. Nessa carta, a Itália declarava, nomeadamente, o seguinte:

1) A prorrogação das convenções iniciais até 31 de dezembro de 2009 era necessária para concretizar a liberalização do setor da cabotagem marítima na Itália através da privatização do grupo Tirrenia;

([30]) Conforme estabelecido no artigo 19.º, n.º 13-A, do Decreto-Lei 78/2009, que foi convertido na Lei 102/2009 («Lei 102/2009»), e no artigo 19.º-B, n.º 19, da Lei de 2009.

([31]) Estas normas de segurança foram depois especificadas na Diretiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de março de 1998, transposta pelo Decreto Legislativo n.º 45 de 4 de fevereiro de 2000, na Diretiva 2003/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, transposta pelo Decreto Legislativo n.º 52 de 8 de março de 2005, e na Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, transposta pelo Decreto Legislativo n.º 65 de 14 de março de 2005.

([32]) Todos os fundos (isto é, 7 000 000 de euros) previstos no artigo 19.º-B, n.º 19, da Lei de 2009 e 16 750 000 euros dos fundos previstos na Lei 102/2009.

([33]) O Fundo para as Zonas Subutilizadas (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) é um fundo nacional que apoia a execução da política regional italiana. Os seus recursos são principalmente reservados para regiões identificadas como tal pelas autoridades italianas.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, n.º 137, de 16 de junho de 2009.

2) A compensação de serviço público concedida ao grupo Tirrenia era necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas através das ligações marítimas que não eram satisfatoriamente asseguradas por operadores privados no mercado;

3) Em 10 de março de 2009, tinha sido concluído um processo exaustivo de racionalização das rotas. Este processo teve em conta os aspetos sociais, de emprego e económicos pertinentes, bem como a necessidade de salvaguardar as ligações essenciais para a continuidade territorial, e incluiu uma consulta das seis regiões em causa. Esta racionalização resultaria numa redução do custo líquido do serviço público de aproximadamente 66 milhões de euros e no despedimento de cerca de 600 membros da tripulação em relação a todo o grupo Tirrenia. A Itália recordou também que a racionalização de 2009 complementava os esforços anteriores (em 2004, 2006 e 2008) para reduzir os serviços prestados pelo grupo Tirrenia;

4) Os objetivos eram i) manter as ligações necessárias para assegurar a continuidade territorial com e entre as ilhas e o continente e o direito à saúde, à educação e à mobilidade, ii) racionalizar ligações onde existiam operadores privados que asseguravam as mesmas ligações durante o mesmo período, com garantias similares de qualidade e continuidade, e iii) racionalizar as ligações no verão e de alta velocidade que transportam apenas pessoas;

5) Na carta, a Itália facultou uma visão geral das rotas exploradas pelas empresas do grupo Tirrenia durante 2008 e o número reduzido de rotas que as empresas do grupo Tirrenia iriam explorar em 2009. Segundo a Itália, estas últimas rotas formariam a base das novas convenções que seriam celebradas com os novos proprietários das empresas do grupo Tirrenia.

(89) Em 21 de dezembro de 2009, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes enviou uma carta à Itália observando, nomeadamente, que, atendendo à revisão radical do setor da cabotagem marítima na Itália, e devido ao impacto social considerável que a privatização teria implicado, se os concursos fossem realizados numa simples base de contrato de fornecimento de serviços públicos, a colocação a concurso das companhias de navegação providas desses contratos era aceitável — em princípio e a título de exceção — para efeitos de assegurar a conformidade com o critério da não discriminação entre armadores comunitários estabelecido no Regulamento (CEE) nº 3577/92 ([35]) do Conselho («Regulamento Cabotagem Marítima»). A Comissão observa que o Regulamento Cabotagem Marítima não exige que os Estados-Membros privatizem as suas companhias de transporte marítimo, mas apenas que liberalizem esse mercado específico.

(90) Em 29 de janeiro de 2010 ([36]), a Comissão enviou uma carta de notificação para cumprir referente à aplicação incorreta do Regulamento Cabotagem Marítima. Nessa carta, a Comissão recordou que esse regulamento exige que, sempre que um Estado-Membro celebre contratos de fornecimento de serviços públicos ou imponha obrigações de serviço público, o faça numa base não discriminatória em relação a todos os armadores da União. O artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento estabelece que os contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato. Contudo, a Comissão observou que as empresas do grupo Tirrenia continuaram a prestar serviços de transporte marítimo após o termo dos respetivos contratos de fornecimento de serviços públicos (as convenções iniciais). Em especial, essas convenções deveriam terminar no fim de 2008, mas foram reiteradamente prorrogadas pela Itália. Por conseguinte, a Comissão convidou a Itália a apresentar as suas observações.

(91) Também em 29 de janeiro de 2010, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes respondeu à carta da Itália de 22 de janeiro de 2010. O diretor-geral sublinhou que a sua resposta dizia apenas respeito à conformidade com o Regulamento Cabotagem Marítima e não a questões de auxílios estatais. Neste contexto, o diretor-geral indicou que as justificações apresentadas relativamente a determinadas rotas eram suficientes para dissipar as dúvidas manifestadas anteriormente. O diretor-geral recordou que os contratos de fornecimento de serviços públicos apenas podem abranger rotas em relação às quais existe uma deficiência do mercado.

(92) Em 29 de março de 2010, a Itália respondeu à carta de notificação para cumprir da Comissão de 29 de janeiro de 2010.

(93) Em 10 de setembro de 2010, a Itália informou a Comissão, durante uma reunião *ad hoc*, de que o procedimento concorrencial para o contrato que contemplava, nomeadamente, as rotas do arquipélago das ilhas Pontinas exploradas pela Caremar também registava atrasos. Subsequentemente, a Lei n.º 163 de 1 de outubro de 2010 voltou a prorrogar as convenções iniciais até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também o considerando 31).

([35]) 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).

([36]) A carta de notificação para cumprir foi adotada em 28 de janeiro de 2010, mas só foi notificada à Itália no dia seguinte.

(94) Tendo em conta estes desenvolvimentos, a Comissão enviou uma carta de notificação para cumprir complementar em 24 de novembro de 2010. Nesta carta, a Comissão declarou o seguinte:

a) a convenção inicial, nomeadamente da Caremar, foi prorrogada automaticamente sem qualquer procedimento concorrencial;

b) embora os contratos de fornecimento de serviços públicos em causa tenham continuado a ser aplicados, não foi realizado nenhum procedimento concorrencial, nomeadamente para a Caremar;

c) reservava-se o direito de emitir um parecer fundamentado, se necessário (tendo em conta eventuais observações que a Itália pudesse apresentar).

(95) Em 21 de junho de 2012, a Comissão adotou um parecer fundamentado relativo ao atraso da privatização das três empresas (Caremar, Laziomar e Saremar) do antigo grupo Tirrenia. Dado que os procedimentos de concurso para as outras três empresas (Tirrenia, Toremar e Siremar) tinham sido concluídos no decurso de 2011 ([37]), o parecer fundamentado não cobria estas empresas. A Comissão observou que a Itália não tinha lançado procedimentos concorrenciais para a adjudicação de contratos de fornecimento de serviços públicos para a cabotagem marítima explorada, entre outras empresas, pela Laziomar, mais de três anos após o termo normal das respetivas convenções iniciais. Essas convenções tinham sido prorrogadas automática e indefinidamente, impedindo, assim, outros armadores da União de competir pela adjudicação desses contratos.

(96) Em 8 de agosto de 2012, a Itália respondeu ao parecer fundamentado, indicando que os anúncios de concurso para a adjudicação das empresas providas dos novos contratos de fornecimento de serviços públicos tinham sido ou seriam em publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*. Em especial, em relação à Laziomar, o anúncio tinha sido enviado para publicação em 1 de agosto de 2012.

(97) Em 14 de janeiro de 2014, a CLN tornou-se a nova proprietária da Laziomar e assinou um contrato de fornecimento de serviços públicos de dez anos para as ligações com o arquipélago das ilhas Pontinas.

(98) Por carta de 15 de julho de 2016, a Itália informou a Comissão de que a privatização de todas as empresas do antigo grupo Tirrenia tinha sido concluída. Em 8 de dezembro de 2016, a Comissão decidiu encerrar o procedimento de infração.

3. **FUNDAMENTOS PARA INICIAR E ALARGAR O PROCEDIMENTO**

3.1. **A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália** ([38])

3.1.1. *Observância dos critérios Altmark e existência de auxílio*

(99) Na sua Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a definição das obrigações de serviço público constante das convenções iniciais celebradas com todas as empresas do antigo grupo Tirrenia não era suficientemente clara e, portanto, não permitia à Comissão concluir definitivamente se continha um erro manifesto. Em especial, a Comissão não dispunha, nessa fase, de uma visão completa das obrigações efetivamente impostas para a exploração, designadamente, das rotas no arquipélago das ilhas Pontinas comparativamente com os serviços oferecidos por concorrentes em algumas dessas rotas.

(100) A Comissão considerou, a título preliminar, que a segunda condição do Acórdão *Altmark* ([39]) estava satisfeita, porquanto os parâmetros na base do cálculo da compensação tinham sido estabelecidos previamente e observavam os requisitos de transparência. Em especial, a Comissão observou que esses parâmetros são descritos nas convenções iniciais (para a compensação relativa ao ano de 2009) e na Diretiva CIPE (para a compensação a partir de 2010).

([37]) Ainda que a transferência formal da Tirrenia, Toremar e Siremar só tenha ocorrido em 2012.

([38]) A Decisão de 2011 contém fundamentos para dar início ao procedimento em relação, nomeadamente, aos auxílios pagos às seis empresas do antigo grupo Tirrenia com base nas convenções iniciais. À data da adoção da Decisão de 2011 (5 de outubro de 2011), a Caremar tinha acabado de transferir os serviços marítimos nas rotas do arquipélago das ilhas Pontinas para a Laziomar (1 de junho de 2011). Embora a Decisão de 2011 não refira expressamente a Laziomar, a apreciação preliminar da Comissão sobre a convenção inicial que abrange as referidas rotas aplica-se igualmente à Laziomar, uma vez que esta é o novo operador dessas rotas.

([39]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) No entanto, a Comissão considerou que a terceira condição do Acórdão *Altmark* não parecia ter sido satisfeita e que os operadores poderiam ter sido sobrecompensados pela realização de missões de serviço público. Em especial, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga às empresas do antigo grupo Tirrenia a partir de 2009, dada a ausência de uma definição clara das obrigações impostas a essas empresas. Do mesmo modo, a Comissão questionou até que ponto o prémio de risco de 6,5%, aplicável a partir de 2010, refletia um nível apropriado de risco, atendendo a que, à primeira vista, os operadores não pareciam assumir os riscos suportados normalmente na prestação de tais serviços.

(102) A Comissão também considerou, a título preliminar, que a quarta condição Altmark não estava satisfeita, na medida em que a prorrogação da convenção inicial não tinha sido colocada a concurso. Ademais, a Comissão observou que não tinha recebido quaisquer elementos de prova que corroborassem o argumento de que, de facto, os operadores prestavam os serviços em causa ao menor custo para a coletividade.

(103) Por conseguinte, na Decisão de 2011, a Comissão concluiu, a título preliminar, que a compensação de serviço público paga aos operadores durante a prorrogação das convenções iniciais constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Além disso, a Comissão concluiu que este auxílio deveria ser considerado um novo auxílio.

3.1.2. *Compatibilidade*

(104) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público para os anos de 2009-2011 não se insere no âmbito de aplicação da Decisão SIEG de 2005 ([40]) e do Enquadramento SIEG de 2005 ([41]). Por conseguinte, a Comissão apreciou esta medida diretamente à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e concluiu que tinha dúvidas sobre se as condições de compatibilidade aplicáveis estavam satisfeitas.

(105) Na Decisão de 2012, a Comissão observou que, em 31 de janeiro de 2012, tinha entrado em vigor um novo pacote SIEG composto pela Decisão SIEG de 2011 ([42]) e pelo Enquadramento SIEG de 2011 ([43]). Contudo, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público no âmbito da prorrogação da convenção inicial não podia ser considerada compatível com o mercado interno e estar isenta do requisito de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2011.

(106) A Lei de 2010 previa a prorrogação da convenção inicial a partir de 30 de setembro de 2010 até ao fim do processo de privatização. Consequentemente, a compensação recebida pela Laziomar desde 1 de junho de 2011 até à sua privatização não podia ser apreciada com base no Enquadramento SIEG de 2011.

3.2. **Privatização da Laziomar**

(107) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas de que o procedimento de concurso para a venda da Laziomar tivesse sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar a venda pelo preço de mercado.

(108) A Comissão considerava que certas condições impostas na privatização poderão ter restringido o número de proponentes e/ou influenciado o preço de venda. A Comissão reiterou a sua prática constante relativa à venda de ativos de empresas públicas pelo Estado (ou, neste caso, imputável ao Estado): considerações não económicas que um vendedor privado não teria ponderado, tais como razões de ordem pública, requisitos em matéria de emprego ou desenvolvimento regional, apontam para a existência de um auxílio estatal se impuserem obrigações onerosas ao potencial comprador e forem, portanto, suscetíveis de reduzir o preço de venda.

([40]) 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 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).

([41]) Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

([42]) 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).

([43]) Comunicação da Comissão intitulada. «Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público».

(109) A Comissão considerou ainda que os denominados *requisitos financeiros* impostos no concurso da Laziomar perturbaram efetivamente o concurso, restringindo os potenciais proponentes às companhias marítimas existentes, uma vez que, no caso em apreço, a própria empresa, provida do contrato de fornecimento de serviços públicos, foi colocada à venda ([44]).

(110) Do mesmo modo, a Comissão sustentou que as *propostas técnicas* tinham sido objeto de pontuação, com uma ponderação significativamente mais elevada do que as propostas económicas (ver considerando 62), enquanto o preço das ações tinha sido fixado pelas autoridades públicas.

(111) Pelas razões que precedem, a Comissão concluiu, a título preliminar, que o processo de privatização da Laziomar não tinha sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar, por si só, a realização da venda pelo preço de mercado e a obtenção do preço mais elevado pelas ações. Por conseguinte, nessa fase, a Comissão não podia excluir que tivesse sido conferida uma vantagem económica ao adquirente.

(112) A Comissão considerou igualmente, com base nas informações disponíveis aquando da adoção da sua Decisão de 2012, que qualquer auxílio eventualmente concedido no decurso do processo de privatização seria incompatível.

3.3. **O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região do Lácio e a Laziomar**

3.3.1. *Observância dos critérios Altmark, existência de auxílio e compatibilidade*

(113) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação paga à Laziomar não satisfazia os critérios estabelecidos no Acórdão *Altmar*k, pelo que constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão chegou a esta conclusão dado que: i) os concorrentes que aparentemente ofereciam serviços semelhantes estavam presentes, pelo menos, em certas rotas exploradas pela Laziomar e as informações disponíveis não eram suficientes para permitir à Comissão concluir se o SIEG refletia uma necessidade real de serviço público que não podia ser suprida exclusivamente pelas forças de mercado; ii) o cálculo da compensação nos termos da Diretiva CIPE parecia ter resultado na sobrecompensação do operador pela prestação do serviço público pelas mesmas razões que foram expressas na Decisão de 2011; e iii) aparentemente, o quarto critério do Acórdão *Altmark* não foi respeitado, uma vez que o serviço público foi submetido a concurso na condição de o proponente selecionado adquirir a totalidade da empresa Laziomar. A Comissão considerou que, se o contrato de fornecimento de serviços públicos tivesse sido submetido a concurso sem o requisito de aquisição, poderia ter resultado num custo inferior para a coletividade.

3.3.2. *Compatibilidade*

(114) No que diz respeito à compatibilidade da compensação paga à Laziomar, a Comissão observou que, com base nas informações fornecidas pelas autoridades italianas, a Decisão SIEG de 2011 não parecia ser aplicável. Em todo o caso, a Comissão não podia extrair conclusões sobre a aplicação da Decisão SIEG de 2011, uma vez que, naquela fase, o contrato assinado ainda não tinha sido facultado. A Comissão não recebeu quaisquer informações (por exemplo, sobre o número de passageiros transportados nos dois anos anteriores à atribuição) que lhe permitissem examinar as restantes condições de compatibilidade da Decisão SIEG de 2011. A Comissão apreciou depois o auxílio com base no Enquadramento SIEG de 2011, mas constatou que tinha dúvidas sobre se as condições de compatibilidade estabelecidas nesse enquadramento estavam satisfeitas e convidou a Itália a demonstrar que era esse o caso.

3.4. **A prioridade de acostagem**

(115) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que, se a prioridade de acostagem não for remunerada, a medida constitui uma vantagem regulamentar que não envolve qualquer transferência de recursos estatais e, portanto, não pode ser qualificada como auxílio estatal. Em alternativa, se a prioridade de acostagem for remunerada, a Comissão considerou que, caso a Laziomar preste um SIEG genuíno e esta prioridade seja apenas concedida em relação a rotas abrangidas pelo SIEG, não resultará numa vantagem económica adicional, porquanto será inerente à prestação do SIEG. Contudo, a Comissão convidou a Itália e terceiros a prestarem informações adicionais sobre esta medida.

([44]) O convite à apresentação de propostas estabelecia que o volume de negócios total dos potenciais proponentes no setor do transporte marítimo nos três exercícios anteriores não podia ser inferior a 60 milhões de euros.

(116) Uma vez que tinha suscitado dúvidas sobre a legitimidade da missão de SIEG, a Comissão não podia extrair conclusões quanto à compatibilidade da medida, caso fosse considerada um auxílio.

3.5. **As medidas previstas pela Lei de 2010**

(117) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas pela Lei de 2010 constituíam um auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Estas medidas incluíam: 1) a eventual utilização, para efeitos de liquidez, dos fundos reservados para a modernização das embarcações, 2) as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização, e 3) a eventual utilização de recursos do FAS. A Comissão convidou a Itália a esclarecer se e de que forma cada uma destas medidas era necessária para prestar o serviço público.

(118) A Comissão também considerou, a título preliminar, que estas medidas constituíam, provavelmente, um auxílio ao funcionamento ao reduzirem os custos que a Laziomar, e as demais empresas do antigo grupo Tirrenia, teriam, de outro modo, de suportar, pelo que deveriam ser consideradas incompatíveis com o mercado interno.

4. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

4.1. **Sobre as obrigações de serviço público e o ambiente concorrencial**

(119) A Itália apresentou uma lista das rotas (corroborada pela documentação legal correspondente) exploradas pela Caremar e, posteriormente, pela Laziomar que estão sujeitas a obrigações de serviço público, nomeadamente em matéria de frequência sazonal e de horários, o ambiente concorrencial e os motivos conducentes a estas obrigações de serviço público.

(120) No que diz respeito à existência de um verdadeiro SIEG, a Itália observou que as obrigações de serviço público acima referidas foram estabelecidas para manter a continuidade territorial e a ligação do continente com as ilhas e para assegurar o fornecimento de bens, incluindo bens especiais, necessários ao bom funcionamento dos serviços públicos e sociais das ilhas. Esse serviço contribui igualmente para o desenvolvimento económico das ilhas, garante a satisfação das necessidades essenciais de mobilidade das comunidades insulares ao longo do ano e assegura o respeito do direito constitucional à continuidade territorial. ([45])

(121) No que diz respeito ao ambiente concorrencial, a Itália apresentou informações que demonstram que a Laziomar é o único operador que explora as rotas ao longo de todo o ano; existe concorrência em algumas rotas, mas apenas durante a época alta. Não obstante, a Itália entende que o serviço oferecido pela Laziomar não pode ser substituído e que a garantia de continuidade territorial não poderia ter sido alcançada apenas pelas forças de mercado.

4.2. **Sobre a privatização da Laziomar**

4.2.1. *Sobre o preço de venda da Laziomar*

(122) Segundo a Itália, a privatização da Laziomar envolveu a transferência da totalidade do capital social da empresa através de um procedimento de concurso lançado pela Região do Lácio. Este procedimento implicou ainda a atribuição simultânea de serviços públicos marítimos no arquipélago das ilhas Pontinas por um período de dez anos, a fim de manter a continuidade territorial.

(123) A Região do Lácio encomendou uma avaliação por peritos independentes (ver considerandos 66 e 67) para examinar as questões jurídicas e económicas da venda da Laziomar. Segundo a Itália, esta avaliação expõe de forma clara e concisa os procedimentos seguidos para determinar o valor de mercado do capital social da Laziomar.

([45]) Segundo a Itália, a necessidade de continuidade territorial é fundamental, em particular para a ilha de Ponza, que está localizada a cerca de 27 milhas náuticas de Terracina e a 36 milhas náuticas de Anzio, e tem menos de 3 400 habitantes. No seu entender, estas considerações são igualmente válidas para a ilha de Ventotene, que tem menos de 800 habitantes.

4.2.2. *Sobre a transparência e a natureza não discriminatória do procedimento*

(124) A Itália salienta que os procedimentos foram realizados em conformidade com os princípios jurídicos da transparência e da não discriminação. Defende que as sete partes admitidas à fase seguinte do concurso receberam as informações necessárias para apresentar a sua proposta, incluindo os «regulamentos do concurso» e os anexos, o «contrato de fornecimento de serviços» e os anexos, bem como o «contrato de transferência das ações» e os anexos.

(125) A Itália alega ainda que a Região do Lácio eliminou do convite à apresentação de propostas os requisitos de elegibilidade financeira que teriam impedido a participação no concurso de empresas que não fossem companhias de navegação (ver considerando 109). A fim de permitir uma participação tão ampla quanto possível no concurso, o convite à apresentação de propostas permitia ainda expressamente a participação de agrupamentos temporários de proponentes, consórcios ou AEIE.

(126) No que diz respeito às dúvidas da Comissão quanto ao facto de as propostas técnicas terem uma ponderação significativamente superior à das propostas económicas (ou seja, 70 e 30 pontos, respetivamente), a Itália remete para o Acórdão n.º 782/2017, de 30 de março de 2017, do Conselho de Estado ([46]), no qual se afirma que a entidade adjudicante, ao aplicar este critério, deve «destacar os elementos qualitativos da proposta e selecionar critérios que garantam uma comparação competitiva efetiva dos perfis técnicos. Para o efeito, deve estabelecer a pontuação máxima prevista para a proposta económica de modo a garantir que este elemento não prevaleça sobre os outros».

(127) Assim, segundo a Itália, esta diferença na ponderação permitiu avaliar de forma coerente os elementos qualitativos da proposta e desencorajar revisões em baixa excessivas do preço que teriam sido difíceis de suportar sem sacrificar a qualidade do serviço público. Além disso, permitiu igualmente à Região do Lácio obter economias significativas de custos, dado que, nos termos do contrato adjudicado ao proponente vencedor, este prestaria o serviço público mediante uma compensação cujo montante era 10,8% mais baixo do que o preço de base (ver considerando 75).

4.3. **Sobre a conformidade da prorrogação da convenção inicial e do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com as condições Altmark**

(128) A Itália alega que os quatro critérios Altmark foram cumpridos, tanto para o período de 2011-2013 como para o período de 2014-2024, pelas seguintes razões:

— na sua Decisão de 2012, a Comissão não contestou a conformidade com o primeiro e o segundo critério Altmark,

— no que respeita ao terceiro critério Altmark e às dúvidas expressas pela Comissão na sua Decisão de 2011 quanto ao facto de o prémio de risco de 6,5% previsto na Diretiva CIPE aparentemente não refletir um nível adequado de risco (considerandos 206-207), a Itália remete para a decisão da Comissão, de 13 de junho de 2017, relativa à ligação marítima rápida para o transporte de passageiros entre Messina e Reggio Calabria, em que a metodologia de cálculo, que utilizava uma taxa fixa de 8% como a taxa de remuneração prevista, não foi contestada ([47]). Em especial, neste último caso, a Comissão aceitou uma taxa de 8% constituída pelo prémio de risco de 6,5% previsto na Diretiva CIPE, tendo em conta que o contrato não implicava a atribuição de direitos exclusivos, acrescido de 1,5%, tendo em conta a curta duração do contrato. Ademais, a Itália, a propósito do novo contrato de fornecimento de serviços públicos, alega que só poderiam ser aplicadas medidas destinadas a restabelecer o equilíbrio económico-financeiro em caso de uma alteração das receitas líquidas superior a 3%, ao passo que qualquer redução inferior a 3% teria sido suportada pela Laziomar. Deste modo, é possível evitar uma eventual sobrecompensação, e

— a Itália considera que o quarto critério Altmark está igualmente preenchido, uma vez que o contrato de fornecimento de serviços públicos foi adjudicado na sequência de um procedimento concorrencial transparente, que permitiu selecionar o proponente com capacidade para prestar os serviços ao menor custo possível. Além disso, no que diz respeito à agregação do novo contrato de fornecimento de serviços à privatização da Laziomar, a Itália alega que o montante do concurso para a venda da Laziomar representa apenas cerca de 1,4% do montante total estabelecido para o serviço público (ou seja, da compensação total de 127 520 740 euros ao longo do período contratual de dez anos). Assim, não parece ter qualquer impacto significativo na seleção do proponente, no que diz respeito ao custo do serviço.

([46]) Este acórdão foi proferido a pedido do Ministério das Infraestruturas e dos Transportes relativamente ao projeto de decreto legislativo sobre «Disposições suplementares e retificativas do Decreto Legislativo n.º 50 de 18 de abril de 2016» (ou seja, o decreto retificativo do Código dos Contratos Públicos).

([47]) SA.42710 SIEG — ligação marítima rápida para o transporte de passageiros entre Messina e Reggio Calabria.

4.4. **Sobre a prioridade de acostagem**

(129) Relativamente à prioridade de acostagem (ver considerando 83), a Itália alega que esta se justifica pela necessidade de prestar o serviço público e que não é conferida qualquer vantagem económica à Laziomar que implique igualmente uma perda de recursos estatais.

(130) Segundo a Itália, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas às autoridades portuárias competentes para acostarem. A Itália alega ainda que esta prioridade de acostagem se tem aplicado apenas às rotas de serviço público e que a Laziomar não pagou nem paga quaisquer taxas adicionais pela mesma, uma vez que os portos lhe dariam a oportunidade de escolher primeiro os horários de acostagem, mesmo não beneficiando de uma prioridade de acostagem formal, devido à sua missão de serviço público.

4.5. **Sobre as medidas previstas pela Lei de 2010**

(131) Do mesmo modo, no que diz respeito às medidas previstas pela Lei de 2010 (ver considerandos 84, 85 e 86), a Itália alega que estas não foram afetadas à Laziomar, a qual não beneficiou nem beneficiará no futuro das mesmas.

(132) Neste contexto, a Itália alega que a Caremar (que, na altura, explorava ela própria as rotas de cabotagem marítima no arquipélago das ilhas Pontinas) tinha beneficiado da afetação dos recursos financeiros já autorizados pela Lei n.º 102/2009 e que os tinha efetivamente utilizado. Concretamente, foram afetados 1 410 000 euros à Caremar para modernizar duas das embarcações que foram posteriormente transferidas a título gratuito para a Laziomar (Quirino e Tetide). A Itália alega ainda que estes fundos não foram utilizados para efeitos de liquidez.

(133) Quanto às isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização, no atinente ao imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas, a Itália argumenta que a medida não foi aplicada, uma vez que as transferências da Caremar, da Saremar e da Toremar para as regiões foram efetuadas a título gratuito. Por conseguinte, não havendo qualquer remuneração, não se aplica o disposto no artigo 86.º, n.º 1, alínea a), da lei consolidada relativa ao imposto sobre os rendimentos referente às mais-valias decorrentes de transferências de ativos a título oneroso. No que respeita ao IVA, a Itália refere que as transferências da Caremar, da Saremar e da Toremar constituem transações isentas de IVA ao abrigo do artigo 10.º, n.º 1, ponto 4, do Decreto Presidencial n.º 633 de 26 de outubro de 1972. No que respeita aos impostos indiretos diferentes do IVA, a Itália salienta que a isenção prevista na Lei de 2010 foi concebida com o intuito de proceder a uma simplificação administrativa. Do ponto de vista tributário, os efeitos desta podem ser considerados insignificantes e de pouca monta comparativamente com os impostos de taxa fixa. Mais concretamente, a isenção diz respeito ao imposto de registo (168 euros por documento), às taxas de registo predial e de registo de hipoteca (168 euros cada) e ao imposto de selo (14,62 euros por quatro páginas).

(134) No que respeita aos recursos do FAS, a Itália alega que a Laziomar não beneficiou de qualquer vantagem. Além disso, esclareceu que não foram utilizados recursos do FAS para conceder uma compensação adicional às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Em vez disso, estes recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais estabelecidas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia, caso as mesmas se revelassem insuficientes. A Itália salienta que o artigo 1.º, n.º 5-B, do Decreto-Lei 125/2010 permitia que as regiões utilizassem os recursos do FAS para financiarem uma (parte da) compensação de serviço público regular, garantindo assim a continuidade dos serviços públicos marítimos. Além disso, a Itália esclareceu que, nos termos do artigo 26.º do Decreto-Lei 185/2008, foram reservados para o grupo Tirrenia 65 milhões de euros para cada um dos anos de 2009, 2010 e 2011, tendo por isso sido retirados 195 milhões de euros dos recursos do FAS. Esses fundos foram depois transferidos para a conta do Ministério dos Transportes reservada para o pagamento da compensação de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (à data), Toremar e Saremar]. Por conseguinte, esta medida diria respeito apenas a uma afetação de recursos do orçamento da Itália ao pagamento das compensações de serviço público.

4.6. **Sobre as regras de cálculo da compensação para o período de 2011-2019 e sobre o prémio de risco de 6,5% estabelecido na Diretiva CIPE a partir de 2010**

(135) A Itália alega que, até 14 de janeiro de 2014, a compensação paga à Laziomar foi calculada com base nos parâmetros definidos pela Diretiva CIPE. A partir de 15 de janeiro de 2014, a compensação passou a ser definida no contrato de fornecimento de serviços públicos, com base na metodologia referida na Diretiva CIPE e tendo igualmente em conta a proposta económica apresentada pelo comprador da Laziomar, a CLN, no âmbito do procedimento de concurso.

(136) A Itália esclarece que, uma vez que a Lei de 2009 estabelece um limite máximo para o montante da compensação, decidiu-se efetivamente simplificar o cálculo aplicando os 6,5% como taxa fixa de rentabilidade do capital. Esta metodologia simplificada foi aplicada durante o período de prorrogação da convenção inicial e ainda se aplica ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Laziomar.

(137) Acresce que, segundo a Itália, a taxa fixa de rentabilidade do capital de 6,5% é considerada adequada, tendo em conta que as condições de aplicação do mecanismo de reequilíbrio previsto na cláusula 25.ª do contrato (ver considerando 78) são muito rigorosas. Além disso, esse mecanismo (por exemplo, uma revisão do limite máximo do preço anual) não pode ser aplicado nos casos em que um beneficiário, como a Laziomar, seja subcompensado.

(138) No quadro 5, a Itália indica os elementos utilizados para calcular o prémio de risco da Laziomar durante o período de 2011-2019:

Quadro 5

ROCI da Laziomar para 2011-2019

(milhares de EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ativos fixos corpóreos e incorpóreos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Existências	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Crédito ao consumo e crédito comercial	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Contas a pagar aos fornecedores	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capital investido líquido	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rentabilidade do capital (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Sobre a conformidade do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Decisão SIEG de 2011**

(139) Embora a Itália considere que a compensação de serviço público paga à Laziomar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos não constitui um auxílio estatal, também explicou por que motivo esta medida estaria em conformidade com a Decisão SIEG de 2011, caso fosse um auxílio.

(140) Na sua resposta, a Itália alega que tanto a Decisão SIEG de 2005 como a Decisão SIEG de 2011 são aplicáveis, uma vez que a celebração do contrato de fornecimento de serviços públicos estava prevista no artigo 19.º-B da Lei de 2009 e no Decreto do Lácio.

(141) A Itália apresentou dados relativos aos anos de 2012 e 2013 que mostram que o número médio anual de passageiros não excedeu o limiar de 300 000 passageiros estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011 em nenhuma das rotas de navegação em causa durante os dois exercícios anteriores àquele em que o SIEG foi atribuído à Laziomar (ou seja, 240 430 passageiros em 2012 e 254 167 passageiros em 2013).

4.8. **Sobre a conformidade do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com o Enquadramento SIEG de 2011**

(142) A Itália alega que o serviço público confiado à Laziomar constitui um verdadeiro SIEG baseado num ato de atribuição, ou seja, o contrato de fornecimento de serviços, que contém e descreve o teor e a duração das obrigações de serviço público, o território em causa, o mecanismo de compensação e os parâmetros de cálculo da compensação.

(143) Além disso, segundo a Itália, a compensação não excede o necessário para cobrir os custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público, uma vez que o montante da compensação foi estabelecido no âmbito de um procedimento de concurso com base nos critérios definidos na Diretiva CIPE, e o contrato prevê um sistema de controlo para evitar a sobrecompensação.

(144) Do mesmo modo, no que diz respeito à taxa de rentabilidade, a Itália remete para a decisão da Comissão de 13 de junho de 2017 (no processo SA.42710) (ver considerando 128), em que a Comissão não contestou uma taxa de rentabilidade superior a 6,5% (ou seja, 8%).

5. **APRECIAÇÃO**

5.1. **Existência de auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE**

(145) O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estabelece que «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».

(146) 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 estar preenchidas. Ou seja, o apoio financeiro deve:

a) ser concedido por um Estado-Membro ou ser proveniente de recursos estatais;

b) favorecer certas empresas ou certas produções;

c) falsear ou ameaçar falsear a concorrência; e

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

(147) A Comissão observa que a prioridade de acostagem, que se aplica apenas às rotas de serviço público, está inextricavelmente ligada à prestação do SIEG por parte da Laziomar e da sua adquirente, a CLN. Por conseguinte, esta medida será apreciada juntamente com a respetiva compensação de serviço público concedida a estas empresas (ver secções 5.1.1 e 5.1.2).

(148) A Comissão observa ainda que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos entre a Itália e a Laziomar deve ser apreciado juntamente com a privatização da Laziomar. Essa apreciação conjunta afigura-se adequada porquanto, no essencial, a Itália organizou um concurso para o novo contrato de fornecimento de serviços públicos de acordo com o qual o proponente vencedor teria de adquirir a totalidade do capital social da Laziomar a fim de cumprir as obrigações de serviço público estabelecidas no referido contrato de fornecimento de serviços públicos.

5.1.1. *A prorrogação da convenção inicial entre a Laziomar e a Itália*

5.1.1.1. Recursos estatais

(149) A Itália confiou a exploração de rotas marítimas à Laziomar nos termos estipulados na convenção inicial, tal como prorrogada. A convenção inicial foi celebrada com o Estado, sendo a resultante compensação de serviço público paga à Laziomar pelo Estado a partir do próprio orçamento. Por conseguinte, a compensação de serviço público da Laziomar é imputável ao Estado e é proveniente de recursos estatais.

(150) A Comissão observa que, de acordo com a Itália, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas às autoridades portuárias competentes pela acostagem, mas a Laziomar não pagava qualquer taxa adicional pela prioridade de acostagem. No entanto, a Comissão considera que, em princípio, a Itália poderia ter decidido impor uma taxa adicional pela prioridade de acostagem e que, ao não o fazer, renunciou a receitas estatais. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem é concedida por lei (ver considerando 83), é imputável ao Estado.

5.1.1.2. Seletividade

(151) A fim de ser considerada um auxílio estatal, uma medida tem de ser seletiva. A compensação de serviço público pela prestação dos serviços marítimos em causa é apenas concedida à Laziomar, sendo, portanto, seletiva. Uma vez que a prioridade de acostagem foi concedida apenas às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar, também esta é seletiva.

5.1.1.3. Vantagem económica

(152) A Comissão recorda que as compensações de serviço público concedidas a uma empresa poderão não constituir uma vantagem económica em determinadas condições rigorosamente definidas.

(153) Concretamente, no Acórdão Altmark ([48]), o Tribunal de Justiça decidiu que, na medida em que uma intervenção estatal deva ser considerada uma compensação que representa a contrapartida das prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público, de forma que estas empresas não beneficiam, na realidade, de uma vantagem financeira e que, portanto, a referida intervenção não tem por efeito colocar essas empresas numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas que lhes fazem concorrência, essa intervenção não está abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(154) No entanto, o Tribunal de Justiça também esclareceu que, para que, num caso concreto, tal compensação de serviço público possa escapar à qualificação de auxílio estatal, têm de estar reunidos os quatro critérios cumulativos («critérios Altmark») que são resumidos abaixo:

— a empresa beneficiária tem de ser efetivamente incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e estas obrigações têm de estar claramente definidas («Altmark 1»),

— os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação têm de ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente («Altmark 2»),

— a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações («Altmark 3»),

— quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não for efetuada através de um procedimento de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessária tem de ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente dotada dos meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável pelo cumprimento das referidas obrigações («Altmark 4»).

(155) A Comissão especificou a forma como aplica os critérios Altmark na sua Comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral («Comunicação SIEG») ([49]).

(156) Uma vez que os critérios Altmark têm de ser cumulativamente preenchidos, a não observância de qualquer um destes critérios levaria a Comissão a concluir que a medida em apreciação proporciona uma vantagem económica ao beneficiário. Por conseguinte, a Comissão apreciará primeiramente a observância do critério Altmark 4.

(157) O critério Altmark 4 prevê que a compensação tem de ser limitada ao mínimo necessário para que não possa ser considerada um auxílio estatal. Considera-se satisfeito este critério se o beneficiário da compensação de serviço público tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar o proponente capaz de prestar os serviços à coletividade ao menor custo ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.

([48]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) 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).

(158) Em nenhuma das prorrogações da convenção inicial no período de 1 de junho de 2011 a 14 de janeiro de 2014 a Laziomar foi selecionada na sequência de um procedimento de concurso. A Itália limitou-se a prorrogar o sistema já em vigor, autorizando desse modo o operador preestabelecido a continuar a receber uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público.

(159) Além disso, a Itália não facultou à Comissão qualquer indicação de que o nível de compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente dotada dos meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável pelo cumprimento das referidas obrigações.

(160) A Comissão conclui, portanto, que o critério Altmark 4 não se encontra preenchido no caso em apreço.

(161) Uma vez que as quatro condições Altmark não se encontram cumulativamente preenchidas no caso em apreço, a Comissão conclui que a compensação pela exploração das rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da convenção inicial proporcionou uma vantagem económica à Laziomar.

(162) No que respeita à prioridade de acostagem, a Comissão recorda, primeiramente, que a autoridade da concorrência italiana AGCM considerou, pelo menos em dois momentos, que esta medida possui valor económico ([50]). No entanto, a Laziomar não paga qualquer taxa pela prioridade de acostagem (ver considerando 130). Além disso, a Comissão observa que a prioridade de acostagem tem, pelo menos teoricamente, o potencial para reduzir os custos do operador (por exemplo, devido à possibilidade de uma acostagem garantida reduzir os tempos de espera nos portos e, assim, reduzir os custos com combustíveis) ou aumentar as suas receitas (por exemplo, devido à possibilidade de alguns horários gerarem uma maior procura dos passageiros). De facto, na medida em que a prioridade de acostagem permite uma atracagem mais rápida, os utilizadores do serviço de *ferry* poderão preferir o operador que beneficia desta medida. Mesmo que estes efeitos apenas se materializassem em circunstâncias limitadas ou tivessem uma dimensão relativamente reduzida, a prioridade de acostagem poderia, ainda assim, constituir uma vantagem económica para a Laziomar.

5.1.1.4. Efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais

(163) Quando o auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em comparação com outras empresas concorrentes no mercado intra-União, deve considerar-se que estas foram afetadas por esse auxílio ([51]). Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência ([52]).

(164) No caso em apreço, o beneficiário desenvolve a sua atividade 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 ([53]) e do Regulamento Cabotagem Marítima, que liberalizam o mercado dos transportes marítimos internacionais e da cabotagem marítima, respetivamente. O facto de, na altura, a Laziomar ser o único operador nalgumas rotas não significa que outros operadores (internacionais) não pudessem estar interessados em prestar serviços de transporte marítimo semelhantes. Por conseguinte, a compensação pela exploração de rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da convenção inicial pode afetar as trocas comerciais da União e falsear a concorrência no mercado interno. Esta conclusão é também válida, pelos mesmos motivos, para a prioridade de acostagem.

5.1.1.5. Conclusão

(165) Uma vez que estão preenchidos todos os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão conclui que tanto a compensação de serviço público paga com base nas sucessivas prorrogações da convenção inicial como a prioridade de acostagem nas rotas de serviço público constituem auxílios estatais à Laziomar.

([50]) Decisão (UE) 2020/1412, considerando 265.

([51]) Ver, em especial, o Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 1980, *Philip Morris/Comissão*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, n.º 11; o Acórdão do Tribunal de Justiça (Sexta Secção) de 22 de novembro de 2001, *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, n.º 21; o Acórdão do Tribunal de Justiça (Sexta Secção) de 29 de abril de 2004, *Itália/Comissão*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, n.º 44.

([52]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Quinta Secção Alargada) de 30 de abril de 1998, *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 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).

5.1.1.6. Novo auxílio ou auxílio existente

(166) A Comissão observa, em primeiro lugar, que a compensação paga à Caremar (à data) pelo cumprimento das obrigações de serviço público marítimo até ao fim de 2008 não é apreciada na presente decisão. A apreciação dessa compensação, e da sua eventual qualificação como auxílio existente com base no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, é objeto de uma decisão da Comissão publicada em separado ([54]).

(167) O artigo 1.º, alínea c), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ([55]) dispõe que deve entender-se por «novo auxílio» «quaisquer auxílios, isto é, regimes de auxílio e auxílios individuais, que não sejam considerados auxílios existentes, incluindo as alterações a um auxílio existente». Por seu turno, o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE dispõe que a Comissão tem de ser notificada atempadamente dos projetos relativos à instituição de auxílios ou à alteração de auxílios existentes, que não poderão ser postos em execução antes de o procedimento ter sido objeto de uma decisão final ([56]). Em consonância com a posição dos tribunais da União ([57]), a Comissão considera que a alteração (isto é, a prorrogação) do prazo de um regime de auxílio com um termo claro (isto é, 31 de dezembro de 2008) é suficiente para que o mesmo seja considerado um novo auxílio, independentemente de serem ou não alteradas outras características da medida.

(168) Pelos motivos expostos acima, a Comissão considera que, independentemente do facto de a compensação concedida à Caremar (à data) até ao final de 2008 ser considerada um auxílio existente ([58]), a compensação de serviço público paga à Laziomar com base nas sucessivas prorrogações da convenção inicial deve ser considerada um novo auxílio. Esta conclusão é igualmente válida para a prioridade de acostagem.

5.1.2. *A adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar*

(169) A fim de determinar se a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar constitui uma vantagem a favor da Laziomar e da sua adquirente, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão tem de apreciar a observância dos critérios Altmark (ver considerando 154).

5.1.2.1. Critério Altmark 1

(170) A Comissão recorda que não existe uma definição uniforme e precisa de um serviço suscetível de constituir um SIEG ao abrigo da legislação da União, seja na aceção do primeiro critério Altmark seja na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE ([59]). O ponto 46 da Comunicação SIEG tem a seguinte redação:

«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 para definir um dado serviço como SIEG e para conceder compensações ao prestador desse serviço. Neste contexto, a Comissão tem apenas competências para verificar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto na definição do serviço como SIEG [...] e para apreciar os auxílios estatais incluídos na compensação. Sempre que existam regras específicas da União, o poder discricionário dos Estados-Membros fica a elas sujeito, sem prejuízo do dever da Comissão de avaliar se o SIEG foi corretamente definido para efeitos do controlo dos auxílios estatais.»

(171) As autoridades nacionais, por conseguinte, têm direito à opinião de que determinados serviços são de interesse geral e devem ser explorados por meio de obrigações de serviço público, a fim de assegurar que o interesse público está protegido quando as forças de mercado não são suficientes para garantir que tais serviços sejam prestados ao nível ou nas condições exigidos.

(172) No domínio da cabotagem, foram estabelecidas regras pormenorizadas da União relativas às obrigações de serviço público no Regulamento Cabotagem Marítima e, para efeitos de análise de potenciais auxílios estatais a empresas que se dedicam ao transporte marítimo, nas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos («Orientações Marítimas») ([60]).

([54]) Decisão (UE) 2020/1411.

([55]) 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).

([56]) Acórdão do Tribunal de Justiça (Décima Secção) de 26 de outubro de 2016, *DEI e Comissão/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, n.º 45.

([57]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Terceira Secção Alargada) de 6 de março de 2002, *Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava e outros/Comissão*, processos apensos T-127/99, T-129/99 e T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, n.º 175.

([58]) Decisão (UE) 2020/1411.

([59]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Terceira Secção Alargada) de 12 de fevereiro de 2008, *BUPA e outros/Comissão*, T-289/03, Colet. 2008, p. II-81, n.º 96. Ver também as conclusões do advogado-geral A. Tizzano no processo C-53/00, *Ferring*, Colet., p. I-9069 e as conclusões do advogado-geral F. G. Jacobs no processo C-126/01, *GEMO*, Colet. 2003, p. I-13769.

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

(173) O artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento Cabotagem Marítima dispõe o seguinte:

> «Um Estado-Membro pode celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impor obrigações de serviço público, como condição para a prestação de serviços de cabotagem, às companhias de navegação que participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas. Sempre que um Estado-Membro celebrar contrato de fornecimento de serviços públicos ou impuser obrigações de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários.»

(174) O artigo 2.º, ponto 3, do Regulamento Cabotagem Marítima estabelece que um contrato de fornecimento de serviços públicos pode incluir: serviços de transporte que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, serviços de transporte complementares, serviços de transporte a preços e condições determinados, nomeadamente para determinadas categorias de passageiros ou para determinados itinerários e adaptações dos serviços às necessidades efetivas.

(175) Em conformidade com o ponto 9 das Orientações Marítimas, «podem ser impostas obrigações de serviço público (OSP) ou podem ser celebrados contratos de serviço público (CSP) relativamente aos serviços mencionados no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92», ou seja, serviços regulares de, entre e para as ilhas.

(176) Resulta de jurisprudência constante que as obrigações de serviço público só podem ser impostas se justificadas pela necessidade de assegurar serviços regulares e adequados de transporte marítimo que não possam ser exclusivamente assegurados pelas forças de mercado ([61]). A Comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima ([62]) confirma que «[c]ompete aos Estados-Membros (incluindo, nos casos adequados, as autoridades regionais ou locais), e não aos armadores, determinar as rotas em que são necessárias obrigações de serviço público. Concretamente, podem ser previstas obrigações de serviço público para serviços regulares de cabotagem insular caso o mercado não assegure serviços adequados». Além disso, o artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento Cabotagem Marítima define obrigações de serviço público como «as obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador comunitário em questão não assumiria ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições».

(177) De acordo com a jurisprudência ([63]), a fim de verificar se existe uma necessidade real de serviço público e se este era necessário e proporcionado e, por conseguinte, também se o primeiro critério Altmark foi preenchido, a Comissão apreciará:

1) Se existia **procura dos utilizadores**;

2) Se essa procura não podia ser satisfeita pelos operadores do mercado na ausência de uma obrigação imposta pelas autoridades públicas (**existência de uma deficiência do mercado**);

3) Se o mero recurso a obrigações de serviço público era insuficiente para suprir essa carência (**abordagem menos restritiva**).

1. **Procura dos utilizadores**

(178) No presente caso, foi confiada à Laziomar a prestação de serviços de transporte de passageiros, de mercadorias e mistos em várias linhas, conforme apresentado no quadro 9. As obrigações de serviço público impostas à Laziomar diziam respeito aos portos servidos, ao tipo e à capacidade das embarcações afetadas às ligações marítimas exploradas no âmbito do regime de serviço público, à frequência do serviço e às tarifas máximas a cobrar.

(179) Conforme descrito no considerando 120, a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na nova convenção sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão considera que estes são, de facto, objetivos legítimos de interesse público.

([61]) Ver Acórdão do Tribunal Justiça de 20 de fevereiro de 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros/Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões que atualiza e retifica a Comunicação sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), Bruxelas, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([63]) Ver Acórdão do Tribunal Geral (Sexta Secção) de 1 de março de 2017, *SNCM/Comissão*, T-454/13, ECLI:EU:C:2017:134, n.ºs 130 e 134.

(180) Historicamente, os objetivos prosseguidos pela Itália não foram alcançados exclusivamente através da interação das forças de mercado. Com efeito, a adequação destes serviços tem sido tradicionalmente assegurada por obrigações de serviço público impostas para o efeito às empresas do antigo grupo Tirrenia e consagradas nas convenções iniciais. A Comissão observa que, efetivamente, as rotas em causa são exploradas, sem grandes alterações, há muitos anos, isto é, pelo menos desde a entrada em vigor da convenção inicial. A Itália, em especial as autoridades regionais em causa, consideravam que estes serviços eram (e continuavam a ser) necessários para satisfazer a procura dos utilizadores.

(181) No que respeita às rotas de transporte exclusivo de mercadorias (ou seja, Linha T3 e Linha T4), a Comissão recorda que o Tribunal Geral já estabeleceu ([64]) que, para poder ser qualificado como serviço de interesse económico geral, o serviço em causa não tem necessariamente de constituir um serviço universal no sentido estrito. Com efeito, o conceito de serviço universal não implica que o serviço em causa deva corresponder a uma necessidade comum à totalidade da população ou ser fornecido em todo um território ([65]), devendo antes servir os interesses da sociedade no seu conjunto. Além disso, a Comissão considera que a legislação da União não obsta a que os Estados-Membros qualifiquem validamente como um SIEG, no exercício do seu poder discricionário, determinados serviços de transporte marítimo de mercadorias que tenham como destino ou origem zonas remotas, contanto que sejam seguidos os princípios estabelecidos no Regulamento Cabotagem Marítima.

(182) A Itália explicou que as necessidades de serviço público estão associadas às características geográficas e socioeconómicas especiais do arquipélago das ilhas Pontinas. A cláusula 1.ª do contrato de fornecimento de serviços estipula que os serviços adjudicados à Laziomar são «[...]necessários para manter a continuidade territorial de modo a assegurar o fornecimento de bens, incluindo bens especiais, necessários ao bom funcionamento dos serviços públicos e sociais das ilhas Pontinas [...]». No que diz respeito à ilha de Ponza, a necessidade de continuidade territorial e de fornecimento de bens e de bens especiais justifica-se devido à sua distância do continente (cerca de 27 milhas náuticas de Terracina) e ao seu reduzido número de habitantes (cerca de 3 500 habitantes). São aplicáveis considerações semelhantes à ilha de Ventotene (cerca de 31 milhas náuticas de Terracina e cerca de 800 habitantes). A regularidade desses serviços de transporte de mercadorias durante todo o ano, nomeadamente na época baixa quando existe menos procura dos turistas, assegura um abastecimento adequado dos habitantes e empresas dessas ilhas. Além disso, esses serviços contribuem igualmente para o desenvolvimento económico de ambas as ilhas através do transporte de bens e bens especiais (por exemplo, mercadorias perigosas, resíduos sólidos urbanos, etc.) de e para o continente.

(183) No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros e mistos, para ilustrar a procura real, a Itália forneceu estatísticas agregadas, que mostram que, em 2012, a Laziomar transportou 240 430 passageiros e 13 228 veículos nas rotas de serviço público combinadas durante os respetivos períodos abrangidos pelas obrigações de serviço público. Os números relativos a 2013 foram mais elevados (isto é, 254 167 passageiros e 16 927 veículos). Estes dados demonstram que, nos dois anos antes de serem confiadas à Laziomar as obrigações de serviço público, houve uma procura agregada significativa de serviços de transporte marítimo nas rotas em causa (ver considerando 291 para dados estatísticos detalhados por rota para os anos compreendidos entre 2011 e 2013).

(184) Para demonstrar mais pormenorizadamente a contínua existência de procura dos utilizadores quando a Laziomar começou a desenvolver a sua atividade ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos em todas as rotas, a Itália apresentou igualmente dados estatísticos agregados até ao final de 2019 (ver quadros 6 a 8). Estes dados confirmam que continuou a existir procura dos utilizadores, com ligeiros desvios, para cima ou para baixo. Em todo o caso, a análise dos dados estatísticos, por rota, de cada ano até o final de 2019 não proporcionou quaisquer indícios de que a procura dos utilizadores em rotas específicas tivesse cessado.

Quadro 6

Dados estatísticos sobre os passageiros para os anos de 2014-2019

Ano	Linha T1	Linha T2	Linha T3	Linha T4	Linha A1	Linha A2	Linha A3	n.º total de passageiros
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Ver Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Terceira Secção Alargada) de 12 de fevereiro de 2008, *BUPA e outros/Comissão*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, n.º 186.

([65]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de abril de 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen*, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, n.º 55; Acórdão do Tribunal de Justiça (Quinta Secção) de 18 de junho de 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, n.º 45; Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Segunda Secção Alargada) de 15 de junho de 2005, *Fred Olsen/Comissão*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, n.º 186 e seguintes.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Quadro 7

Dados estatísticos sobre os veículos para os anos de 2014-2019

Ano	Linha T1	Linha T2	Linha T3	Linha T4	Linha A1	Linha A2	Linha A3	n.º total de veículos ([1])
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

([1]) As embarcações utilizadas na Linha T4, na Linha A1, na Linha A2 e na Linha A3 não podem transportar veículos.

Quadro 8

Mercadorias transportadas em metros lineares para os anos de 2014-2019 ([66])

Ano	Linha T3	Linha T4	n.º total de metros lineares
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) A Comissão considera que os dados estatísticos acima indicados demonstram claramente que existe uma procura real de serviços de transporte de passageiros, mistos e de transporte de mercadorias em cada uma das respetivas rotas de serviço público. Por conseguinte, é possível concluir que estes serviços dão resposta a necessidades públicas reais e satisfazem uma verdadeira procura dos utilizadores.

2. **Existência de deficiências do mercado**

(186) De acordo com o ponto 48 da Comunicação SIEG, «não seria adequado associar obrigações específicas de serviço público a uma atividade cuja prestação está já assegurada, ou pode ser assegurada de forma satisfatória e em condições, tais como o preço, características qualitativas objetivas, continuidade e acesso ao serviço, conformes ao interesse público tal como definido pelo Estado, por empresas que desenvolvem as suas atividades em condições normais de mercado ([67])». Por conseguinte, a Comissão tem de examinar se o serviço seria inadequado caso a sua

([66]) Embora sejam transportadas mercadorias na maioria das linhas, a presente decisão apenas fornece informações detalhadas sobre as mercadorias transportadas na Linha T3 e na Linha T4, dado que o contrato de fornecimento de serviços públicos define ambas as linhas como rotas de transporte de bens e bens especiais.

([67]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de fevereiro de 2001, Analir e outros, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, n.º 71.

prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado, à luz dos requisitos de serviço público impostos pelo Estado-Membro em virtude do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão limita-se a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(187) A Comissão observa que, durante o período que antecedeu a assinatura do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Laziomar, outros operadores prestavam serviços de *ferry* em algumas rotas abrangidas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, ainda que não necessariamente durante todo o ano, com a mesma frequência e do mesmo tipo. Com base na situação concorrencial no período que antecedeu a atribuição em 15 de janeiro de 2014, a Comissão avaliará, para cada uma das rotas em causa, se os serviços prestados por outros operadores eram equivalentes aos que a Laziomar tem de prestar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos.

(188) O quadro 9 apresenta a situação concorrencial em cada uma das rotas exploradas pela Laziomar à data do ato de atribuição:

Quadro 9

Situação concorrencial nas rotas exploradas pela Laziomar

Rota	Laziomar (viagens durante todo o ano)	Concorrentes
Formia-Ponza **(Linha T1)**	Serviço misto (passageiros, veículos e mercadorias)	Nenhum
Formia-Ventotene **(Linha T2)**	Serviço misto (passageiros, veículos e mercadorias)	Nenhum
Terracina-Ponza **(Linha T3)** — nova rota	Serviço misto e de transporte de mercadorias com uma média de: — De janeiro a março e de outubro a dezembro, quatro viagens (por semana) — apenas serviço de transporte de mercadorias — Em abril e setembro, quatro viagens (por semana) — apenas serviço de transporte de mercadorias, e quatro viagens (por semana) — serviço misto — De maio a agosto, cinco viagens (por semana) — apenas serviço de transporte de mercadorias, e cinco viagens (por semana) — serviço misto	Navigazione Libera del Golfo («**NLG**»), apenas serviço de transporte de passageiros com uma média de: — De abril a maio e de setembro a outubro, três viagens (por semana) — De junho a agosto, uma a duas viagens (por dia)
Terracina-Ventotene **(Linha T4)** — nova rota	Serviço de transporte de mercadorias com uma média de: — De janeiro a março e de outubro a dezembro, uma viagem (por semana) — Em abril e setembro, duas viagens (por semana) — De maio a agosto, cinco viagens (por semana)	**NLG**, apenas serviço de transporte de passageiros (como extensão da **Linha T3**), com apenas uma viagem por semana entre julho e agosto
Anzio-Ponza **(Linha A1)**	Serviço de transporte de passageiros (*hydrofoil*) entre junho e setembro, com uma viagem por dia e duas às sextas-feiras, fins de semana e feriados	**Vetor**, serviço de transporte de passageiros com uma média de: — De junho a julho, duas a três viagens durante os dias de semana e quatro a cinco durante os fins de semana (por dia — ver considerando 192) — Em agosto, três a quatro viagens durante os dias de semana e quatro a cinco durante os fins de semana (por dia) — Em setembro, uma viagem (por dia — ver considerando 192)

Formia-Ponza **(Linha A2)**	Serviço de transporte de passageiros (*hydrofoil*)	Nenhum
Formia-Ventotene **(Linha A3)**	Serviço de transporte de passageiros (*hydrofoil*)	Nenhum

(189) A Comissão considera, como é claramente demonstrado no quadro 9, que os serviços prestados pela Laziomar não são substituíveis pelos prestados por outros concorrentes, uma vez que estes últimos não cumprem, ou não cumprem integralmente, as obrigações de serviço público impostas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos celebrado com a Laziomar. Não obstante, em quatro das sete rotas, não existe outro operador, para além da Laziomar, que preste o serviço (Linhas T1, T2, A2 e A3). Consequentemente, as obrigações de serviço público previstas no contrato celebrado com a Laziomar para a exploração dessas rotas são justificadas por uma verdadeira necessidade pública de assegurar a continuidade territorial, uma vez que tal necessidade não pode ser suprida exclusivamente pelo mercado.

(190) No que diz respeito às rotas em que outros operadores também prestam serviços (Linhas T3, T4 e A1), a Comissão considera que existem diferenças importantes quanto ao tipo, à regularidade, à capacidade e ao preço dos serviços prestados, pelas razões expostas nos pontos seguintes.

(191) Em relação às Linhas T3 e T4, a Laziomar realiza viagens contínuas durante todo o ano, ao passo que o outro operador, a NLG, não presta este serviço contínuo durante todo o ano nem o faz com a mesma frequência que a Laziomar. Além disso, a Laziomar oferece serviços mistos de transporte de mercadorias (Linha T3) e serviços de transporte de mercadorias (Linha T4) utilizando uma embarcação com capacidade para transportar mercadorias, veículos e até 400 passageiros, ao passo que a NLG utiliza apenas uma embarcação de alta velocidade exclusivamente para o transporte de passageiros. Por último, existe uma diferença significativa entre os preços praticados pelos dois operadores. Na Linha T3, em que ambos os operadores transportam passageiros (ao contrário da Linha T4, que é um serviço de transporte de mercadorias prestado pela Laziomar), o preço praticado pela NLG visa o setor do turismo (por exemplo, um bilhete de ida para adultos custa entre 24 euros e 26 euros e para crianças até aos 12 anos entre 13 euros e 15 euros). Por outro lado, o serviço da Laziomar está sujeito a obrigações tarifárias de serviço público (por exemplo, um bilhete de ida para adultos custa 10 euros e para crianças até aos 12 anos 5 euros) e os residentes e passageiros pendulares beneficiam de tarifas sociais (um bilhete de ida custa cerca de 3,50 euros). Consequentemente, sem o serviço da Laziomar nessas rotas específicas, a necessidade de serviço público de ligação regular daquela ilha com o continente não seria satisfeita, uma vez que a NLG não poderia ter prestado os mesmos serviços e nas mesmas condições que a Laziomar durante todo o período contratual.

(192) No que diz respeito à Linha A1, tanto a Laziomar como o seu concorrente, a Vetor, asseguram um serviço de transporte de passageiros apenas durante a época de verão (entre junho e setembro). No entanto, a Itália forneceu informações que mostram que o serviço da Vetor visa predominantemente o setor do turismo e é prestado em condições de mercado. Embora, de acordo com o calendário de 2013 (ou seja, o ano anterior à celebração do ato de atribuição com a Laziomar), tal como ilustrado no quadro 9, a Vetor tenha aparentemente realizado viagens com mais frequência do que a Laziomar, a Comissão observa que o serviço não foi efetivamente prestado de forma contínua numa base diária. Mais concretamente, o serviço não foi prestado em 4, 5, 11 e 12 de junho de 2013 e de 10 a 12 e 16 a 20 de setembro de 2013. Nos anos subsequentes do período de atribuição, as informações apresentadas pela Itália mostram que o serviço prestado pela Vetor também não assegurava uma ligação diária nesta rota. Por exemplo, em 2018, a Vetor não prestou o serviço em 5 e 6 de junho e de 17 a 20 de setembro. Em geral, portanto, a frequência do serviço da Vetor varia consoante o mês.

(193) Além do mais, nos termos do contrato de fornecimento de serviços, a Laziomar está sujeita a obrigações de serviço público em termos de continuidade e qualidade. Assim, caso uma viagem não se realize sem justa causa, a Laziomar está sujeita a uma redução correspondente da remuneração e a sanções. Acresce que, por força da obrigação de qualidade, a Laziomar tem de respeitar normas mínimas precisas, nomeadamente em termos de fiabilidade, higiene e conforto da viagem. Por outro lado, a Vetor, que não está sujeita a obrigações de serviço público, não visa o cumprimento de elevados padrões de qualidade na prestação do serviço. Além disso, do ponto de vista da capacidade de transporte, a embarcação da Laziomar pode acomodar, no máximo, 300 passageiros, enquanto o *hydrofoil* da Vetor pode transportar cerca de 150 passageiros.

(194) Por último, existe uma diferença significativa entre os preços praticados pelos dois operadores. O preço praticado pela Vetor visa predominantemente o setor do turismo (por exemplo, um bilhete de ida para adultos custa 36 euros, aumentando para 46 euros ao fim de semana, e um bilhete para crianças até aos 12 anos custa 18 euros), ao passo que a tarifa para residentes é de 23 euros. A Vetor também pode determinar livremente o preço dos seus bilhetes e proceder ao seu ajustamento com base em considerações puramente comerciais. Em contrapartida, o serviço da Laziomar está sujeito a obrigações tarifárias de serviço público (por exemplo, um bilhete de ida para adultos custa 23,40 euros e para crianças até aos 12 anos custa 11,70 euros) e os residentes e passageiros pendulares beneficiam

de tarifas sociais (por exemplo, um bilhete de ida custa apenas 7 euros). Consequentemente, sem o serviço da Laziomar nessa rota específica, a necessidade de serviço público de ligação regular daquela ilha com o continente a preços acessíveis não seria satisfeita, uma vez que a Vetor não poderia ter prestado os mesmos serviços e nas mesmas condições que a Laziomar durante todo o período contratual.

(195) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que, no momento da atribuição à Laziomar, as forças de mercado eram, por si só, insuficientes para satisfazer as necessidades de serviço público. Efetivamente, em algumas rotas, a Laziomar era o único operador, ao passo que, nas outras rotas, os serviços prestados pelos concorrentes no arquipélago das ilhas Pontinas não eram equivalentes em termos de continuidade, regularidade, capacidade e preço, pelo que não satisfaziam plenamente as obrigações de serviço público estabelecidas no novo contrato de fornecimento de serviços celebrado com a Laziomar.

3. **Abordagem menos restritiva**

(196) A Comissão observa que a Itália decidiu celebrar um contrato de fornecimento de serviços públicos com um operador (Laziomar), em vez de impor obrigações de serviço público a todos os operadores interessados em explorar as rotas em causa. Com base nas informações apresentadas pela Itália, a Comissão aceita que a procura dos utilizadores não seria satisfeita por meio da imposição de obrigações de serviço público (ver considerando 180). Mais concretamente, em várias rotas, a Laziomar é o único operador e, quando não é este o caso, a oferta dos outros operadores não cumpre (todos) os requisitos de regularidade, continuidade, capacidade e preço. Além disso, a exploração da maioria das rotas, especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que, sem a compensação de serviço público, tais rotas não seriam, de todo, exploradas. A Comissão toma ainda nota do argumento da Itália de que também seria necessário optar por um contrato de fornecimento de serviços públicos devido à privatização da Laziomar. Mais especificamente, a Itália alega que a colocação da Laziomar a concurso juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos permitia i) assegurar a continuidade do serviço público marítimo e ii) maximizar o valor a favor do Estado. Foi por estes motivos que a Comissão concordou (ver considerando 89) que a Itália colocasse a concurso a atividade da Laziomar juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Ao fazê-lo, a Comissão aceitou igualmente, e reitera na presente decisão, que a Itália não podia impor obrigações de serviço público a todos os operadores, tendo considerado preferível celebrar um contrato de fornecimento de serviços públicos exclusivamente com a Laziomar.

Conclusão

(197) Com base na apreciação acima, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao definir os serviços confiados à Laziomar como SIEG. Ficam assim dissipadas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de 2012.

(198) A fim de concluir que está satisfeito o critério Altmark 1, a Comissão tem ainda de verificar se foram confiadas à Laziomar obrigações de serviço público que foram claramente definidas. Neste contexto, a Comissão observa que as obrigações de serviço público são claramente definidas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos e nos respetivos anexos (que incluem, por exemplo, especificações em matéria de embarcações para cada rota). Do mesmo modo, as regras aplicáveis à compensação são pormenorizadas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos, na Lei de 2009 e na Diretiva CIPE. O novo contrato de fornecimento de serviços públicos tem também uma duração clara (dez anos), identifica a Laziomar como o operador do serviço público e descreve as medidas destinadas a evitar e recuperar eventuais sobrecompensações (ver também considerando 215). Por conseguinte, a Comissão conclui que está satisfeito o primeiro critério Altmark.

Prioridade de acostagem

(199) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem é necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Efetivamente, se não fosse concedida prioridade de acostagem às empresas incumbidas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter (por vezes) de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma ligação fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos prevê obrigações específicas em matéria de horários de partida nas rotas de serviço público, a prioridade de acostagem contribui para garantir que os portos afetam os atracadouros e os horários de acostagem de uma forma que permita ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público. Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Laziomar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver considerando 197). Além do mais, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público. Por conseguinte, a prioridade de acostagem também respeita a primeira condição do Acórdão *Altmark*.

5.1.2.2. Critério Altmark 2

(200) A Comissão recorda que, na Decisão de 2012 (ver o respetivo n.º 205), tinha considerado, a título preliminar, que o segundo critério do Acórdão *Altmark* tinha sido respeitado.

(201) Neste contexto, a Comissão observa que os parâmetros que servem de base para o cálculo da compensação foram previamente estabelecidos e respeitam os requisitos de transparência em conformidade com o segundo critério Altmark.

(202) Mais concretamente, os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada encontram-se explicados em detalhe na Diretiva CIPE e foram aplicados no novo contrato de fornecimento de serviços públicos (e respetivos anexos), enquanto os montantes máximos de compensação constam da Lei de 2009. O método de cálculo da compensação, incluindo, por exemplo, os elementos de custo tomados em consideração, encontra-se detalhado na Diretiva CIPE. Uma vez que a prioridade de acostagem não implica uma compensação financeira a favor da Laziomar, a Comissão considera que esta medida cumpre o critério Altmark 2.

(203) Por conseguinte, a Comissão conclui que a segunda condição do Acórdão *Altmark é* respeitada.

5.1.2.3. Critério Altmark 3

(204) De acordo com a terceira condição Altmark, a compensação recebida pelo cumprimento das obrigações de SIEG não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

(205) No entanto, o Acórdão *Altmark* não fornece uma definição precisa de lucro razoável. De acordo com a Comunicação SIEG, por lucro razoável deve entender-se a taxa de rentabilidade do capital que seria exigida por uma empresa média ao ponderar a oportunidade de prestar o serviço de interesse económico geral durante a totalidade do período de atribuição, tendo em consideração o nível de risco. O nível de risco depende do setor em causa, do tipo de serviço e das características do mecanismo de compensação.

(206) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar, a partir de 2014. Nomeadamente, no que diz respeito à compensação paga a partir de 2010, a Comissão considerou, a título preliminar, que o prémio fixo de risco de 6,5% não refletia um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Laziomar não parecia assumir os riscos normalmente suportados na prestação desse tipo de serviços. Mais concretamente, os elementos de custo para efeitos do cálculo da compensação incluem todos os custos envolvidos na prestação do serviço e foram tidas em conta as variações, por exemplo, nos preços dos combustíveis. Como resultado, a Comissão considerou, nessa fase, que a Laziomar poderia ter sido sobrecompensada.

(207) A Comissão observa que determinados aspetos do método de compensação estabelecido no novo contrato de fornecimento de serviços públicos parecem, efetivamente, reduzir o risco comercial incorrido pela Laziomar. Nomeadamente, as tarifas máximas que a Laziomar pode cobrar são ajustadas anualmente para ter em conta a inflação e refletir as variações do índice de preços no consumidor. Além disso, o novo contrato de fornecimento de serviços públicos inclui algumas cláusulas (ver considerando 78) que visam manter o equilíbrio económico-financeiro do serviço público. Em especial, se a compensação de serviço público for insuficiente para cobrir o custo dos serviços confiados pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, estas cláusulas permitem rever i) o sistema tarifário, ii) o nível dos serviços públicos prestados, iii) o nível do limite máximo do preço anual e iv) as subvenções em capital destinadas a investimentos.

(208) Nos termos da cláusula 25.ª do contrato, em caso de discrepância no seu equilíbrio económico e financeiro, a Laziomar pode solicitar um reequilíbrio, apresentando uma proposta à Região do Lácio. Esta proposta é então apresentada ao comité técnico responsável pela gestão do contrato.

(209) Embora estas garantias pareçam reduzir o risco comercial incorrido pela Laziomar, a Comissão considera que a empresa continua exposta ao risco de a compensação não ser suficiente para cobrir os custos da exploração do serviço. A proposta de reequilíbrio pode nem sempre ser aceite, uma vez que a Região do Lácio se pronunciará sobre o mérito e adotará a sua decisão após ter obtido o parecer do comité técnico no prazo de 90 dias a contar da apresentação do pedido pela Laziomar. Até à adoção de uma decisão, a Laziomar tem de continuar a prestar o serviço público sem alterações. Com efeito, como alega a Itália, a aplicação deste mecanismo é difícil e muito rigorosa, pelo que a Laziomar ainda não recorreu a esta possibilidade.

(210) Além disso, a Comissão observa que nem todas as categorias de custos estão sujeitas a uma contribuição para efeitos de reequilíbrio. Em especial, nos termos da cláusula 25.ª do contrato de fornecimento de serviços públicos, os custos relacionados com deficiências na gestão, os encargos financeiros, os eventuais aumentos dos custos unitários do pessoal para satisfazer requisitos laborais impostos por lei e os eventuais custos relacionados com a política comercial aplicada pela Laziomar devem ser suportados pela própria Laziomar. Por conseguinte, a Laziomar continua a ter um incentivo para prestar os seus serviços de forma eficiente e ao menor custo para a coletividade.

(211) Conforme mencionado nos considerandos 48 a 52, a Diretiva CIPE prevê a utilização de um prémio de risco de 6,5% para determinar a rentabilidade do capital aplicando a fórmula CMPC. No entanto, na prática, a taxa de 6,5% foi aplicada como uma taxa fixa de rentabilidade do capital (ver também o considerando 136).

(212) Neste contexto, independentemente do montante compensatório a que teria direito, tendo em conta o prémio de risco de 6,5%, a Laziomar nunca poderá receber mais do que o montante máximo fixado pelo contrato de fornecimento de serviços públicos (ver considerando 76). Em conformidade com o ponto 47 do Enquadramento SIEG de 2011, a Comissão avalia se existiu sobrecompensação durante todo o período de vigência do contrato. Tal como ilustrado no quadro 10, os valores relativos ao período de 2014-2019 mostram que a compensação de serviço público efetivamente recebida foi insuficiente (com exceção dos montantes referentes a 2016 e 2018 — que, ainda assim, eram inferiores ao limite máximo acordado no âmbito do contrato, ou seja, 13 524 536 euros) para cobrir o custo líquido do serviço (ou seja, 80 173 862 euros pagos para um custo líquido de 80 397 000 euros) mesmo antes de ser tido em conta o prémio de risco de 6,5% (ou seja, 1 928 000 euros). No essencial, no período de 2014-2019, a Laziomar recebeu menos cerca de 2 150 000 euros do que o montante elegível [ou seja, 82 325 000 euros (compensação elegível) menos 80 173 862 euros (compensação efetiva)], calculado segundo a metodologia que inclui a taxa de rentabilidade do capital de 6,5%. Tal significa que, na prática, a Laziomar não recebeu o montante calculado como rentabilidade do capital. Na verdade, a rentabilidade do capital da Laziomar para a totalidade do período em causa (até 2019) foi zero em vez dos 6,5% inicialmente previstos pela Itália ([68]). Estes valores confirmam que as disposições em matéria de reequilíbrio constantes da cláusula 25.ª do contrato não protegem a Laziomar contra todos os riscos relacionados com a prestação do serviço público.

Quadro 10

Custo líquido do serviço público explorado pela Laziomar no período de 2014-2019

(EUR)

Missão de serviço público da Laziomar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total geral
Receitas totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Custos totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Amortizações	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) O montante total da compensação recebida pela Laziomar no período de 2014-2019 foi inferior ao custo líquido incorrido na prestação do serviço público, sem ter em conta qualquer rentabilidade do capital.

= Custo líquido do serviço público	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Rentabilidade do capital (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Elegível para compensação	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Compensação efetiva	13 375 000 €	13 376 000 €	13 330 000 €	13 370 070 €	13 356 282 €	13 366 510 €	80 173 862 €
= Sobre/ subcompensação	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138 €

(213) Relativamente ao nível de lucro razoável, no decurso do procedimento formal de investigação (ver considerando 136), a Itália esclareceu que, uma vez que a Lei de 2009 estabelece um limite máximo para o montante da compensação, decidiu-se simplificar o cálculo aplicando os 6,5% como taxa fixa de rentabilidade do capital. A Itália considera que a sua metodologia simplificada é conservadora e não permite que seja paga à Laziomar uma compensação superior à estabelecida ao abrigo da Diretiva CIPE.

(214) Neste contexto, a Comissão comparou a taxa de rentabilidade do capital investido de 6,5% que foi aplicada à Laziomar com a rentabilidade média do capital gerada por um grupo de referência em 2013 (o ano anterior à atribuição à Laziomar). O grupo de referência é composto por operadores de *ferries* selecionados que asseguravam ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros ([69]). A análise revela que a taxa de rentabilidade do capital aplicada à Laziomar é semelhante à rentabilidade média gerada pelas empresas do grupo de referência. Esta comparação demonstra que, no ano anterior à atribuição à Laziomar, não era irrazoável uma taxa de rentabilidade do capital de 6,5%.

(215) A Comissão considera ainda positivo o facto de o novo contrato de fornecimento de serviços públicos exigir que a Laziomar apresente anualmente as suas contas de gestão (subdivididas por rota e certificadas por um auditor independente) ao Ministério da Infraestrutura e dos Transportes, para que este possa verificar se houve alguma sobrecompensação. Tal proporciona uma garantia adicional para assegurar que a Laziomar não beneficia de qualquer sobrecompensação. A Itália apresentou igualmente estas contas de gestão relativamente ao período de 2014-2019, permitindo assim à Comissão efetuar os cálculos que figuram no quadro 10.

(216) À luz do que precede, a Comissão conclui que a compensação de serviço público concedida à Laziomar não ultrapassa o que é necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável. Mais concretamente, a Comissão considera que o prémio de risco de 6,5% previsto na Diretiva CIPE tem de ser apreciado em combinação com o montante máximo de compensação estabelecido no contrato de fornecimento de serviços públicos. Neste sentido, a rentabilidade do capital que a Laziomar poderia esperar numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que corria ao prestar os serviços públicos ao abrigo do contrato de fornecimento de serviços públicos. Ficam assim dissipadas as dúvidas da Comissão quanto ao cumprimento da terceira condição do Acórdão *Altmark*.

(217) Quanto à prioridade de acostagem e a uma eventual sobrecompensação que dela possa ter resultado, a Comissão observa que, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. A análise realizada pela Comissão (ver considerando 212) confirmou que, no período de 2014-2019, a Laziomar não recebeu qualquer sobrecompensação. Por conseguinte, a Comissão conclui que a prioridade de acostagem também cumpre o terceiro critério Altmark.

([69]) Nomeadamente: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV e Caronte & Tourist. Outras empresas do antigo grupo Tirrenia (por exemplo, Caremar, CIN, Siremar) foram excluídas do grupo de referência.

5.1.2.4. Critério Altmark 4

(218) Considera-se satisfeito o quarto critério Altmark se o beneficiário da compensação pela prestação de um SIEG tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar o proponente capaz de prestar o SIEG ao menor custo para a coletividade ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.

(219) Em conformidade com o ponto 63 da Comunicação SIEG, a forma mais simples de as autoridades públicas satisfazerem o quarto critério Altmark consiste em recorrer a um procedimento de contrato público transparente, aberto e não discriminatório, em conformidade com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([70]) e a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([71]).

(220) A Comissão observa que, no caso em apreço, o procedimento de concurso foi lançado antes da entrada em vigor da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([72]) (aplicável aos contratos públicos adjudicados para a prestação de serviços de transporte marítimo) e da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([73]). Nessa altura, a Diretiva 2004/17/CE e a Diretiva 2004/18/CE ainda estavam em vigor. Contudo, a Diretiva 2004/17/CE não se aplica aos serviços de transporte marítimo, como aqueles que são prestados pela Laziomar. Efetivamente, o artigo 5.º da Diretiva 2004/17/CE esclarece que o seu âmbito de aplicação inclui apenas os serviços de transporte por caminho de ferro, sistemas automáticos, carros elétricos, tróleis, autocarros ou cabo.

(221) Os contratos públicos adjudicados pelas entidades adjudicantes no contexto das suas atividades de serviços de transporte marítimo, costeiro ou fluvial são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2004/18/CE com base no respetivo considerando 20. Contudo, os serviços de transporte marítimo e fluvial estão também incluídos na lista do anexo II B dessa diretiva, o que implica ([74]) que apenas estão sujeitos ao seu artigo 23.º e ao seu artigo 35.º, n.º 4. Tal significa que, ao abrigo da Diretiva 2004/18/CE, um contrato público para a prestação de serviços de transporte marítimo está sujeito apenas às obrigações referentes às especificações técnicas (artigo 23.º) e à obrigação de publicar um anúncio de adjudicação (após o contrato ter sido adjudicado, ou seja, no final, e não no início, do procedimento de adjudicação: artigo 35.º, n.º 4). Todas as outras regras estipuladas pela Diretiva 2004/18/CE — incluindo as disposições sobre o conteúdo dos anúncios a publicar (artigo 36.º, n.º 1) e as disposições sobre os critérios de seleção (artigos 45.º a 52.º) — não são aplicáveis aos contratos públicos para a prestação de serviços de transporte marítimo.

(222) Além disso, a Diretiva 2004/18/CE não se aplica, em caso algum, às concessões de serviços, tal como definidas no respetivo artigo 1.º, n.º 4 ([75]). A Comissão observa que as concessões de serviços (e os contratos públicos) com algum interesse transfronteiriço permanecem, não obstante, sujeitas aos princípios gerais de transparência, de não discriminação e de igualdade de tratamento estabelecidos no Tratado.

(223) Com base no que precede, a Comissão conclui que a Diretiva 2004/18/CE só é passível de aplicação no caso de um contrato público, exceto quando este diz respeito a uma concessão de serviços. Além disso, uma vez que o caso em apreço diz respeito a serviços de transporte marítimo objeto de um contrato de fornecimento de serviços públicos, apenas seriam aplicáveis alguns dos requisitos dessa diretiva, conforme acima referido. Neste contexto, a Comissão considera que não pode basear-se apenas no cumprimento das Diretivas Contratos Públicos para demonstrar a conformidade com o quarto critério Altmark. Por este motivo, a Comissão aprecia, em seguida, se o procedimento

([70]) Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

([71]) Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços (JO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

([72]) Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

([73]) Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

([74]) Nos termos do artigo 21.º da Diretiva 2004/18/CE.

([75]) O artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 2004/18/CE estabelece o seguinte: «"Concessão de serviços" é um contrato com as mesmas características que um contrato público de serviços, com exceção de que a contrapartida dos serviços a prestar consiste quer unicamente no direito de exploração do serviço, quer nesse direito acompanhado de um pagamento».

de concurso utilizado pela Itália foi competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. Para efetuar esta apreciação, a Comissão baseia-se nas orientações pertinentes definidas na sua Comunicação sobre a noção de auxílio estatal ([76]) (em especial nos respetivos pontos 89 e seguintes) e na Comunicação SIEG (em especial nos respetivos pontos 63 e seguintes).

Natureza competitiva e transparente do concurso

(224) O ponto 90 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal especifica que um procedimento de concurso tem de ser competitivo ([77]) para permitir a participação de todos os proponentes interessados e elegíveis no processo. Além disso, de acordo com o ponto 91 da mesma comunicação, o procedimento tem de ser transparente para permitir que todos os proponentes interessados sejam igual e devidamente informados em cada fase do procedimento de concurso. Esse ponto salienta ainda que a acessibilidade de informação, o tempo suficiente para os proponentes interessados, bem como a clareza dos critérios de seleção e de adjudicação são elementos fundamentais para um procedimento de seleção transparente, e indica que um concurso tem de ser suficientemente publicitado, para que todos os potenciais proponentes possam tomar conhecimento do mesmo.

(225) No caso em apreço, o convite à manifestação de interesse foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, no Jornal Oficial da República Italiana, em quatro jornais diários nacionais e locais italianos, bem como no sítio Web da Região do Lácio (ver considerando 58). Este convite convidava todos os que pudessem «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo» a manifestarem o seu interesse e não impunha quaisquer condições adicionais. Foi concedido tempo suficiente aos potenciais proponentes para que manifestassem adequadamente o seu interesse, a fim de poderem então participar nas fases subsequentes do processo. Por conseguinte, a Comissão considera que a intenção da Região do Lácio de vender a Laziomar e adjudicar o contrato de fornecimento de serviços públicos foi amplamente divulgada junto de todos os possíveis proponentes.

(226) Além disso, os proponentes devem receber todos os documentos e informações necessários para a participação no procedimento de concurso que lhes permitam avaliar adequadamente a empresa colocada à venda. Tais informações têm de ser disponibilizadas aos potenciais proponentes de forma transparente e não discriminatória, devendo todos os participantes interessados ter igual acesso às informações pertinentes.

(227) Em primeiro lugar, o convite à manifestação de interesse mencionava que os proponentes tinham de ser capazes de «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo». Este era o único critério de seleção aplicado pela Itália para determinar se as partes interessadas poderiam ou não participar no procedimento de concurso. Embora o convite não especificasse de que modo os proponentes podiam comprovar o cumprimento deste requisito, por omissão tal significava que podiam ser utilizados quaisquer meios de prova adequados ([78]). A Comissão considera que este critério de seleção estava claro para todos os proponentes interessados e que também se justificava à luz do objetivo prosseguido.

(228) Em segundo lugar, a Lei de 2009 deixava claro às partes interessadas que seria celebrada uma nova convenção/ /contrato de fornecimento de serviços públicos após a conclusão do procedimento de concurso e que o montante máximo anual da compensação de serviço público tinha sido fixado em 10 030 606 milhões de euros por ano. Além disso, o convite à manifestação de interesse indicava que o objetivo era vender a atividade da Laziomar a um preço fixo de 2 272 000 euros. Ademais, tal como confirmado pela Itália, todas as informações pertinentes referentes ao âmbito da venda, incluindo o projeto de contrato de fornecimento de serviços públicos a celebrar entre o adquirente e a Itália, foram disponibilizadas às sete partes admitidas à fase seguinte do procedimento de concurso. As partes podiam assim decidir se apresentavam ou não uma proposta e, se o fizessem, qual seria o valor da mesma. Nesta base, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse tinha deixado suficientemente claro que a venda era referente à atividade da Laziomar agregada a um novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Após terem manifestado o seu interesse, as partes receberam acesso a todas as informações necessárias para tomarem uma decisão quanto à apresentação de uma eventual proposta.

([76]) Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

([77]) Na Comunicação sobre a noção de auxílio estatal, a Comissão observa que os tribunais da União fazem frequentemente referência, no contexto dos auxílios estatais, a um procedimento de concurso «aberto». A utilização do termo «aberto», no entanto, não se refere a um procedimento específico ao abrigo das Diretivas Contratos Públicos. Por conseguinte, a Comissão considera que o termo «competitivo» se afigura mais adequado. Na referida comunicação, a Comissão observa igualmente que a sua intenção não é desviar-se das condições substantivas estabelecidas na jurisprudência.

([78]) Além disso, conforme explicado anteriormente (ver considerando 221), o artigo 36.º, n.º 1, da Diretiva 2004/18/CE não se aplicava a este concurso. Por conseguinte, a Itália não tinha, na verdade, qualquer obrigação de incluir critérios de seleção no convite.

(229) Em terceiro lugar, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse atraiu um número substancial de potenciais proponentes. As sete empresas convidadas para a fase seguinte do concurso receberam posteriormente informações pormenorizadas da Região do Lácio sobre o procedimento. Além disso, em conformidade com as disposições da Diretiva 2004/18/CE, afigura-se que a Itália não tinha qualquer obrigação de fornecer, no convite, informações adicionais sobre o contrato a adjudicar para além da simples menção da continuação da prestação do serviço público e da referência às normas jurídicas que regem esse serviço (ver considerando 221).

(230) Em quarto lugar, o convite continha as informações mínimas necessárias para possibilitar a apresentação de uma manifestação de interesse (isto é, a continuação do serviço público) e não poderia ter conduzido à exclusão de outros operadores marítimos interessados. As autoridades responsáveis pelo planeamento decidiram assegurar a continuidade do serviço público e da ligação das ilhas do arquipélago das ilhas Pontinas com o continente. Esta condição foi previamente comunicada a todos os potenciais operadores que manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso, tal como explicado acima. Por conseguinte, a Comissão considera que, nessa fase, a Itália não tinha qualquer controlo sobre os potenciais proponentes, o que demonstra que as autoridades responsáveis pelo planeamento, ao incluírem a obrigação de dar continuidade ao serviço público, não tinham a intenção de favorecer seletivamente qualquer potencial proponente ao qual adjudicar o contrato de fornecimento de serviços públicos e a propriedade da Laziomar. A Comissão observa igualmente que todas as informações pertinentes sobre os critérios de seleção e o desenvolvimento subsequente do procedimento foram incluídas na carta de convite enviada às sete partes admitidas à fase de apresentação de propostas.

(231) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto a determinados *requisitos financeiros* do concurso (ver considerando 109) impostos aos proponentes por força do contrato de fornecimento de serviços públicos, para além das condições qualitativas normais que, em todo o caso, são necessárias enquanto obrigações de serviço público. Além disso, a Comissão duvidava que tais requisitos pudessem ser aceites numa situação, como a presente, em que toda a empresa é colocada à venda.

(232) Porém, no decurso da investigação, a Comissão recebeu informações que aliviaram as suas preocupações. Em especial, a Itália eliminou do convite à apresentação de propostas os requisitos financeiros (ou seja, volumes de negócio predeterminados no setor do transporte marítimo) que teriam impedido a participação no concurso de empresas que não fossem companhias de navegação (ver considerando 125). Com efeito, a Comissão observa que a Carpoint Motorsport S.p.A., que, segundo as informações publicamente disponíveis, é uma empresa do setor retalhista e grossista de veículos, figurava entre as empresas que manifestaram interesse em participar no concurso (ver considerando 61).

(233) A Comissão congratula-se com a iniciativa tomada pela Região do Lácio de incentivar uma participação tão ampla quanto possível no concurso, permitindo que os proponentes participassem através de agrupamentos temporários de proponentes, consórcios ou AEIE (ver considerando 60).

(234) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que, no seu conjunto, o procedimento de concurso foi competitivo e transparente. Nomeadamente, a intenção da Região do Lácio de alienar a atividade da Laziomar e de celebrar um novo contrato de fornecimento de serviços públicos com uma duração de dez anos com o proponente vencedor foi amplamente divulgada junto de todos os possíveis proponentes no mercado regional ou internacional relevante. Além disso, a Comissão tem em conta que os potenciais proponentes podiam manifestar facilmente o seu interesse, sem terem de assumir qualquer compromisso nessa fase. Desde que pudessem demonstrar que cumpriam o único critério de seleção de garantir a continuidade do serviço, as partes recebiam subsequentemente todas as informações necessárias e era-lhes concedido tempo suficiente para decidirem se pretendiam apresentar uma proposta para a aquisição da atividade da Laziomar e o valor dessa proposta. Por estes motivos, a Comissão considera que ficam dissipadas as suas dúvidas quanto à possibilidade de o procedimento de concurso não ter sido suficientemente transparente devido a possíveis deficiências no convite à manifestação de interesse.

Natureza não discriminatória do concurso

(235) O ponto 92 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal salienta que o tratamento não discriminatório de todos os proponentes em todas as fases do procedimento e os critérios objetivos de seleção e adjudicação previamente especificados no que se refere ao processo são condições indispensáveis para assegurar que a operação resultante está em sintonia com as condições de mercado. Além disso, esse ponto especifica que, a fim de garantir a igualdade de tratamento, os critérios de adjudicação devem permitir comparar e avaliar as propostas de forma objetiva.

(236) Conforme indicado anteriormente (ver considerando 227), o convite à manifestação de interesse incluía a condição única de que os proponentes tinham de ser capazes de «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo». As oito partes que responderam ao convite e manifestaram interesse tinham conhecimento dessa obrigação. A Comissão considera que esta condição era objetiva e tinha sido suficientemente esclarecida a todas as partes interessadas no convite à manifestação de interesse.

(237) Sete dos oito proponentes interessados que foram admitidos à fase seguinte do concurso foram então convidados a apresentar uma proposta, tendo todos eles recebido as mesmas informações (ver considerando 61).

(238) Por conseguinte, ficam esclarecidas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de 2011 quanto à possibilidade de o convite à manifestação de interesse não ter uma natureza suficientemente não discriminatória. Todas as partes foram correta e igualmente informadas ao longo de todas as etapas do procedimento de concurso, podendo assim apresentar uma proposta com pleno conhecimento do procedimento e dos requisitos. A Comissão considera igualmente que os critérios de adjudicação permitiam comparar e avaliar objetivamente as propostas.

Garantir que os serviços são prestados ao menor custo para a coletividade

(239) O ponto 65 da Comunicação SIEG estipula que, com base na jurisprudência do Tribunal de Justiça, a realização de um procedimento de contrato público só exclui a existência de auxílios se permitir a seleção do concorrente com capacidade para prestar o serviço «ao menor custo para a coletividade».

(240) Neste caso, o concurso tinha por objeto o novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar, e não apenas o contrato de fornecimento de serviços públicos propriamente dito. A Itália decidiu que o preço de venda da atividade da Laziomar era fixo (com base na avaliação realizada por um perito independente) e não negociável, tendo, no que se refere ao contrato de fornecimento de serviços, escolhido a proposta economicamente mais vantajosa, atribuindo 30 pontos ao fator preço e 70 pontos a critérios técnicos (ver considerando 62).

(241) Em relação à utilização da proposta economicamente mais vantajosa, o ponto 67 da Comunicação SIEG indica que a «proposta economicamente mais vantajosa» é igualmente considerada (para além do «preço mais baixo») suficiente para satisfazer o quarto critério Altmark «[...] desde que os critérios de adjudicação [...] estejam estreitamente relacionados com o objeto do serviço prestado e permitam que a proposta economicamente mais vantajosa corresponda ao valor de mercado» ([79]).

(242) A Comissão observa que a Itália deu ênfase à escolha de um operador que prestasse o serviço respeitando elevados padrões técnicos e de qualidade, tendo em conta determinados requisitos. No que diz respeito à repartição das pontuações máximas da proposta técnica (70 pontos) e da proposta económica (30 pontos) para a adjudicação do contrato, de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa, a Itália, remetendo para um parecer emitido pelo Conselho de Estado italiano (ver considerando 126), salienta a importância dos elementos qualitativos da proposta como meio de evitar revisões em baixa excessivas do preço que teriam sido difíceis de manter sem sacrificar a qualidade do serviço público prestado. Ao mesmo tempo, a Itália alega que esta repartição permitiu obter um melhor preço pelo serviço (ver considerando 127).

(243) A carta de convite à apresentação de propostas continha todas as informações necessárias para apresentar as propostas financeiras e técnicas. No que diz respeito à proposta técnica, em especial, os sete operadores de serviços marítimos convidados a apresentar uma proposta eram obrigados a fornecer informações pormenorizadas sobre as condições e as medidas de gestão que cumpririam durante todo o período de atribuição. Nomeadamente, os operadores tinham de demonstrar o seguinte: i) iniciativas específicas de melhoria da gestão (por exemplo, carta de serviço, política de *marketing* e comunicação, plano de *marketing* na Web, otimização dos recursos humanos e embarcações — 10 pontos); ii) medidas relativas à renovação da frota (por exemplo, evolução da idade média da frota, cumprimento das características funcionais mínimas da embarcação, tais como dimensão, conforto, velocidade, sistema de segurança, etc. — 40 pontos); e iii) afetação de embarcações para complementar a frota existente [ou seja, fornecimento das características técnicas de cada uma das embarcações (incluindo a linha) que o operador tenciona utilizar para prestar os serviços — 20 pontos]. Estes requisitos estão, evidentemente, estreitamente relacionados com a prestação do serviço marítimo e conferem-lhe valor acrescentado. Por conseguinte, a Comissão considera que a utilização da proposta economicamente mais vantajosa para o serviço em

([79]) Ver também o ponto 96 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal.

causa, agregado à venda da atividade da Laziomar, permitiu à Itália criar uma concorrência efetiva e obter um serviço com o maior valor possível ao menor custo para a coletividade. A este respeito, a Comissão observa que a remuneração anual atribuída à CLN pela prestação do serviço marítimo tem sido muito inferior ao montante máximo anual de compensação sugerido pela Região do Lácio no início do concurso (ver considerando 75).

(244) No que diz respeito especificamente à agregação do serviço à venda da atividade da Laziomar, a Comissão considerou, na Decisão de 2012 e a título preliminar, que a colocação a concurso do novo contrato de fornecimento de serviços públicos sem a obrigação de adquirir as embarcações da Laziomar necessárias para prestar o serviço público teria resultado num custo inferior para a coletividade.

(245) A Comissão já concluiu acima que o procedimento de concurso foi suficientemente transparente e não discriminatório para permitir a participação do maior número possível de potenciais proponentes. Com efeito, na sequência da publicação em grande escala do convite à manifestação de interesse, oito operadores de serviços marítimos responderam afirmativamente e sete foram admitidos à fase de apresentação de propostas. Todas as informações pertinentes relativas ao procedimento de concurso foram fornecidas na carta de convite enviada aos sete operadores.

(246) Após a fase de manifestação de interesse, foi apresentada uma proposta competitiva (CLN), que a Região do Lácio avaliou tendo em conta a respetiva proposta técnica e financeira.

(247) A condição obrigatória de garantir a continuidade do serviço público e a agregação dos ativos às obrigações de serviço público estão inter-relacionadas. Em particular, ao agregar a venda da Laziomar a um novo contrato de fornecimento de serviços públicos, a adquirente, a CLN, fica automaticamente sujeita à obrigação de garantir a continuidade do serviço público e é-lhe concedida prioridade de acostagem. A Comissão considera que a agregação da atividade da Laziomar ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos e à concessão da prioridade de acostagem não resulta num preço inferior ao que teria sido obtido se os ativos e este contrato tivessem sido vendidos em separado, pelos motivos a seguir apresentados.

(248) A atividade da Laziomar tem estado exclusivamente associada à prestação do serviço público e à garantia da continuidade territorial. Com efeito, todas as embarcações da Laziomar foram e são atualmente utilizadas para o serviço público. Por conseguinte, não se pode argumentar que um vendedor privado teria obtido um preço mais elevado se essas embarcações ou algumas delas tivessem sido vendidas sem a referida condição. De acordo com as informações fornecidas pela Itália e uma avaliação de peritos independentes encomendada pela Região do Lácio (ver considerandos 66 e 67), as embarcações da Laziomar já são antigas (entre 22 e 32 anos), e o estado dos motores e de outros materiais (por exemplo, materiais de construção do casco) necessitam de modernização e manutenção após tantas horas de funcionamento ao longo dos anos de utilização. Por conseguinte, as embarcações atrairiam uma procura comercial reduzida, a menos que fossem adquiridas para fins de investimentos, restauração e modernização num curto espaço de tempo. No entanto, afigura-se pouco provável que estas embarcações pudessem ter sido vendidas para fins de navegação, para além daquele que incluía a condição de assegurar a continuidade do serviço público, por um preço mais elevado do que aquele pelo qual foram orçamentadas.

(249) Além disso, se a Laziomar tivesse sido vendida separadamente, a Comissão considera improvável que potenciais proponentes possuíssem tais recursos (ou seja, quatro embarcações e equipamento industrial e comercial) prontamente disponíveis para reafetação a fim de cumprirem as obrigações de serviço público previstas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Esta consideração é particularmente válida, tendo em conta que o novo contrato inclui requisitos específicos sobre as embarcações a utilizar nas diferentes rotas do serviço público (ver considerando 243). Qualquer operador que possuísse os recursos necessários já os teria, provavelmente, afetado a outras rotas e a sua reafetação em conformidade com o novo contrato de fornecimento de serviços públicos teria necessariamente conduzido à perda das receitas geradas pela sua utilização anterior.

(250) Por conseguinte, a Comissão considera que a agregação dessas embarcações ao contrato de fornecimento de serviços públicos permitiu obter um preço mais elevado pelas embarcações da Laziomar, uma vez que, em contrapartida da exploração das embarcações nas rotas de serviço público, o seu adquirente receberia uma compensação de serviço público por um período de dez anos. Além do mais, qualquer vendedor no contexto de uma economia de mercado teria decidido vender a Laziomar juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos a fim de obter o preço mais elevado. Nesta base, a Comissão conclui que a Itália não impôs condições que fossem suscetíveis de reduzir o preço ou que um vendedor privado não teria imposto.

(251) A Comissão conclui que fica esclarecida a sua dúvida sobre se a colocação a concurso do novo contrato de fornecimento de serviços públicos juntamente com a atividade da Laziomar não poderia resultar num menor custo para a coletividade.

(252) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a utilização da proposta economicamente mais vantajosa para o novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar criou uma concorrência genuína até ao final do procedimento de concurso.

Salvaguardas fortes na conceção do procedimento no caso de ser apresentada apenas uma proposta

(253) Com base na apreciação acima descrita (ver considerandos 224 a 252), a Comissão conclui que o procedimento de concurso foi aberto, transparente e não discriminatório, em conformidade com as regras em matéria de contratos públicos. Contudo, o ponto 68 da Comunicação SIEG refere que «no caso de procedimentos em que só é apresentada uma proposta, o procedimento não pode ser considerado suficiente para garantir que conduz ao menor preço para a coletividade».

(254) Desta forma, dado que apenas a CLN apresentou uma proposta no procedimento de concurso para a Laziomar (que incluía o novo contrato de fornecimento de serviços públicos), essa proposta não seria normalmente suficiente para garantir a ausência de uma vantagem para o vencedor.

(255) No entanto, a Comissão alterou subtilmente a posição expressa no ponto 68 da Comunicação SIEG no seu Guia SIEG ([80]), referindo que «isso não significa que não possam ocorrer casos em que, devido a salvaguardas particularmente fortes na conceção do procedimento, também um processo em que uma única proposta é apresentada possa ser suficiente para garantir a prestação do serviço "ao menor custo para a coletividade"».

(256) A Comissão considera que, no caso em apreço, essas salvaguardas estavam presentes. Mais concretamente:

1) O procedimento de concurso foi organizado de forma a maximizar o interesse de potenciais proponentes. Além disso, os potenciais proponentes não tiveram de seguir procedimentos complexos e não teriam sido obrigados a incorrer em custos significativos para manifestarem o seu interesse. Consequentemente, foram recebidas manifestações de interesse de oito operadores, dos quais sete foram convidados a apresentar uma proposta (ver considerando 237);

2) A Itália escolheu o concurso limitado para adjudicar o contrato de fornecimento de serviços (ver considerando 59), que é um procedimento em duas fases em que apenas os operadores convidados a participar na fase de apresentação de propostas o podem fazer. De acordo com o ponto 66 da Comunicação SIEG, «[...] um concurso limitado também pode cumprir o quarto critério Altmark, a menos que sejam impedidos de participar, sem uma razão válida, operadores interessados». Com efeito, neste concurso, sete possíveis proponentes (dos oito que tinham inicialmente manifestado interesse) participaram na fase de apresentação de propostas (ver considerando 61), o que demonstra a possibilidade de existir uma concorrência genuína até ao final do procedimento de concurso. Normalmente, um concurso limitado dá aos potenciais proponentes mais tempo para avaliarem a sua proposta antes de a apresentarem. A Comissão considera que, com base no seu perfil, pelo menos cinco dos possíveis proponentes remanescentes [ou seja, a NLG, a Traghetti Lines, a Navigazione Generale Italiana S.p.A., a Vetor e a Ustica Lines (que atualmente exerce a sua atividade sob o nome de Liberty Lines)] provavelmente podiam (devido à sua experiência e aos seus recursos financeiros) apresentar propostas ou tinham motivos para ter um verdadeiro interesse em apresentar uma proposta [por exemplo, a NLG e a Vetor já atuam em algumas das rotas exploradas pela Laziomar (ver quadro 9), enquanto as outras empresas são operadores de serviços marítimos estabelecidos com atividades a nível nacional e internacional];

3) O convite à apresentação de propostas enviado aos sete operadores que tinham manifestado um interesse inicial consistia num preço fixo de 2 272 000 euros para a venda da totalidade das ações da Laziomar, que não estava sujeito a revisão com base em qualquer tipo de proposta (ver considerando 62). A Comissão observa que o preço de venda da Laziomar foi determinado por um perito independente com base nas condições económicas e de mercado pertinentes à data e constituía um preço fixo no procedimento de concurso. Porém, todos os participantes tinham conhecimento desse preço e não apresentaram qualquer reclamação quanto ao seu alcance e nível. Além disso, o convite à apresentação de propostas consistia numa remuneração anual máxima pelo serviço público, fixada pela Região do Lácio em 14 300 550 euros por ano, sem IVA, a pagar durante dez anos. Todos os participantes foram convidados a apresentar propostas melhores relativamente a esta remuneração

([80]) Ver, mais concretamente, a resposta da Comissão à pergunta 68 no documento de trabalho dos seus serviços intitulado «Guia relativo à aplicação das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, de "contratos públicos" e de "mercado interno" aos serviços de interesse económico geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral», de 29 de abril de 2013 (ver: (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_pt.pdf).

anual pelo serviço público com base em determinados critérios técnicos. Esta é uma salvaguarda particularmente forte para garantir não só que é obtida a proposta mais baixa possível em termos de remuneração anual pelo serviço público (e, por conseguinte, o menor custo para a coletividade), mas também que os proponentes não são desencorajados de apresentar uma proposta.

(257) A Comissão considera que, dadas as salvaguardas supramencionadas, o procedimento de concurso era suficiente para garantir a prestação do serviço ao menor custo para a coletividade, mesmo que acabasse por ser apresentada apenas uma proposta ([81]).

(258) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o quarto critério *Altmark* foi cumprido no caso em apreço.

(259) Dado que as quatro condições definidas pelo Tribunal de Justiça no processo *Altmark* estão cumulativamente preenchidas, a Comissão conclui que a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar e à concessão de prioridade de acostagem à Laziomar não confere uma vantagem económica a esta última nem à sua adquirente, a CLN.

5.1.2.5. Conclusão

(260) Uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estão preenchidos, a Comissão conclui que a adjudicação do contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Laziomar e à concessão de prioridade de acostagem à Laziomar e à sua adquirente, a CLN, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.3. *As medidas previstas pela Lei de 2010*

(261) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas pelo Decreto-Lei n.º 125/2010, convertido, com alterações, na Lei de 2010, constituíam um auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, desde que os respetivos beneficiários pudessem utilizar estas medidas para cobrir necessidades de liquidez e, assim, melhorar a sua posição financeira global.

(262) Com base nas informações recebidas durante a investigação formal, a Comissão considera que as três medidas devem ser apreciadas separadamente.

5.1.3.1. Possível utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez

(263) Recursos estatais: os fundos em causa foram concedidos pelo Estado a partir do seu próprio orçamento (ver considerando 84) e a sua utilização para efeitos de liquidez foi possibilitada pela Lei de 2010. A medida é, por conseguinte, imputável ao Estado e é proveniente de recursos estatais.

(264) Seletividade: esta medida foi concedida apenas às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar, pelo que é seletiva. Por uma questão de exaustividade, a Comissão salienta que esta medida não foi concedida à CLN.

(265) Vantagem económica: segundo a Itália, a Caremar (à data) beneficiou dos fundos em questão para realizar obras de modernização da frota utilizada no arquipélago das ilhas Pontinas, a fim de assegurar a sua conformidade com as normas internacionais em matéria de segurança. Algumas das obras diziam respeito a duas unidades da frota da Caremar que foram depois transferidas, a título gratuito, para a Laziomar (ver considerando 132). Assim, estes fundos nunca foram utilizados para efeitos de liquidez (ver considerando 132) e a Comissão não encontrou elementos de prova em contrário.

(266) Uma vez que a Laziomar não utilizou estes fundos para efeitos de liquidez a fim de evitar custos que normalmente teria de suportar recorrendo aos seus próprios recursos financeiros, as dúvidas manifestadas na Decisão de 2011 deixaram de ser válidas e a Comissão considera que não foi, por conseguinte, conferida qualquer vantagem económica à Laziomar através da utilização dos referidos fundos.

(267) Conclusão: uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estão preenchidos, a Comissão conclui que a medida não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([81]) Por uma questão de exaustividade, a Comissão salienta que o caso em apreço difere de outros casos em que apenas foi apresentada uma proposta. Nesta matéria e relativamente à fundamentação específica, ver a Decisão (UE) 2020/1412 (considerandos 404 e 405).

5.1.3.2. Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização

(268) Conforme descrito no considerando 86, nos termos do artigo 1.º da Lei de 2010, alguns atos e operações realizados para privatizar o grupo Tirrenia e descritos no artigo 19.º-B, n.ºs 1 a 15, do Decreto-Lei 135/2009, convertido, com alterações, na Lei de 2009, estão isentos dos impostos normalmente devidos sobre os mesmos.

(269) Em primeiro lugar, a Comissão realça que é necessário apreciar três conjuntos distintos de transferências: 1) a transferência das antigas filiais da Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) da Tirrenia para as Regiões da Campânia, da Sardenha e da Toscânia, 2) a transferência da atividade da Laziomar da Região da Campânia para a Região do Lácio e 3) a transferência da atividade da Laziomar da Região do Lácio para a CLN. Os impostos sujeitos a isenção são, nomeadamente, o imposto de registo, as taxas de registo de hipoteca e de registo predial, o imposto de selo (coletivamente, «impostos indiretos»), o IVA e o imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas. Os beneficiários desta medida de auxílio seriam o vendedor, o adquirente ou ambos. Na presente decisão, só serão apreciados o segundo e o terceiro conjunto de transferências ([82]).

(270) Primeiramente, a Comissão aceita que a transferência da atividade da Laziomar entre a Região da Campânia e a Região do Lácio não estava sujeita ao imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas (por não ter sido paga qualquer contrapartida) nem ao IVA (que não se aplica a essas transações nos termos do direito nacional). No que diz respeito aos impostos indiretos, aqueles que, nos termos do direito nacional, eram devidos apenas pelos adquirentes eram, neste caso, devidos pela Região do Lácio no exercício da sua missão de serviço público, ou seja, enquanto entidade estatal. Como tal, não se qualifica como empresa. Por conseguinte, nenhuma das isenções fiscais supramencionadas será apreciada de forma mais pormenorizada na presente decisão.

(271) No que diz respeito à terceira transferência, antes de mais, a Comissão observa que, ao abrigo do Decreto Presidencial n.º 633, de 26 de outubro de 1972, as transferências de empresas em atividade ou de unidades de negócio para outra empresa não são consideradas entregas de bens, pelo que não são abrangidas pelo IVA. Por conseguinte, uma vez que operações como a venda da atividade da Laziomar à CLN não estão sujeitas ao IVA, a isenção fiscal não pode ter conferido uma vantagem à Laziomar no que diz respeito a este imposto. Além disso, a Comissão observa que o contrato de venda da atividade da Laziomar estabelece claramente que o adquirente, isto é, a CLN, tem de suportar todos os custos relacionados com a venda (isto é, as taxas de registo, os custos notariais, as taxas de registo predial, etc.), não fazendo referência a qualquer isenção sobre tais custos a favor da CLN. No que diz respeito à isenção do imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas, a Comissão considera que esse imposto se aplicaria apenas aos proventos de uma venda. No entanto, neste caso, a CLN adquiriu a Laziomar à Região do Lácio, o que significa que esta operação constituiu uma despesa para a CLN e, consequentemente, não podia ser devido qualquer imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas. Por conseguinte, esta medida não se aplica à CLN. Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que nem a Laziomar nem a CLN beneficiaram destas isenções fiscais.

(272) Por estas razões, nenhuma das isenções fiscais supracitadas constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.3.3. Possibilidade de utilização de recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez

(273) Nas Decisões de 2011 e de 2012, a Comissão mencionou a possibilidade de as empresas do (antigo) grupo Tirrenia utilizarem recursos do FAS para satisfazerem necessidades de liquidez correntes. Contudo, no decurso do procedimento formal de investigação, a Itália esclareceu que os recursos do FAS não pretendiam constituir uma compensação adicional para a Laziomar ou a CLN (ou para qualquer outra das empresas do antigo grupo Tirrenia ou os respetivos adquirentes). Em vez disso, estes recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais previstas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia, caso se revelassem insuficientes. Efetivamente, o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei de 2010 previa que as regiões utilizassem os recursos do FAS para financiarem uma parte da compensação de serviço público regular, garantindo assim a continuidade dos serviços públicos marítimos. Por outras palavras, esta medida diz respeito apenas a uma afetação de recursos do orçamento de Estado italiano ao pagamento das compensações de serviço público.

(274) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os recursos do FAS são apenas uma fonte de financiamento para permitir ao Estado pagar as compensações de serviço público (concedidas com base na convenção inicial prorrogada) e não constituem uma medida da qual a Laziomar possa beneficiar adicionalmente a estas compensações de serviço público. Por conseguinte, a possível utilização de recursos do FAS não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([82]) O primeiro conjunto de transferências foi apreciado na Decisão (UE) 2020/1412 (ver considerando 418).

5.1.4. *Conclusão sobre a existência de auxílio*

(275) Com base na apreciação *supra*, a Comissão conclui que:

— a compensação paga à Laziomar pela exploração de rotas marítimas no período compreendido entre 1 de junho de 2011 e 14 de janeiro de 2014 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

— a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos para o período compreendido entre 15 de janeiro de 2014 e 14 de janeiro de 2024, agregada à atividade da Laziomar e à concessão de prioridade de acostagem à Laziomar e à sua adquirente, a CLN, cumpre as quatro condições Altmark e, por conseguinte, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

— uma vez que a Laziomar não utilizou os fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez, conforme permitido pela Lei de 2010, essa medida não constitui um auxílio estatal a favor da Laziomar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e

— as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Laziomar e a possibilidade de utilizar recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei de 2010, não constituem um auxílio estatal a favor da Laziomar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.2. **Legalidade do auxílio**

(276) A medida de auxílio abrangida pela presente decisão foi posta em prática antes de aprovação formal pela Comissão. Por conseguinte, se esta medida de auxílio não estiver isenta de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2005 ou da Decisão SIEG de 2011, foi concedida pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ([83]).

5.3. **Compatibilidade do auxílio**

(277) A compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Laziomar no âmbito da prorrogação da convenção inicial deve ser apreciada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

5.3.1. *Regras aplicáveis*

(278) Conforme mencionado anteriormente, a prorrogação da convenção inicial após o fim de 2008 foi executada por atos jurídicos subsequentes, da seguinte forma:

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 de 1 de janeiro de 2009 até 31 de dezembro de 2009;

b) O Decreto-Lei n.º 135 de 25 de setembro de 2009, convertido na Lei de 2009, prorrogou as convenções iniciais de 1 de janeiro de 2010 até 30 de setembro de 2010;

c) O Decreto-Lei n.º 125 de 5 de agosto de 2010, convertido na Lei de 2010, prorrogou novamente as convenções iniciais de 1 de outubro de 2010 até ao final dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar; e

d) A Lei n.º 228, de 24 de dezembro de 2012, da Região do Lácio confirmou a obrigação da Laziomar de assegurar a continuidade territorial das rotas do arquipélago das ilhas Pontinas até à sua privatização.

(279) Neste contexto, a Comissão observa que a concessão da compensação de serviço público ao abrigo da última prorrogação da convenção inicial é posterior à entrada em vigor da Decisão SIEG de 2011 e do Enquadramento SIEG de 2011, contrariamente ao que acontece com as três primeiras prorrogações, que são anteriores à entrada em vigor deste enquadramento legislativo. Contudo, neste último contexto, o pacote SIEG de 2011 estabelece — no artigo 10.º da Decisão SIEG de 2011 e no ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 — regras relativas à sua aplicação também aos auxílios concedidos antes da sua entrada em vigor, em 31 de janeiro de 2012. Em especial, o artigo 10.º, alínea b), da Decisão SIEG de 2011 dispõe que:

([83]) A Comissão irá avaliar se tal se confirma na secção 5.3.1.

«Os auxílios executados antes da entrada em vigor da presente decisão [ou seja, antes de 31 de janeiro de 2012] e que não sejam compatíveis com o mercado interno, nem isentos da obrigação de notificação em conformidade com a Decisão 2005/842/CE, mas que cumpram as condições estabelecidas na presente decisão, são compatíveis com o mercado interno e estão isentos da obrigação de notificação prévia.»

(280) Quanto ao Enquadramento SIEG de 2011, os seus pontos 68 e 69 especificam que a Comissão aplicará os princípios nele enunciados a todos os projetos de auxílios que lhe sejam notificados, independentemente de a notificação ser anterior ou posterior ao início da aplicação do enquadramento, ou seja, 31 de janeiro de 2012, assim como a auxílios ilegais sobre os quais venha a tomar uma decisão após 31 de janeiro de 2012, mesmo que o auxílio tenha sido concedido antes dessa data. Neste último caso, não são aplicáveis as disposições dos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60 do Enquadramento SIEG de 2011.

(281) Consequentemente, as regras relativas à aplicação da Decisão SIEG de 2011 e do Enquadramento SIEG de 2011, tal como são acima descritas, significam que a compensação de serviço público concedida à Laziomar durante o período de prorrogação pode ser apreciada com base no pacote SIEG de 2011. Se as condições pertinentes da Decisão SIEG de 2011 ou do Enquadramento SIEG de 2011 forem cumpridas, esta medida de auxílio é compatível com o mercado interno durante todo o período de 1 de junho de 2011 a 14 de janeiro de 2014 ([84]).

(282) A Comissão apreciará, em primeiro lugar, se a compensação de serviço público concedida à Laziomar durante o período de prorrogação cumpre as condições da Decisão SIEG de 2011.

(283) A Comissão observa que a Decisão SIEG de 2011 só se aplica aos auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público concedidas para as ligações marítimas com ilhas que tenham registado um tráfego médio anual inferior a 300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG (artigo 2.º, n.º 1). Tal como descrito no considerando 141, a Itália apresentou dados que demonstram que este limiar não é ultrapassado em nenhuma das rotas da Laziomar. Por conseguinte, a Comissão conclui que a condição do artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011 foi cumprida.

(284) Acresce que, nos termos do artigo 4.º da Decisão SIEG, o ato de atribuição deve incluir, nomeadamente, uma referência à aplicação dessa decisão. A Comissão observa que tal referência não está incluída no contrato de fornecimento de serviços públicos entre a Região do Lácio e a Laziomar nem em nenhum dos documentos que o acompanham. Assim sendo, a Comissão conclui que o artigo 4.º não foi respeitado e que a compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Laziomar durante o período de prorrogação não pode ser apreciada à luz da Decisão SIEG de 2011.

(285) Consequentemente, a compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Laziomar a partir de 2011 e até à conclusão do processo de privatização seria normalmente abrangida pelo âmbito de aplicação do Enquadramento SIEG de 2011.

(286) Contudo, neste contexto, dado que as condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG estão preenchidas, aplica-se o ponto 61 do Enquadramento SIEG de 2011. Nesta base, a Comissão determinará se a compensação de serviço público concedida à Laziomar durante todo o período de prorrogação cumpre as condições do Enquadramento SIEG de 2011, com exceção das condições enunciadas nos seus pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

([84]) Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que a disposição transitória constante do artigo 10.º, alínea a), da Decisão SIEG de 2011, nos termos da qual quaisquer regimes de auxílio executados antes da entrada em vigor desta decisão (ou seja, antes de 31 de janeiro de 2012) que sejam compatíveis com o mercado interno e isentos da obrigação de notificação em conformidade com a Decisão SIEG de 2005 continuam a ser compatíveis com o mercado interno e a estar isentos da obrigação de notificação por um período suplementar de dois anos (ou seja, até 30 de janeiro de 2014 inclusive). Tal significa que os auxílios concedidos ao abrigo do regime em causa durante o período compreendido entre a entrada em vigor da Decisão SIEG de 2005, em 19 de dezembro de 2005, e a entrada em vigor da Decisão SIEG de 2011, em 31 de janeiro de 2012, serão considerados compatíveis com o mercado interno, mas apenas desde a data em que foram concedidos até 30 de janeiro de 2014 inclusive. Em qualquer caso, a disposição transitória do artigo 10.º, alínea a), da Decisão SIEG de 2011 não é aplicável aos auxílios concedidos a partir de 31 de janeiro de 2012 e a apreciação da compatibilidade tem de ser efetuada com base na Decisão SIEG de 2011.

5.3.2. *Verdadeiro serviço de interesse económico geral a que se refere o artigo 106.º do TFUE*

(287) De acordo com o ponto 12 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios devem ser concedidos a verdadeiros serviços de interesse económico geral, corretamente definidos, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado». O ponto 13 esclarece que «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. Quanto à questão de saber se se trata de um serviço que pode ser fornecido pelo mercado, a avaliação da Comissão limita-se a controlar se a definição do Estado-Membro está viciada por um erro manifesto, salvo se o direito da União impuser normas mais rigorosas». Por último, o ponto 56 do Enquadramento SIEG de 2011 faz referência à «vasta margem discricionária dos Estados-Membros» quanto à natureza dos serviços suscetíveis de serem qualificados de interesse económico geral.

(288) A avaliação no sentido de apurar se existe um verdadeiro SIEG também deve ser realizada à luz da Comunicação SIEG (ver considerandos 170 e 186), do Regulamento Cabotagem Marítima (ver considerandos 173, 174 e 175) e da jurisprudência (ver considerandos 176 e 177). Por conseguinte, a Comissão deve apurar, relativamente ao período de prorrogação:

1) Se existia **procura dos utilizadores**;

2) Se essa procura não podia ser satisfeita pelos operadores do mercado na ausência de uma obrigação imposta pelas autoridades públicas (**existência de uma deficiência do mercado**); e

3) Se o mero recurso a obrigações de serviço público era insuficiente para suprir essa carência (**abordagem menos restritiva**).

(289) A Comissão salienta que as rotas de serviço público exploradas pela Laziomar durante o período de prorrogação são as mesmas que lhe foram confiadas no âmbito do novo contrato de fornecimento de serviços públicos, com a exceção de que o número de rotas durante o período de prorrogação era apenas de cinco (ver considerando 43), ao passo que, no novo contrato de fornecimento de serviços públicos, foram acrescentadas duas rotas adicionais que ligam Terracina a Ponza (Linha T3) e Ventotene (Linha T4) (ver considerando 72). Além disso, a Comissão já descreveu e apreciou a situação de concorrência nessas rotas durante o período de prorrogação. Neste contexto, a apreciação que se segue basear-se-á e fará referência às partes relevantes da apreciação anteriormente realizada em relação ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos (ver secção 5.1.2.1).

(290) A Comissão recorda, em primeiro lugar (ver considerando 120), que a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na convenção inicial sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão já concluiu (ver considerando 179) que estes são efetivamente objetivos legítimos de interesse público.

(291) Para ilustrar a procura real dos serviços marítimos em causa por parte dos utilizadores, a Itália forneceu (ver quadros 11 e 12) dados estatísticos pormenorizados que demonstram que, em 2011, a Laziomar transportou 270 457 passageiros e 17 717 veículos nas cinco rotas combinadas durante os períodos correspondentes abrangidos pelas obrigações de serviço público. Em 2012, estes valores foram de 240 430 passageiros e 13 228 veículos e, em 2013, 254 167 passageiros e 16 927 veículos ([85]).

([85]) A Itália forneceu também dados relativos apenas a passageiros para 2009 e 2010. Recorde-se que, durante esse período até ao final de maio de 2011, as rotas específicas eram exploradas pela Caremar. Em 2009, foram transportados 287 639 passageiros (157 055 na T1 e A2, 99 087 na T2 e A3 e 31 494 na A1) e 253 638 passageiros em 2010 (141 300 na T1 e A2, 86 031 na T2 e A3 e 26 307 na A1).

Quadro 11

Dados estatísticos sobre os passageiros para os anos de 2011-2013

Ano	Linha T1	Linha T2	Linha A1	Linha A2	Linha A3	n.º total de passageiros
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Quadro 12

Dados estatísticos sobre os veículos para os anos de 2011-2013

Ano	Linha T1	Linha T2	Linha A1	Linha A2	Linha A3	n.º total de veículos [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] As embarcações utilizadas nas Linhas A1, A2 e A3 não transportavam veículos (com exceção da Linha A1 em 2011).
[2] A partir de 2012, esta rota passou a servir apenas passageiros.

(292) De um modo geral, os números mostram que a procura dos serviços marítimos em cada uma das rotas em causa por parte dos utilizadores era significativa e bastante estável, não tendo a análise relativamente aos anos de 2011-2013 fornecido quaisquer indicações de que a mesma tivesse cessado. A Comissão já demonstrou que, no período a partir de 2014, também existiu uma procura significativa dos serviços marítimos por parte dos utilizadores (ver considerando 184).

(293) Por conseguinte, é possível concluir que estes serviços satisfizeram uma procura real dos utilizadores, suprindo assim verdadeiras necessidades públicas.

(294) Conforme explicado no considerando 186, a Comissão tem igualmente de examinar se o serviço teria sido inadequado caso a sua prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado, à luz das obrigações de serviço público impostas pelos Estados-Membros por força da prorrogação da convenção inicial. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão limita-se a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(295) A Comissão observa que, durante o período compreendido entre 1 de junho de 2011 e 14 de janeiro de 2014, numa rota explorada pela Laziomar ao abrigo da prorrogação da convenção inicial (Linha A3), havia outro operador, a Vetor, que oferecia um serviço de passageiros, embora não com a mesma continuidade, regularidade e preço. No considerando 195, a Comissão já apreciou a situação de concorrência na Linha A3 e se os serviços prestados pela Vetor eram equivalentes aos que a Laziomar tinha de prestar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. A Comissão recorda que esta apreciação teve por base a situação de concorrência nessa rota entre 1 de junho de 2011 e 14 de janeiro de 2014. Uma vez que, em geral, os serviços que a Laziomar tem de prestar são quase idênticos, em termos de rotas servidas, frequência e requisitos técnicos, àqueles que tinha de assegurar durante o período de prorrogação, a conclusão da Comissão (ver considerando 195) de que as forças de mercado, por si só, eram insuficientes para suprir as necessidades de serviço público é também válida para a Laziomar durante todo o período de prorrogação. Efetivamente, na maioria das rotas, a Laziomar era o único operador, ao passo que, apenas numa rota (Linha A3), os serviços prestados pela Vetor não eram equivalentes em termos de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, pelo que não satisfaziam em pleno as necessidades de serviço público impostas à Laziomar por força da convenção inicial (conforme prorrogada).

(296) Por último, à luz da privatização planeada e de modo a garantir a continuidade dos serviços públicos prestados ao abrigo da convenção inicial, a Itália decidiu prorrogar esta convenção sem alterações e sob reserva da alteração da metodologia de cálculo da compensação aplicável a partir de 2010. A Comissão aceita que a procura dos utilizadores (conforme descrito nos considerandos 291, 292 e 293) não poderia ter sido satisfeita mediante a imposição de obrigações de serviço público aplicáveis a todos os operadores que serviam as rotas em causa. Nomeadamente, na maioria das rotas, a Laziomar era o único operador (ver, por exemplo, o considerando 188) e, quando assim não acontecia, a oferta dos outros operadores não cumpria os requisitos de regularidade, continuidade, capacidade e acessibilidade do preço. Além disso, a exploração da maioria das rotas (se não de todas), especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que, sem a compensação de serviço público, o mais provável seria que não fossem exploradas de todo. Ademais, a Comissão aceita que, tendo em vista o processo de privatização da Laziomar, a prorrogação do contrato de fornecimento de serviços públicos existente era a única forma de garantir a continuidade dos serviços públicos até à conclusão da privatização.

(297) Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao definir os serviços confiados à Laziomar como SIEG. Ficam assim dissipadas as dúvidas manifestadas pela Comissão nas Decisões de 2011 e 2012.

5.3.3. *Necessidade de um ato de atribuição que defina as obrigações de serviço público e as modalidades de cálculo da compensação*

(298) Tal como se refere na secção 2.3 do Enquadramento SIEG de 2011, o conceito de serviço de interesse económico geral na aceção do artigo 106.º do TFUE significa que foi atribuída à empresa em causa a responsabilidade pela gestão do serviço de interesse económico geral através de um ou mais atos oficiais.

(299) Estes atos devem indicar, nomeadamente:

— a natureza precisa das obrigações de serviço público e a sua duração,

— a empresa e o território em causa,

— a natureza dos direitos exclusivos,

— os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão;

— as medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso.

(300) Nas suas Decisões de 2011 e 2012, a Comissão manifestou dúvidas sobre se o ato de atribuição fornecia uma descrição abrangente da natureza das obrigações de serviço público da Laziomar durante o período de prorrogação. Não obstante, a Comissão recordou também que os diferentes elementos da atribuição podem ser estipulados em vários atos sem pôr em causa a adequação da definição das obrigações. Durante o período de prorrogação, o ato de atribuição da Laziomar incluía a convenção inicial (conforme alterada e prorrogada ao longo do tempo), os planos quinquenais que abrangiam os períodos de 2000-2004 e de 2005-2008, uma série de decisões *ad hoc* adotadas pela Itália, a Diretiva CIPE e a Lei de 2009.

(301) Neste contexto, a Comissão observa, em primeiro lugar, que a convenção inicial (conforme alterada ao longo do tempo), que constitui o núcleo do ato de atribuição da Laziomar, permaneceu plenamente aplicável até à conclusão da privatização com base numa série de decretos-lei (ver considerando 278). Estes atos jurídicos especificam que foram confiadas à Laziomar obrigações de serviço público até à conclusão da sua privatização.

(302) De acordo com a convenção inicial, os planos quinquenais determinam as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência do serviço e as tarifas a cobrar, incluindo as tarifas subsidiadas, designadamente as aplicáveis aos residentes das regiões insulares. Embora os planos para o período de 2005-2008 não tenham sido formalmente adotados, o plano para o período de 2000-2004 continuou a aplicar-se sem quaisquer alterações no que diz respeito ao âmbito das obrigações de serviço público. Por conseguinte, as disposições desse plano continuaram a ser plenamente aplicáveis durante o período compreendido entre 1 de junho de 2011 e 14 de janeiro de 2014. Antes de 2011, o regime tarifário original previsto na convenção inicial foi alterado por um conjunto de atos subsequentes. No entanto, durante todo o período de prorrogação, não foram emitidos quaisquer decretos interministeriais destinados a alterar novamente as tarifas a cobrar pelas empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Nesta base, a Comissão conclui que as obrigações de serviço público que a Laziomar tinha de cumprir durante o período de prorrogação tinham sido definidas de uma forma suficientemente clara.

(303) A Comissão já observou, nos considerandos 239 e 240 da Decisão de 2011, que os parâmetros necessários para o cálculo do montante da compensação tinham sido fixados previamente e estão claramente descritos. Nomeadamente, para os anos de 2011 a 2013, a convenção inicial (ver considerando 46) contém uma lista exaustiva e precisa dos elementos de custo a ter em conta, bem como a metodologia de cálculo da rentabilidade do capital investido para o operador. A metodologia aplicável é definida na Diretiva CIPE (ver considerandos 47 a 57). Mais concretamente, a Diretiva CIPE especifica os elementos de custo tidos em conta e a rentabilidade do capital investido. Por último, a Lei de 2009 prevê um montante máximo de compensação de 10 030 606 euros por ano, que é aplicável a partir de 2010. Além do mais, a convenção inicial estabelecia que a compensação seria paga em prestações e assegurava que esta teria por base as receitas e os custos reais incorridos com a prestação do serviço público. Desta forma, a sobrecompensação poderia ser detetada e facilmente evitada. Se necessário, o Estado poderia então recuperar a sobrecompensação junto da Laziomar.

(304) Nesta base, a Comissão considera que, relativamente ao período de prorrogação da convenção inicial, os atos de atribuição definiam claramente as obrigações de serviço público, a duração, a empresa e o território em causa, os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão, e as medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual sobrecompensação, conforme exigido pelo Enquadramento SIEG de 2011.

5.3.4. *Duração do período de atribuição*

(305) Conforme indicado no ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2011, «[a] duração do prazo de atribuição deve ser justificada com base em critérios objetivos, tais como a necessidade de amortizar imobilizações financeiras não transmissíveis. Em princípio, a duração da atribuição não deve exceder o período necessário para a amortização dos ativos mais significativos necessários para prestar os SIEG».

(306) A Itália indicou que a duração da prorrogação foi fixada com referência ao período necessário para a amortização dos ativos utilizados na prestação do SIEG. Nomeadamente, a duração total da convenção inicial, conforme prorrogada, totaliza pouco mais de 24 anos. As embarcações são os ativos mais significativos necessários para prestar o serviço público. Normalmente, o período de amortização das embarcações utilizadas para os serviços de *ferry* é longo e pode ser superior a 25 anos.

(307) A Itália comunicou à Comissão o valor de amortização das embarcações da Laziomar para o período de 2011-2013. A Comissão observa que, quando a Laziomar começou a explorar as rotas do arquipélago das ilhas Pontinas, em 1 de junho de 2011, ao abrigo da prorrogação da convenção inicial, as suas quatro embarcações tinham uma idade média de 24 anos.

(308) A Comissão refere que era necessária uma prorrogação de dois anos e meio para assegurar a continuidade do serviço público até à conclusão do processo de privatização. Tendo em ainda em conta a idade média das embarcações, o prazo médio de amortização das embarcações utilizadas em geral para os serviços de *ferry*, as iniciativas de modernização previstas nos termos das disposições do contrato de fornecimento de serviços e a utilização de novas embarcações (ver considerando 243), a Comissão conclui que a duração do ato de atribuição é suficientemente justificada e que o ponto 17 do Enquadramento SIEG foi cumprido.

5.3.5. *Observância da Diretiva 2006/111/CE da Comissão* ([86])

(309) De acordo com o ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios só serão considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado quando a empresa em causa cumprir, se for caso disso, o disposto na Diretiva 2006/111/CE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas».

([86]) Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 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)

(310) Além disso, o ponto 44 do Enquadramento SIEG de 2011 exige que: «Quando uma empresa desenvolve simultaneamente atividades abrangidas e não abrangidas pelo âmbito dos SIEG, a sua contabilidade interna deve apresentar, separadamente, os custos e as receitas relativos ao SIEG e os relativos aos outros serviços, em conformidade com os princípios estabelecidos no ponto 31».

(311) A Itália confirmou que a Laziomar se limitou a prestar serviços públicos ao abrigo da convenção inicial.

(312) Por conseguinte, a Comissão considera que o ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2011 não é aplicável.

5.3.6. *Montante da compensação*

(313) O ponto 21 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelece que «[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».

(314) No caso em apreço, uma vez que a compensação constitui um auxílio ilegal concedido antes da sua entrada em vigor, o ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê especificamente que, para efeitos da avaliação do auxílio estatal, não é exigida a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados. Ao invés, podem ser utilizadas metodologias alternativas para calcular os custos líquidos necessários para cumprir as obrigações de serviço público, como a metodologia baseada na imputação de custos. De acordo com esta última metodologia, os custos líquidos seriam calculados como a diferença entre os custos e as receitas para um dado prestador, associados ao cumprimento das obrigações de serviço público, conforme especificado e estimado no ato de atribuição. Os pontos 28 a 38 do Enquadramento SIEG de 2011 descrevem mais pormenorizadamente o modo de aplicação desta metodologia.

(315) Nas suas Decisões de 2011 e 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao prémio de risco de 6,5%, aplicável a partir de 2010. Em especial, a Comissão tinha dúvidas sobre se este prémio refletia um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Toremar não parecia assumir os riscos normalmente suportados na prestação desse tipo de serviços.

(316) O prémio de risco de 6,5% teria sido aplicado para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC. No entanto, conforme já explicado nos considerandos 136, 137 e 138, a Itália esclareceu que, uma vez que a Lei de 2009 estabelece um limite máximo para o montante da compensação, decidiu-se simplificar o cálculo aplicando os 6,5% como taxa fixa de rentabilidade do capital.

(317) Neste contexto, com base nas contas por rota apresentadas pela Itália e agregadas no quadro 13, a Comissão pôde verificar que, nos anos de 2011, 2012 e 2013, em conjunto, a compensação de serviço público foi 70 650 euros superior ao custo líquido do serviço (não incluindo qualquer rentabilidade do capital):

Quadro 13

Custo líquido do serviço público explorado pela Laziomar no período de 2011-2013

(EUR)

Missão de serviço público da Laziomar	2011	2012	2013	Total geral
Receitas totais	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
- Custos totais	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
- Amortizações	114 836	274 044	352 229	741 109
= Custo líquido do serviço público	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Rentabilidade do capital (6,5%)	0	0	0	0

= Elegível para compensação	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Compensação efetiva	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Sobre/ subcompensação	149 484	- 192 047	113 213	70 650

(318) A Comissão tem em conta o facto de a Laziomar ter iniciado a exploração das rotas no arquipélago das ilhas Pontinas em 1 de junho de 2011, imediatamente após a transferência dessas rotas da Região da Campânia e da Caremar para a Região do Lácio e a Laziomar (ver considerandos 4, 32 e 33). Por conseguinte, o exercício de 2011, que revela uma diferença positiva de 149 484 euros, não pode ser totalmente imputado à Laziomar e não é representativo dos seus resultados reais. Com efeito, relativamente aos exercícios de 2012 e 2013, que são integralmente imputados à Laziomar, a diferença combinada entre a compensação elegível e a compensação efetiva é negativa (- 78 834 euros).

(319) A Comissão verificou igualmente os cálculos fornecidos pela Itália relativamente à rentabilidade do capital investido com base na taxa fixa de 6,5%. Uma vez que a rentabilidade é negativa ao longo do período de 2011-2013 (ver considerando 138), está representada como «zero» no quadro 13 para efeitos de cálculo do custo líquido do serviço público. Tendo em conta estes resultados negativos, a Comissão observa, por conseguinte, que, no caso do exercício trienal, a diferença positiva de 70 650 euros, que representa apenas 0,2% da compensação efetiva paga à Laziomar, é abrangida pela taxa fixa de 6,5% e não resulta numa sobrecompensação. Além disso, uma taxa de rentabilidade de 0,2% (ou 20 pontos de base) não excede a taxa de *swap* relevante acrescida de um prémio de 100 pontos de base, o que, nos termos do ponto 36 do Enquadramento SIEG de 2011, é, em qualquer caso, considerado razoável.

(320) O ponto 49 do Enquadramento SIEG de 2011 exige que os Estados-Membros assegurem que a compensação concedida às empresas para a gestão do SIEG não resulte no recebimento de uma compensação em excesso (conforme definida no ponto 47 do mesmo enquadramento). Nomeadamente, os Estados-Membros devem fornecer elementos que o comprovem a pedido da Comissão. Devem igualmente realizar ou assegurar a realização de verificações periódicas no final do período de atribuição e, em qualquer caso, a intervalos máximos de três anos.

(321) A Comissão já determinou, no contexto do critério Altmark 3, que a taxa fixa de rentabilidade do capital de 6,5% que a Laziomar poderia esperar numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que corria ao prestar os serviços públicos ao abrigo do contrato de fornecimento de serviços públicos (ver considerandos 211 a 216). A Comissão reitera ainda que a Itália utilizou uma taxa fixa de rentabilidade do capital para efeitos de simplificação do cálculo.

(322) A Comissão observa que a Diretiva CIPE apresentada tem em conta determinados valores de mercado aplicáveis no setor da cabotagem marítima. Estabelece os custos elegíveis para efeitos das obrigações de serviço público, bem como os princípios de cálculo relativos à taxa de rentabilidade do capital com base nas informações, condições e riscos pertinentes para este setor específico.

(323) Além disso, tal como explicado no considerando 214 no contexto da apreciação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos à luz do critério Altmark 3, a Comissão concluiu que, em 2013 (bem como durante todo o período de 2011-2013), a rentabilidade média do capital gerada por um grupo de referência de operadores de *ferry* selecionados que asseguravam ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros foi, de um modo geral, semelhante à rentabilidade do capital de 6,5% da Laziomar.

(324) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a rentabilidade do capital de 6,5% se situa num nível razoável.

(325) Por último, a Itália apresentou os elementos de prova necessários que demonstram que foram efetuadas todas as verificações periódicas para garantir que o montante da compensação não excedia o custo líquido do serviço. Além disso, a Comissão recorda que a compensação é paga em prestações (ver considerando 45) e que o pagamento final é efetuado com base nos custos e nas receitas reais registadas durante o exercício. Garante-se assim que o montante da compensação não ultrapassa os custos líquidos do serviço.

(326) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o montante da compensação concedida à Laziomar durante a prorrogação da convenção inicial não conduziu a qualquer sobrecompensação e que os requisitos aplicáveis constantes da secção 2.8 do Enquadramento SIEG foram cumpridos.

5.3.7. *A prioridade de acostagem*

(327) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem era necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Laziomar. Efetivamente, se não fosse concedida prioridade de acostagem às empresas incumbidas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma ligação fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que os horários de partida nas rotas de serviço público são fixados pela convenção, a prioridade de acostagem é necessária para garantir que os portos afetam os atracadouros e os horários de acostagem de uma forma que permita ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público.

(328) Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Laziomar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver secção 5.3.2). Além do mais, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público.

(329) A Comissão já apreciou em pormenor a compatibilidade do SIEG e da compensação correspondente concedida à Laziomar durante a prorrogação da convenção inicial (ver secções 5.3.2 a 5.3.6). Assim sendo, a Comissão considera que a sua apreciação da compatibilidade da prioridade de acostagem pode limitar-se a determinar se esta medida podia ou não resultar numa sobrecompensação.

(330) A Comissão considera que qualquer eventual vantagem monetária decorrente da prioridade de acostagem seria limitada (ver considerando 162). Consequentemente, o risco de sobrecompensação decorrente da medida também seria limitado. Além disso, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. Por conseguinte, os controlos da sobrecompensação que foram aplicados à Laziomar, conforme descrito na secção 5.3.6, também são adequados para detetar qualquer eventual sobrecompensação resultante da prioridade de acostagem.

(331) Por conseguinte, a Comissão conclui que a prioridade de acostagem, que está inextricavelmente ligada ao serviço público prestado pela Laziomar, é compatível com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e no Enquadramento SIEG de 2011.

5.3.8. *Conclusão*

(332) Com base na apreciação efetuada nos considerandos 278 a 331, a Comissão conclui que a compensação concedida à Laziomar para a prestação dos serviços marítimos sujeita à prorrogação da convenção inicial no período de 1 de junho de 2011 a 14 de janeiro de 2014, assim como a prioridade de acostagem, cumprem as condições aplicáveis do Enquadramento SIEG de 2011, pelo que são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.

6. **CONCLUSÃO**

(333) A Comissão considera que a Itália aplicou ilegalmente as medidas de auxílio em apreço, violando o disposto no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Com base na apreciação que precede, a Comissão decidiu que a compensação de serviço público concedida à Laziomar ao abrigo da prorrogação da convenção inicial é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem está inextricavelmente ligada à prestação do SIEG por parte da Laziomar, esta medida é igualmente compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.

(334) Ademais, a Comissão conclui que as medidas a seguir indicadas não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE:

a) a compensação concedida à Laziomar pela prestação de serviços marítimos ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços para o período compreendido entre 15 de janeiro de 2014 e 14 de janeiro de 2024, agregado à atividade da Laziomar e à prioridade de acostagem concedida à Laziomar, uma vez que cumprem o quarto critério Altmark;

b) a eventual utilização, pela Laziomar, de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez, uma vez que a Laziomar não utilizou esses fundos para os referidos efeitos;

c) as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Laziomar e a possibilidade de utilizar recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei de 2010,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A compensação concedida à Laziomar e a prioridade de acostagem para a prestação de serviços marítimos ao abrigo da prorrogação da convenção inicial no período de 1 de junho de 2011 a 14 de janeiro de 2014 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Itália concedeu o auxílio à Laziomar em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Este auxílio é compatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

A adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos para o período de 15 de janeiro de 2014 a 14 de janeiro de 2024, agregado à atividade da Laziomar e à concessão de prioridade de acostagem à Laziomar, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 3.º

A Laziomar não tirou partido da possibilidade de utilizar, a título temporário, os recursos financeiros já afetados à atualização e modernização da frota para cobrir necessidades de liquidez urgentes, conforme previsto na Lei de 2010. Por conseguinte, essa medida não constitui um auxílio estatal a favor da Laziomar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 4.º

As isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Laziomar, previstas na Lei de 2010, não constituem um auxílio estatal a favor da Laziomar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 5.º

A possibilidade de utilizar recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* para satisfazer necessidades de liquidez, prevista na Lei de 2010, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 6.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 30 de setembro de 2021.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão