II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 21 de junio de 2001
relativa a la ayuda estatal concedida por Italia en favor de la compañía marítima Tirrenia di Navigazione

[notificada con el número C(2001) 1684]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2001/851/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos [1],

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) A raíz de las distintas denuncias recibidas, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado en relación con las ayudas concedidas a seis empresas del grupo Tirrenia, concretamente a Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Estas ayudas consisten en subvenciones directas abonadas a cada una de las empresas del grupo para respaldar los servicios de transporte marítimo prestados por las mismas en aplicación de seis convenios celebrados en 1991 con el Estado. El objetivo de los convenios era garantizar la prestación de servicios de transporte marítimo, la mayor parte de ellos de cabotaje, entre la Italia continental, Sicilia, Cerdeña y otras islas menores.

(2) Por carta de 6 de agosto de 1999, la Comisión informó a Italia de su decisión de incoar el procedimiento. Por carta de 28 de septiembre de 1999, las autoridades italianas hicieron llegar sus observaciones en relación con dicha decisión.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2]. A raíz de esta publicación, la Comisión recibió observaciones de varios operadores privados que prestan servicios de transporte marítimo en competencia con las empresas del grupo Tirrenia. Estas observaciones fueron remitidas a Italia para darle la posibilidad de comentarlas.

(4) Durante el transcurso del procedimiento de examen, las autoridades italianas pidieron que el examen del expediente del grupo Tirrenia fuera dividido con el fin de llegar, de forma prioritaria, a una decisión final en relación con la empresa Tirrenia di Navigazione. Esta demanda se justificaba por la voluntad de las autoridades italianas de proceder a la privatización del grupo, comenzando por la propia Tirrenia di Navigazione, y por el deseo de acelerar el proceso.

(5) Habida cuenta de tal solicitud, la Comisión quisiera señalar en primer lugar que Tirrenia di Navigazione asume, dentro del grupo, un papel de líder respecto la estrategia financiera y comercial del grupo, y que las seis empresas del mismo, jurídicamente independientes, operan en segmentos de mercados geográficamente distintos en los que existe una competencia de intensidad variable derivada de la actividad tanto de operadores privados italianos como de operadores de otros Estados miembros. Por otra parte, las subvenciones concedidas por las autoridades italianas de conformidad con los convenios anteriormente mencionados en el considerando 1 se calculan de tal modo que cubran el déficit neto de explotación registrado en las líneas de cada una de dichas empresas y se abonan directamente a éstas, sin pasar por Tirrenia di Navigazione. Por último, los otros elementos de ayuda contemplados en el procedimiento incoado —ayudas a la inversión y ayudas

[1] DO C 306 de 23.10.1999, p. 2.

[2] Véase la nota 1.

fiscales— exigen un análisis independiente para cada empresa del grupo. Por todo ello, la Comisión considera posible acceder a la petición de las autoridades italianas y, por consiguiente, la presente decisión sólo se refiere a la empresa Tirrenia di Navigazione.

2. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

2.1. *EL MERCADO EN CUESTIÓN*

(6) Tirrenia di Navigazione opera en la actualidad, de forma fundamental, en el mercado del cabotaje con las islas principales italianas, Cerdeña y Sicilia y, con carácter secundario, en el mercado internacional merced a la conexión Italia continental/Sicilia/Túnez. Los servicios prestados son el transporte de pasajeros y el de mercancías.

Hasta el 1 de enero de 1999, el cabotaje insular del Mediterráneo estaba exento con carácter provisional de la aplicación del principio de libre prestación de servicios, proclamado en el apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ([3]).

En el mercado del cabotaje a media y larga distancia Tirrenia posee una cuota de mercado del 67,3 %, tratándose del segmento del transporte de pasajeros, y del 55,3 %, tratándose del de mercancías ([4]). La reciente aparición de operadores privados competidores ha reducido significativamente la cuota de mercado de Tirrenia, que en 1990 se encontraba en una situación de semimonopolio en la mayoría de las rutas. La apertura del mercado a la libre prestación de servicios debería contribuir a acentuar la competencia en los próximos años.

2.2. *SUBVENCIONES CONCEDIDAS EN VIRTUD DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO*

2.2.1. MARCO NORMATIVO

(7) Según dispone el artículo 8 de la Ley nº 684, de 20 de diciembre de 1974, los servicios marítimos con las islas principales y menores italianas deben garantizar la satisfacción de las necesidades vinculadas al desarrollo económico y social de las regiones en cuestión y, en particular, del mediodía italiano. La ley dispone que, a tal efecto, podrán concederse subvenciones a los operadores encargados de prestar estos servicios, con arreglo a convenios de servicios públicos de una duración de 20 años.

El artículo 9 de la Ley nº 160, de 5 de mayo de 1989, prevé que las líneas así operadas, así como la frecuencia de los servicios, deberán venir determinadas por las autoridades competentes sobre la base de una propuesta técnica procedente de las empresas concesionarias, que a tal efecto deberán presentar, cada cinco años, un programa de servicios.

De acuerdo con la Ley nº 169, de 19 de mayo de 1975, las empresas concesionarias, entre ellas Tirrenia di Navigazione, prestarán igualmente, con carácter accesorio, servicios de transporte de correo y paquetes postales, así como servicios comerciales de carácter puramente local.

El Decreto Presidencial nº 501, de 1 de junio de 1979, precisa los distintos elementos (ingresos y costes) que deben entrar en el cálculo de las subvenciones concedidas a las empresas concesionarias, y establece asimismo que los horarios de salida y llegada de cada una de las líneas operadas por dichas empresas deberán estar sujetos a aprobación ministerial. Respecto los buques, el Decreto impone a las empresas concesionarias la utilización de unidades cuya construcción no date de más de 18 años, así como la propiedad de las mismas, salvo dispensa ministerial expresa. Esta dificultad, que obliga a las empresas concesionarias a renovar periódicamente su flota, constituye una obligación específica impuesta a estas empresas marítimas. Los buques utilizados deben, además, ser asignados individualmente a cada línea de servicio público. El artículo 40 permite al Ministerio de Marina Mercante ordenar la prestación de, aparte los servicios ordinarios, otros adicionales destinados a satisfacer necesidades extraordinarias de interés público, o necesidades de tráfico.

La Ley nº 856, de 5 de diciembre de 1986, dispone que las tarifas sean fijadas por orden ministerial a propuesta de las compañías concesionarias. Estas tarifas distinguen entre los viajeros ordinarios y los residentes y los trabajadores migrantes, que se acogen a tarifas sociales preferentes.

2.2.2. LOS CONVENIOS DE SERVICIO PÚBLICO

(8) En julio de 1991 se celebraron seis convenios idénticos entre el Estado italiano y cada una de las empresas del grupo, entre ellas Tirrenia di Navigazione. Los convenios, de una duración de 20 años, entraban en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, el 1 de enero de 1989.

Los convenios establecían que el primer período quinquenal comenzaba el 1 de enero de 1990.

De acuerdo con el artículo 3 de los convenios, el importe de la subvención anual se establecía sobre la base de un presupuesto presentado por la empresa en el mes de febrero de cada ejercicio. Dicho presupuesto es a continuación objeto de consultas interministeriales y es aprobado por orden ministerial el mes de mayo siguiente. La subvención anual tiene por objeto permitir a la empresa cubrir las pérdidas derivadas de la diferencia entre los ingresos y los costes de explotación. El artículo 5 enumera los parámetros económicos utilizados para calcular los distintos elementos de coste que, con arreglo al Decreto Presidencial nº 501/79, se tendrán en cuenta para determinar el importe de la subvención.

([3]) DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.
([4]) *Fuente:* Conto Nazionale dei Trasporti 1997.

2.2.3. LOS PROGRAMAS QUINQUENALES

(9) De acuerdo con el artículo 1 de los convenios de servicio público, los programas quinquenales determinan las líneas y los puertos que deben operarse, la tipología y la capacidad de los buques asignados a los servicios marítimos, la frecuencia de estos últimos y las tarifas, incluidas las preferentes otorgadas a los residentes en las regiones insulares.

El primer programa quinquenal (1990-1994) fue aprobado por Orden ministerial el 29 de mayo de 1990 y se aplicó a partir del 1 de enero de dicho año.

El segundo, que abarcaba los años 1995-1999, fue aprobado por la Orden de 14 de mayo de 1996 y no comportaba modificaciones importantes en relación con las líneas o la frecuencia de los servicios, pero sí algunas en relación con los buques asignados a los servicios de línea, y en particular la adquisición de dos buques rápidos destinados al transporte de pasajeros y vehículos en la línea Civitavvecchia/Olbia a partir de junio de 1998, así como la puesta en servicio de dos nuevos transbordadores en la línea Nápoles/Palermo en sustitución de antiguas unidades (transporte mixto y de mercancías) con una capacidad globalmente equivalente.

El tercer programa (2000-2004), presentado por la administración italiana en septiembre de 1999, no ha sido aún aprobado. En espera de la adopción del programa, la Orden de 8 de marzo de 2000 obliga a las empresas del grupo Tirrenia a mantener los servicios contemplados en el artículo 9 de la Ley nº 160/89, utilizando las unidades que tiene a su disposición a 31 de diciembre de 1999.

2.2.4. LA SUBVENCIÓN ANUAL DE EQUILIBRIO

(10) El convenio ordena que la subvención anual de equilibrio sea concedida de la siguiente manera: en marzo de cada año tiene lugar un primer pago anticipado que corresponde al 70 % de la subvención concedida el año anterior. En junio se efectúa un segundo pago de un máximo del 20 % de esta subvención. El posible saldo, liquidado a final del año, corresponde a la diferencia entre los importes ya pagados y el déficit registrado entre los ingresos y los gastos de explotación del año en curso. Si la compañía hubiera recibido un importe superior al coste neto de los servicios prestados (ingresos-pérdidas), deberá reembolsarlo en los 15 días siguientes a la aprobación del balance.

(11) La subvención anual corresponde al déficit neto acumulado por los servicios contemplados en el plan quinquenal, al cual se añade una suma variable que corresponde a la remuneración del capital empleado. El importe de la subvención concedida a Tirrenia di Navigazione con cargo al convenio de servicios públicos de 1991 evolucionó de la siguiente manera ([5]):

(en millones de liras italianas)

Año	Costes de explotación (a)	Ingresos de explotación (b)	Déficit neto (pérdidas acumuladas – ingresos acumulados) (a – b)	Remuneración del capital invertido	Importe de la subvención anual
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Información confidencial.

([5]) Datos procedentes del estudio de Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999», completado por las autoridades italianas por lo que se refiere al año 2000. Este estudio reconstituye la contabilidad analítica de Tirrenia evaluando, en cada una de las líneas, los ingresos y costes de explotación.

Los esfuerzos desplegados por Tirrenia di Navigazione para reducir los costes de explotación y optimizar sus resultados con vistas a la apertura del mercado del cabotaje y a la futura privatización de la empresa se tradujeron, a partir de 1997, en una disminución global constante del importe de la subvención anual. El aumento registrado en 2000 es el resultado directo de la subida del precio de los combustibles y del impacto de ésta en los resultados de explotación de la empresa, en una situación de mantenimiento de las tarifas por decisión de las autoridades ([6]). El importe del déficit neto de explotación es el que resulta de la diferencia entre las pérdidas acumuladas (fundamentalmente durante el período invernal, entre el 1 de octubre y el 31 de mayo y los ingresos (por lo esencial en el período estival, entre el 1 de junio y el 30 de septiembre). Según las autoridades italianas, el lucro cesante imputable directamente de las tarifas sociales practicadas en favor de los residentes insulares y los trabajadores migrantes (tarifas impuestas a la empresa), es superior al importe total de la subvención anual.

Por lo que respecto a la remuneración del capital empleado, las informaciones transmitidas por las autoridades italianas indican que, en porcentaje del capital invertido, tal remuneración asciende, según los años, a una cifra que varía desde el [...] de 1992 al [...] de 2000, en línea con los tipos practicados en el mercado a lo largo de dichos años. La Comisión quisiera destacar a este respecto que las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo ([7]) prevén que en el importe de la subvención concedida como compensación de obligaciones de servicio público se deberá tener en cuenta «un rendimiento razonable del capital utilizado», lo cual es el caso en el presente examen.

2.3. *INVERSIONES PREVISTAS POR LOS PROGRAMAS QUINQUENALES Y POR EL PLAN INDUSTRIAL DE LA EMPRESA*

(12) Además de los aspectos relativos a las líneas concernidas o la frecuencia de los servicios, los programas quinquenales regulan las inversiones que la compañía concesionaria ha de efectuar en el período de referencia para garantizar el funcionamiento de las líneas. En la instrucción del asunto la Comisión procuró, de forma particular, determinar cómo se contabilizaban los costes de adquisición y la amortización de los buques a efectos del cálculo de la subvención anual.

La Comisión deseaba también asegurarse de que las inversiones adicionales previstas en favor de las empresas del grupo con arreglo al plan industrial, adoptado por Tirrenia en marzo de 1999 para el período 1999-2002, no contuvieran ningún elemento de ayuda. El Plan tiene por principales objetivos:

— permitir a las empresas del grupo hacer frente a los cambios derivados de la liberalización del mercado italiano del cabotaje (1 de enero de 1999) y prepararse para la expiración, en 2008, del régimen de convenios celebrados con el Estado,

— reducir el coste de los servicios prestados en el marco de dichos convenios,

— impulsar el desarrollo del grupo y optimizar los recursos disponibles,

— establecer las condiciones de privatización de las empresas del grupo.

El plan industrial establece, en particular, una evolución de las inversiones necesarias para los servicios contemplados en los convenios de servicios públicos que debería traducirse en la eliminación de unidades obsoletas, la transferencia de otras unidades dentro del grupo y la realización de nuevas inversiones por un valor global de 700 000 millones de liras italianas.

2.4. *TRATO FISCAL PREFERENTE*

(13) El Decreto-Ley nº 504/95, de 26 de octubre de 1995, instituye un régimen fiscal preferente para los hidrocarburos empleados como combustible en la navegación. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 63 de dicho Decreto, la reducción de los impuestos especiales se aplica a los lubricantes utilizados a bordo.

En la apertura de procedimiento, la Comisión expresaba sus dudas en cuanto a las disposiciones de aplicación de esta medida de desgravación fiscal en el caso de buques inmovilizados en puertos italianos por razones de mantenimiento. La Comisión deseaba asegurarse de que esta medida se aplicara de forma no discriminatoria a todos los operadores marítimos cuyos buques se encontraran en la misma situación.

3. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

3.1. *OBSERVACIONES DE TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Por carta de 22 de noviembre de 1999, Tirrenia di Navigazione presentó sus observaciones en relación con la incoación del procedimiento. En primer lugar la empresa pone en tela de juicio la calificación de «nuevas ayudas» atribuida a las compensaciones concedidas en virtud de los convenios celebrados con el Estado italiano y, por consiguiente, el fundamento de la decisión de incoar el procedimiento. La empresa alega, en particular, que la Comisión tenía conocimiento desde hace mucho tiempo de la existencia del régimen de compensación por obligaciones de servicio público y nunca había planteado objeción alguna en su contra. Por otra parte, siempre según la empresa interesada, el importe de las

([6]) Los costes imputables al carburante, que en 1999 ascendían a 74 179 millones de liras italianas, se dispararon en 2000 a 113 142 millones.

([7]) DO C 205 de 5.7.1997.

compensaciones anuales concedidas al operador público era el estrictamente necesario y proporcionado para cubrir el coste neto adicional derivado de las obligaciones de servicio público; Tirrenia concluye que tales compensaciones no suponen ningún obstáculo a la competencia para otros operadores del mercado.

Al mismo tiempo, Tirrenia di Navigazione presentó un recurso ante el Tribunal de Primera Instancia con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 230 del Tratado ([8]) en contra la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento.

3.2. *OBSERVACIONES DE LOS OPERADORES PRIVADOS*

(15) La Comisión ha recibido las observaciones de varios operadores privados que compiten con las empresas concesionarias, en ellas destacan los aspectos siguientes:

— en las líneas en las que la competencia de los operadores privados es más aguda, Tirrenia practica una política comercial agresiva, caracterizada por tarifas de dumping y por sistemas de descuento y pago diferido que sólo pueden explicarse por la existencia de subvenciones públicas,

— las obligaciones de servicio público carecen de transparencia, y la facultad de Tirrenia de modificar el alcance de las obligaciones que se le asignan, en particular respecto a las rutas en las que va a operar, a los horarios y a la frecuencia de los servicios, es contraria incluso a la propia naturaleza de las obligaciones de servicio público,

— habida cuenta de los servicios prestados por los operadores privados en algunas de las líneas en las que opera Tirrenia, parece discutible la necesidad de que existan servicios públicos,

— algunos aspectos de la financiación de las inversiones realizadas desde 1995 o proyectadas en el plan industrial contienen elementos de ayuda; cabe mencionar, en particular, las dos unidades adquiridas por Viamare en 1996 y, más en general, el acceso preferente de Tirrenia al crédito bancario,

— Tirrenia recibe, al igual que otras empresas del grupo, un trato fiscal preferente (hidrocarburos consumidos por sus buques inmovilizados en puertos italianos).

4. **OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ITALIANAS**

4.1. *SUBVENCIONES CONCEDIDAS EN VIRTUD DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO*

(16) Por carta de 29 de septiembre de 1999, las autoridades italianas remitieron sus observaciones en relación con la incoación del procedimiento. Según ellas, el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3577/92 (cabotaje) permite que los convenios celebrados con cada empresa del grupo Tirrenia se apliquen íntegramente hasta su fecha de expiración, es decir, 2008, por lo que el sistema de obligaciones de servicio público derivado de tales convenios no puede ser invalidado por la decisión de incoación del procedimiento.

Estas mismas autoridades discuten, por otra parte, que las ayudas contempladas por la decisión de la Comisión constituyan «nuevas ayudas», de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, así como que éstas hubieran podido, con anterioridad a la fecha de apertura del mercado italiano del cabotaje (1 de enero de 1999), afectar al comercio entre Estados miembros.

Aparte de estas observaciones de carácter general, las autoridades italianas destacan que la presencia de operadores privados en las líneas operadas por Tirrenia di Navigazione es un fenómeno reciente y parcial, limitado a un reducido número de rutas y concentrado en la temporada de verano. Por otra parte, el método de cálculo de la compensación anual, que consiste en deducir de las pérdidas acumuladas en el invierno los ingresos obtenidos durante el verano, contribuye a limitar el importe de la compensación al mínimo indispensable. En consecuencia, según las autoridades italianas, la compensación resulta necesaria y estrictamente proporcionada a las obligaciones de servicio público, cuyas características corresponde definir al Estado miembro.

4.2. *INVERSIONES PREVISTAS POR EL PLAN INDUSTRIAL*

(17) Las autoridades italianas destacan que las inversiones previstas por el plan industrial están destinadas a reducir los costes del servicio, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de calidad. Por otra parte, siempre según dichas autoridades, la financiación de las inversiones proyectadas no comporta ningún elemento de ayuda ya que provendrá, en parte, de recursos propios de la empresa, y en parte de préstamos contratados a unas condiciones normales de mercado.

4.3. *TRATO FISCAL PREFERENTE*

(18) Las autoridades italianas han precisado cuál es la normativa que regula el trato fiscal de los hidrocarburos utilizados como combustible para la navegación. Según la información proporcionada a la Comisión, una decisión de alcance general, promulgada el 2 de marzo de 1996 en aplicación del Decreto-Ley nº 504/95, hizo extensivo el trato fiscal preferente a los combustibles y lubricantes utilizados por todo buque inmovilizado en un puerto por operaciones de mantenimiento.

([8]) Asunto T 246/99, actualmente en curso.

(19) Al mismo tiempo, Italia impugnó ante el Tribunal de Justicia la decisión de incoación del procedimiento, en la medida en que ésta pretendiera imponer la suspensión de las ayudas ilegales ([9]).

5. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

5.1. *SUBVENCIONES CONCEDIDAS EN VIRTUD DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO*

5.1.1. EXISTENCIA DE UNA NUEVA AYUDA

(20) Según el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

La Comisión quisiera manifestar que la subvención anual de equilibrio, concedida directamente por el Estado a Tirrenia di Navigazione en el marco del convenio de 1991, confiere una ventaja a esta empresa frente a las empresas competidoras que ofrecen o pudieran ofrecer servicios comparables en el mercado en cuestión. El hecho de que, hasta el 1 de enero de 1999, este mercado estuviese provisionalmente exento de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), no permite excluir que las subvenciones concedidas a Tirrenia en el marco del Convenio hayan podido afectar a los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia. A este respecto, la Comisión constata en primer lugar la presencia de operadores de otros Estados miembros en líneas operadas por Tirrenia, incluso antes de la apertura del mercado del cabotaje; destaca en segundo lugar que algunas compañías competidoras operaban también, ya antes de esta fecha, en mercados liberalizados, como el mercado de servicios marítimos entre Estados miembros, por una parte, y entre Estados miembros y terceros países, por otra, mercados en los que Tirrenia di Navigazione estaba presente antes del 1 de enero de 1999, y sigue estándolo en la actualidad. Observa, por otro lado, el riesgo de subvenciones cruzadas entre los servicios prestados por Tirrenia di Navigazione en el mercado del cabotaje y los prestados en el mercado internacional, destacando en particular la ausencia de una contabilidad separada en la empresa para estas distintas categorías de servicios. La Comisión constata, finalmente, que el sistema de subvención anual de equilibrio instituida por el convenio de 1991 tiene un período de validez de 20 años y que, por lo tanto, sigue produciendo sus efectos incluso después de la apertura del mercado de los servicios de cabotaje.

([9]) Asunto C 400/99, actualmente en curso.

(21) La Comisión no comparte la opinión de Tirrenia di Navigazione según la cual las ayudas podían considerarse existentes. La Comisión observa, en primer lugar, que no son anteriores a la entrada en vigor del Tratado. El régimen de la subvención anual de equilibrio sólo fue regulado en su forma actual a partir de las Leyes nº 684/74 y nº 169/75. Por otra parte, el Decreto nº 501/79 y la Ley nº 856/86 exponían de forma detallada varias obligaciones de servicio público, así como los elementos de coste que debían entrar en el cálculo de la subvención de equilibrio a la que se acoge, con arreglo al Convenio de 1991, la empresa Tirrenia di Navigazione. En segundo lugar, hay que señalar que la Comisión no autorizó tales ayudas. El hecho de que la Comisión hubiera podido haber tenido conocimiento de varias disposiciones que instituían el régimen de la subvención anual, y también el Convenio de 1991, no permite presumir, a falta de una notificación previa según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88, la existencia de una autorización tácita del régimen de subvención anual [véase a tal efecto la jurisprudencia establecida por la sentencia Lorenz ([10])]. La Comisión considera, en consecuencia, que las ayudas a Tirrenia di Navigazione pueden considerarse nuevas según el sentido del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ([11]).

5.1.2. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA

(22) La prohibición de ayudas impuesta por el apartado 1 del artículo 87 del Tratado no es absoluta. Es posible autorizar excepciones en virtud de los apartados 2 y 3 del artículo 87 y del apartado 2 del artículo 86.

Las ayudas concedidas a Tirrenia en concepto de subvención anual no pueden acogerse a la excepción prevista en el apartado 2 del artículo 87 del Tratado porque no son de carácter social concedidas a consumidores individuales, ni están destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional, ni se han concedido con objeto de favorecer la economía de algunas regiones de la República Federal de Alemania. Tratándose, en particular, del aspecto de ayudas con carácter social, la aplicación del apartado 2 del artículo 87 presupone que la medida que beneficia a los consumidores individuales no favorece directa o indirectamente a determinadas empresas o producciones. La Comisión constata a este respecto que el lucro cesante que resulta para Tirrenia di Navigazione de la aplicación de tarifas reducidas en beneficio de residentes insulares y trabajadores migrantes es tenido en cuenta al calcular la compensación anual. Las autoridades italianas sólo aceptan estas reducciones tarifarias en beneficio de consumidores individuales cuando viajan con el operador público, circunstancia que favorece este último frente a sus competidores privados.

([10]) Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Lorenz, asunto 120/73 (Recopilación 1973, p. 1471).

([11]) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

Estas ayudas no pueden tampoco acogerse a las excepciones instauradas por el apartado 3 del artículo 87 del Tratado. No se trata de ayudas destinadas a promover la realización de un proyecto importante de interés común europeo o a poner remedio a una perturbación grave de la economía de un Estado miembro, según lo dispuesto en la letra b), ni a promover la cultura y la conservación del patrimonio, según lo dispuesto en la letra d). No pueden, por otra parte, calificarse de ayudas de carácter regional según lo dispuesto en las letras a) o c), en la medida en que no forman parte de un régimen de ayudas plurisectorial al que pueda acceder, en una región dada, el conjunto de las empresas de los sectores afectados ([12]). No pueden tampoco considerarse ayudas destinadas a favorecer el desarrollo de determinadas actividades según lo dispuesto en dicha letra c), en la medida en que se trata de ayudas destinadas a cubrir los costes de explotación de un operador marítimo determinado y no forman parte de un plan global que permita sanear la empresa beneficiaria desde el punto de vista económico y financiero, sin recurrir a una ayuda posterior.

(23) De acuerdo con el apartado 2 del artículo 86 del Tratado, las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general quedarán sometidas a las normas del Tratado, en especial a las del ámbito de la competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada. El desarrollo de los intercambios no deberá quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad.

(24) De acuerdo con la jurisprudencia comunitaria, las disposiciones por las que se establecen excepciones deben ser interpretadas de manera estricta ([13]). No basta, pues, que las autoridades competentes hayan confiado a una empresa la gestión de un servicio de interés económico general, es también necesario que la aplicación de las normas del Tratado, y en particular de las del artículo 87, no impida el cumplimiento de la misión específica a ella confiada, y que el interés de la Comunidad no resulte afectado ([14]).

(25) Con el fin de apreciar si las subvenciones pagadas a Tirrenia di Navigazione en el marco del convenio de 1991 pueden acogerse a la excepción del apartado 2 del artículo 86 del Tratado, la Comisión debe en primer lugar comprobar la existencia y alcance de las obligaciones de servicio público encomendadas a la empresa y apreciar así la necesidad de tal servicio y la de la subvención destinada a compensar el coste.

Existencia de servicios públicos

(26) De acuerdo con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo antes citadas, «algunas obligaciones de servicio público pueden ser impuestas a servicios regulares con destino a puertos de regiones periféricas de la Comunidad o para rutas con poco servicio que, sin embargo, se consideran vitales para el desarrollo económico de la región de que se trata, en aquellos casos en que las fuerzas del mercado no garantizarían un nivel de prestación suficiente».

De las normas y convenios anteriormente descritos se desprende que Tirrenia di Navigazione está sujeta, en el conjunto de sus líneas, a una serie de obligaciones en relación con los puertos en los que debe operar, la frecuencia de los servicios, los horarios de salida y llegada, las categorías de barcos, o las tarifas practicadas, obligaciones que la empresa no asumiría, o no de la misma forma y en las mismas condiciones, si actuara únicamente en función del interés comercial.

El objetivo de estas obligaciones es el de garantizar el principio de la continuidad territorial, así como un nivel suficiente de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros y mercancías desde y hacia las regiones insulares italianas, de tal modo que se atienda a las necesidades de desarrollo económico y social de aquéllas. La Comisión entiende que este objetivo, que es la expresión de un interés público legítimo, no podía ser alcanzado mediante el simple juego de las fuerzas del mercado; en 1991, Tirrenia di Navigazione se encontraba en una situación de monopolio de hecho en la práctica totalidad de las líneas, aunque la normativa no le confería ninguna exclusividad a este respecto.

El convenio celebrado con el Estado pretendía precisamente garantizar el cumplimiento de estas obligaciones y permitir, como contrapartida, la compensación del déficit directamente derivado de dicho cumplimiento.

(27) No obstante, para que las obligaciones en cuestión den lugar a compensación, y para permitir que la Comisión compruebe que el importe de la compensación se limita a lo estrictamente necesario, dichas obligaciones deben ser determinadas de antemano de manera precisa por las autoridades competentes. El Tribunal de Justicia ha reconocido también la necesidad de determinar previamente las obligaciones de servicio público ([15]).

A este respecto, la Comisión comprueba que el sistema establecido por las autoridades italianas a la hora de determinar el alcance de las obligaciones de servicio

([12]) Véanse las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional (DO C 74 de 10.3.1998).

([13]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de febrero de 1997, asunto T-106/95: Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA y otros) contra Comisión (Recopilación p. II-229) apartado 173.

([14]) Véase la nota anterior y también la sentencia del Tribunal del 10 de diciembre de 1991, asunto C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova (Recopilación p. I-5889), apartado 26.

([15]) Sentencia del Tribunal del 20 de febrero de 2001, asunto C-205/99: «Cabotaje marítimo español», aún no publicada.

público deja a la empresa concesionaria, en las rutas en las que se concentra la competencia de los operadores privados, y en particular durante la temporada alta, un margen de flexibilidad que le permite adecuar su oferta de servicios en función de las exigencias del tráfico. Esta flexibilidad, que puede traducirse en la simple fijación del número máximo de viajes, o en la ausencia de toda referencia a un determinado nivel de frecuencia de los servicios, viene a añadirse a la posibilidad de las autoridades públicas italianas de modificar las rutas, los puertos que han de operarse y la frecuencia de los servicios, todo ello con el fin de ajustar el marco normativo a la evolución del mercado en cada período quinquenal.

La Comisión considera que el gran margen de flexibilidad otorgada a Tirrenia di Navigazione por lo que se refiere al alcance de sus obligaciones, no permite considerar que los servicios en cuestión respondan a unas exigencias de servicio público, incorporadas en la misión específica confiada a una empresa encargada de un servicio de interés económico general, y puedan en consecuencia dar derecho a compensación. En efecto, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia antes citada ([16]), para que exista derecho a compensación, las obligaciones de servicio público deben ser determinadas de antemano y con precisión por las autoridades competentes. Y no es este el caso cuando la empresa puede determinar, por propia iniciativa, la frecuencia de los servicios, o incluso juzgar de forma autónoma si, en función del mercado, le conviene o no operar un determinado servicio. Tales servicios suplementarios, prestados por Tirrenia en líneas en las que existe competencia y en períodos rentables de temporada alta ([17]), no pueden ser tenidos en cuenta a la hora de calcular la compensación anual.

(28) Para comprobar la existencia y el alcance de las obligaciones de servicio público asignadas a Tirrenia di Navigazione, así como la necesidad de compensar sus costes, la Comisión debe comprobar si existen operadores competidores que prestan servicios similares o comparables a los del operador público, y que además responden a los requisitos prescritos por las autoridades italianas; tal comprobación se realiza línea por línea, merced a un examen comparativo de la oferta acumulada y de la demanda global de servicios.

Todo indica a este respecto que las líneas operadas por Tirrenia di Navigazione pueden agruparse en dos categorías:

a) las líneas en las que la empresa opera sin ninguna competencia;

b) las líneas en las que se concentra la competencia de los operadores privados, a veces limitada a la temporada alta, a veces durante todo el año.

([16]) *Ibidem*.
([17]) Véase el considerando 30.

(29) Las líneas en las que existe una competencia derivada de la actividad de operadores privados representan un porcentaje importante del tráfico de Tirrenia (pasajeros: 80 %; metros lineales transportados en transbordadores mixtos: 77 %; carga transportada en buques de mercancías: 56 %) ([18]). La competencia en estas líneas es un fenómeno reciente, ya que data fundamentalmente de los cinco últimos años, período en el que el mercado ha registrado un fuerte aumento de la demanda.

(30) En relación con las líneas en las que existe una competencia de los operadores privados, la Comisión quisiera hacer las siguientes observaciones:

a) **Nápoles/Palermo**

Ningún operador de la competencia responde a las exigencias de regularidad anual y frecuencia del servicio previstas por el régimen del convenio, ni por lo que se refiere al transporte de pasajeros ni al de mercancías. Desde 1997 opera en esta línea un operador privado durante la temporada alta (de abril a octubre), pero su oferta de servicios, limitada en términos de capacidad, consiste únicamente en el transporte rápido de pasajeros, por lo que no permite satisfacer las exigencias de servicio determinadas por las autoridades públicas italianas, fundamentalmente la conexión nocturna diaria a lo largo de todo el año y en ambos sentidos.

b) **Civitavecchia/Olbia**

En esta línea Tirrenia se enfrenta desde 1996 a la competencia de una empresa privada que opera en la ruta Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]) en temporada alta, y en temporada baja desde 1998. En junio de 2000, la competencia se acentuó con la llegada de un segundo operador ([20]). La Comisión ha podido comprobar, sin embargo, que sólo Tirrenia di Navigazione responde a todas las exigencias previstas por el régimen del convenio, por ejemplo la frecuencia de los servicios (siete días a la semana durante todo el año), los puertos y los horarios de salida, y en particular el requisito de una conexión nocturna a partir de cada uno de los dos puertos en temporada alta. La Comisión destaca, en particular, que ningún de los dos operadores de la competencia garantiza una conexión diaria a lo largo del año y que, en temporada baja, su oferta acumulada no permite garantizar la frecuencia diaria de servicio requerida por el régimen del convenio.

La Comisión observa también que Tirrenia presta en esta línea servicios suplementarios cuyas frecuencias pueden variar en función de la evolución de la demanda. Según lo dispuesto por la Orden Ministerial de 13 de marzo de 1998, estos servicios pueden

([18]) Datos de 1997, extraídos del estudio «Azzurra».
([19]) El puerto de Golfo Aranci, situado a 15 km de Olbia, puede considerarse una alternativa al de Olbia.
([20]) Los servicios prestados por este último en temporada baja han sido suspendidos en otoño de 2000.

ser efectuados en alternancia entre junio y septiembre a partir de Fiumicino y de Golfo Aranci ([21]), dejando así a Tirrenia un margen de flexibilidad operativa suplementaria. La Comisión destaca de nuevo que, en ausencia de una determinación previa y precisa del nivel de los servicios requeridos, no puede considerarse que éstos respondan a exigencias de servicio público.

c) **Génova/Porto Torres**

En esta línea Tirrenia di Navigazione se enfrenta a la competencia de operadores privados desde 1994 (en temporada alta) y 1999 (en temporada baja). La Comisión observa, sin embargo, que en ninguna de ellas responden tales operadores a las exigencias de regularidad, frecuencia y horarios impuestas por el régimen del convenio, que requiere, en particular, una conexión nocturna diaria durante todo el año a partir de ambos puertos. La Comisión observa además que, no disponiendo de buques de sustitución, los operadores privados se ven a veces obligados a suspender sus servicios por razones de mantenimiento, y que a menudo han debido destinar sus buques a servicios más rentables, como cruceros.

La Comisión observa también que Tirrenia presta, en temporada alta, servicios rápidos suplementarios con una frecuencia determinada de forma precisa por la normativa vigente. Lo mismo cabe decir de los servicios suplementarios, en función de las necesidades del tráfico de mercancías, efectuados por medio de buque ro-ro. Como ya se precisó, la Comisión destaca de nuevo que en ausencia de una determinación previa y precisa del nivel de servicios requerido, no puede considerarse que éstos respondan a exigencias de servicio público.

d) **Génova/Olbia/Arbatax**

En esta línea, Tirrenia se enfrenta a la competencia de operadores privados sólo desde 1998, y únicamente en temporada alta. La Comisión observa a este respecto que sólo Tirrenia di Navigazione responde enteramente a las exigencias de regularidad, frecuencia y horarios requeridas por el régimen del convenio, que requiere, en particular, una conexión nocturna diaria durante todo el año a partir de ambos puertos y dos prolongaciones semanales hasta el puerto de Arbatax, no operadas por ningún competidor. La Comisión observa también que los servicios rápidos ofrecidos por Tirrenia en esta línea durante el verano, según lo dispuesto en el régimen del convenio, no son prestados por empresas de la competencia.

La Comisión destaca finalmente que, de acuerdo con la Orden Ministerial de 9 de octubre de 1998, Tirrenia opera adicionalmente, de junio a septiembre, con los puertos de La Spezia y Golfo Aranci ([22]) a razón de una conexión diaria.

e) **Livorno/Cagliari**

En esta línea, Tirrenia di Navigazione garantiza el transporte de mercancías en competencia con dos operadores privados, cuya oferta acumulada de servicios parece responder, en términos de regularidad, frecuencia y capacidad, a las exigencias previstas por el régimen del convenio. Uno de estos operadores está presente en la línea desde 1995 y el otro desde 1998. La presencia estable de estos operadores permite preguntarse sobre la necesidad de compensar el déficit registrado por el operador público. La Comisión constata, no obstante, que sólo Tirrenia di Navigazione garantiza los servicios regulares ininterrumpidamente a lo largo del año como requiere la normativa vigente, lo que supone el mantenimiento de un buque de sustitución, que deberá tener menos de 20 años de edad. La Comisión observa que estas exigencias generan costes adicionales específicos que no asumen los operadores privados. La Comisión considera que tales costes adicionales, y sólo estos últimos, pueden dar lugar a compensación. Las autoridades italianas deberán, sin embargo, garantizar que el importe de la compensación sea estrictamente proporcional a los costes suplementarios derivados de tales exigencias de servicio público.

f) **Voltri/Termini Imerese**

En esta línea Tirrenia presta servicios de transporte de mercancías por medio de unidades ro-ro que compiten con los servicios ofrecidos por un operador privado con unidades mixtas mercancías-pasajeros en la línea paralela Génova/Palermo ([23]). La Comisión comprueba que los servicios ofrecidos por el operador privado permiten satisfacer las exigencias de servicio previstas por el régimen del convenio en términos de capacidad y frecuencia. Si bien puede considerarse que la compensación era necesaria en anteriores períodos quinquenales en los que no existía la presencia estable de un operador privado —ni, por supuesto, de uno que respondiera a las exigencias requeridas—, no sucede lo mismo en el nuevo período quinquenal. A este respecto, la Comisión toma nota del compromiso de las autoridades italianas de suprimir los servicios ofrecidos por Tirrenia en esta línea y en dicho período, de modo que ya no se tendrán en cuenta en el cálculo de la compensación de servicios públicos.

([21]) Los puertos de Fiumicino y Civitavecchia pueden considerarse alternativas, como en el caso de los puertos de Golfo Aranci y Olbia.

([22]) Los puertos del Spezia y Genova pueden considerarse alternativas, como en el caso de los puertos de Olbia y Golfo Aranci.

([23]) A este respecto, los puertos de Voltri y Genova pueden considerarse alternativas, como en el caso de los puertos de Termini Imerese y de Palermo.

(31) Por lo que se refiere a los servicios prestados por Tirrenia en líneas en las que no existe competencia, la Comisión observa que consisten tanto en transporte de mercancías como de pasajeros. A este respecto, el cuadro que se presenta a continuación recoge las líneas y servicios prestados por Tirrenia en el último período quinquenal (1995-1999) en régimen sin competencia y que, en lo fundamental, habían sido prestados también en el período quiquenal precedente (1990-1994):

(en millones de liras italianas)

Líneas	Tipo de servicios	Resultados del ejercicio (costes – ingresos 1999) (1)
Nápoles/Cagliari	Pasajeros/mercancías	[...]
Génova/Cagliari	Pasajeros/mercancías	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Pasajeros/mercancías	[...]
Fiumicino/Arbatax	Pasajeros/mercancías	[...]
Palermo/Cagliari	Pasajeros/mercancías	[...]
Cagliari/Trápani (2)	Pasajeros/mercancías	[...]
Livorno/Catania	Mercancías	[...]

(1) Las sumas recogidas en esta columna no se contabilizan en el cuadro I del considerando 38, donde se exponen los costes e ingresos de todas las líneas, globalmente consideradas, operadas por *Tirrenia di Navigazione* en 1999, en condiciones o no de competencia.
(2) Con prolongación hasta Túnez.

La ausencia de competencia en estas líneas en la última década demuestra que el libre juego de las fuerzas del mercado no permitía por sí solo garantizar los servicios de transporte que Tirrenia ha venido prestando en aplicación del convenio. Cabe concluir, por consiguiente, que la compensación era necesaria para que la empresa pudiera compensar los costes suplementarios generados por dichos servicios.

(32) La Comisión constata también que, dentro del marco del régimen establecido mediante el convenio de 1991, Tirrenia opera en líneas internacionales cuyos déficit netos de explotación se contabilizan también a efectos del cálculo de la subvención anual. Éste es el caso de la línea Italia/Malta y de la línea Cagliari/Trápani/Túnez.

La Comisión observa que el mercado al que pertenecen estas líneas es el mercado del transporte marítimo internacional y no el del cabotaje italiano. Tratándose de un mercado sujeto a la competencia real o potencial de otros operadores comunitarios, las compensaciones deben considerarse propia y verdaderamente ayudas de explotación, que sólo pueden autorizarse en virtud del apartado 2 del artículo 86.

De las informaciones proporcionadas por las autoridades italianas se desprende que la línea Italia/Malta fue operada cada año hasta 1992. La llegada al mercado de competidores durante la temporada estival condujo a las autoridades italianas, entre 1993 y 1994, a limitar la obligación de servicio al período invernal, y a suspender totalmente los servicios a partir de junio de 1994. En estas circunstancias, la Comisión considera que, en ausencia de servicios comparables ofrecidos por otros operadores comunitarios o de terceros países, las compensaciones concedidas a Tirrenia hasta esa fecha eran necesarias para satisfacer las exigencias de servicio previstas por las autoridades italianas. Por otra parte, no habiéndose registrado competencia por parte de otros operadores comunitarios, las compensaciones concedidas a Tirrenia para cubrir el déficit neto de explotación de esta línea no pudieron alterar los intercambios entre Estados miembros en una medida contraria al interés común.

Respecto la línea Cagliari/Trápani/Túnez, la Comisión observa que la conexión con Túnez es una prolongación de la línea de cabotaje Cagliari/Trápani, en la que Tirrenia opera sin competencia. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas puede comprobarse que los servicios prestados en la parte internacional de la línea no conllevan ninguna carga financiera suplementaria para el cálculo de la compensación anual. A este respecto, las cifras proporcionadas para los años 1993 a 1996, ambos inclusive, muestran un resultado neto de explotación positivo en el tramo Trápani/Túnez, que por sí solo ha contribuido a reducir el déficit registrado en el tramo Cagliari/Trápani y, por consiguiente, el importe negativo contabilizado a efectos de la compensación anual.

Necesidad de la compensación

(33) A la hora de comprobar si la compensación anual concedida a Tirrenia corresponde al mínimo necesario para la prestación de unos servicios que respondan a las exigencias de servicio público previamente determinadas por las autoridades italianas, la Comisión debe tener en cuenta todos los parámetros que generan, para el operador público, costes adicionales derivados de los servicios.

La Comisión quisiera observar a este respecto que el mecanismo de cálculo de la compensación establece que las ganancias realizadas en la temporada alta deberán contribuir a reducir los déficit acumulados en la baja, de modo que el importe de compensación anual resultante sea, en conjunto, inferior a lo que hubiera sido si simplemente se hubieran sumado los déficit acumulados, línea por línea. Ha comprobado, por otro lado, que los ingresos de la empresa están sujetos a una doble limitación de carácter tarifario ya que, por un lado, existen unas tarifas preferentes en favor de algunas categorías sociales y, por otro, está la obligación de la empresa de obtener el acuerdo de las autoridades competentes para toda modificación de las tarifas. De la información transmitida por las autoridades italianas se desprende que Tirrenia no tiene la facultad de ajustar sus tarifas en función, en particular, de la evolución de los costes de explotación. Esta doble limitación, que conlleva una reducción sensible de los ingresos de la empresa, y se refleja en el importe de la compensación anual, no podría calificarse, en tales condiciones, de práctica comercial agresiva, o caracterizada por tarifas de carácter desleal.

La Comisión quisiera observar en segundo lugar que los elementos de coste computados a efectos del cálculo de la compensación son determinados por las autoridades competentes, no dejando a la empresa ningún margen de apreciación. Estos elementos reflejan el conjunto de los costes fijos y variables directamente vinculados a la prestación de los servicios calificados de interés general por las autoridades competentes y que, como tales, quedan incluidos en el régimen del convenio (véase más adelante el cuadro I del considerando 38). Entre estos elementos de coste figuran, en particular, la amortización de los buques y el coste del combustible y los hidrocarburos. Respecto a la amortización de los buques, la Comisión considera que, en la medida en que los buques en cuestión se destinan con carácter exclusivo a los servicios incluidos en el régimen del convenio, dichos costes pueden considerarse necesarios para la prestación de los servicios y, por consiguiente, entrar en el cálculo de la compensación anual. Respecto al coste de los combustibles e hidrocarburos utilizados por estos mismos buques, la Comisión no ha hallado ningún factor discriminatorio que otorgue a Tirrenia di Navigazione una ventaja frente a los demás operadores marítimos.

(34) Con el fin de permitir el examen de la proporcionalidad de las compensaciones, las autoridades italianas proporcionaron a la Comisión un análisis de las cuentas de resultado de cada una de las líneas operadas por el operador público durante los diez últimos años. De este análisis resulta que algunas líneas son, sobre una base anual, globalmente rentables —aunque a veces arrojan un déficit sustancial en el período invernal—, y otras son globalmente deficitarias. En lo fundamental, las líneas globalmente rentables son aquellas en las que se concentra la competencia de los operadores privados.

La Comisión observa que el mecanismo de cálculo de la compensación anual anteriormente descrito está concebido de forma que el resultado de explotación positivo de las líneas globalmente rentables contribuya a reducir el importe de la compensación y, por consiguiente, a garantizar la proporcionalidad.

(35) La Comisión considera de manera general que solamente los costes directamente vinculados a las obligaciones de servicio público previamente determinadas por las autoridades italianas pueden tenerse en cuenta a efectos del cálculo de la compensación anual. Como consecuencia de ello, el coste neto de servicios suplementarios no vinculados a obligaciones de regularidad, frecuencia

o capacidad previamente determinadas, no puede tenerse en cuenta para calcular el importe de la compensación anual. La Comisión quisiera observar que estos servicios, concentrados esencialmente en la temporada alta y en las líneas en las que existe competencia, resultan rentables y, por lo tanto, no contribuyen al déficit global de explotación que es la razón de ser de la compensación.

(36) Respecto los servicios en los que se registra un nivel de competencia comparable (es decir, la línea Livorno/Cagliari), de las informaciones proporcionadas por las autoridades italianas resulta que esta línea presenta un resultado de explotación negativo que se contabiliza a efectos del cálculo de la compensación anual. La Comisión comprueba que la llegada al mercado de los operadores de la competencia es posterior a la aprobación del primer plan quinquenal. Respecto al segundo período quinquenal, la Comisión considera que las autoridades italianas podían aún considerar necesario compensar el déficit registrado por Tirrenia en esta línea, ya que la presencia del único nuevo operador por entonces disponible no podía considerarse definitiva. Por lo tanto, hasta a finales de 1999, el importe de la compensación anual podía aún incluir la totalidad de los costes netos de los servicios ofrecidos por Tirrenia en esta línea, es decir los costes totales menos los ingresos generados por el servicio. Pero no puede decirse lo mismo del nuevo período quinquenal. La Comisión considera, en efecto, que a partir de ese momento sólo pueden tenerse en cuenta para el cálculo de la compensación anual los costes suplementarios que resulten para el operador público de la necesidad de disponer de un buque de sustitución con el fin de garantizar la regularidad del servicio a lo largo de todo el año, así como de la obligación de emplear un buque de menos de veinte años de edad y de la de atenerse a las tarifas impuestas por las autoridades italianas. Contabilizar otros costes de explotación constituiría un exceso de compensación incompatible con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado.

(37) En el marco del examen de la proporcionalidad de las ayudas concedidas a Tirrenia, la Comisión tuvo conocimiento del estudio realizado por un asesor independiente ([24]) (en lo sucesivo, «el estudio Azzura») a petición de un demandante; el estudio examinaba la rentabilidad de las líneas operadas por Tirrenia en el marco del régimen del convenio. Se basaba en una proyección de los resultados de explotación de una empresa ficticia, Azzura di Navigazione, sujeta, en las conexiones nacionales a media y larga distancia en las que opera Tirrenia, a las mismas obligaciones de regularidad, frecuencia, capacidad y tipología de buques a las cuales estaba sujeta Tirrenia en 1997. El estudio propone la clasificación de las líneas operadas por Azzura en tres categorías: la que agrupa las líneas claramente rentables, la constituida por las líneas próximas al equilibrio de gestión y la compuesta por las líneas deficitarias. El estudio muestra también, tomando 1999 como año de referencia, que Azzura habría realizado en el conjunto de las líneas un resultado neto de explotación positivo de 21 722 millones de liras italianas. Ahora bien, de la información transmitida por las autoridades italianas, en la que se incluía un informe analítico contable de Tirrenia realizado por un asesor independiente, se desprende que, en dicho año 1999, el déficit neto de explotación del operador público ascendía a 21 252 millones de liras italianas. Por otra parte, si en alguna línea determinada los resultados de explotación de Tirrenia resultaban próximos a los Azzura, no sucedía lo mismo con la mayoría de las demás. Ante estas divergencias, la Comisión recurrió a un asesor independiente con el fin de determinar los distintos factores y decidir sobre la posible existencia de sobrecompensación.

(38) El estudio del asesor de la Comisión ([25]) puso de relieve la dificultad inherente al intento de sacar conclusiones operativas de una comparación entre los resultados de explotación previstos para una empresa ficticia, como Azzura, supuestamente en competencia con Tirrenia en el mismo mercado, y los resultados registrados por el operador público.

Los cuadros que se presentan a continuación recogen los diferentes elementos de coste utilizados para el cálculo de la compensación anual de Tirrenia, por una parte, y de Azzurra, por otra, tomando 1999 como año de referencia ([26]). El primer cuadro recoge los ingresos y costes reales del operador público en el conjunto de las líneas contempladas por el convenio, sujetas o no a competencia, y el segundo presenta una estimación de los ingresos y costes de un operador ficticio que pudiera prestar servicios comparables, durante todo el año, en el conjunto de líneas en las que opera Tirrenia, en situación de competencia o de monopolio de hecho, con excepción del segmento internacional de la línea Cagliari/Trápani/Túnez.

([24]) «Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane», junio de 2000.
([25]) Análisis comparativo de la contabilidad de gestión de Tirrenia di Navigazione y Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, diciembre de 2000.
([26]) 1999 es el año de referencia tenido en cuenta por el estudio Azzurra y por el estudio comparativo del asesor de la Comisión. Es el primer año también de apertura del mercado italiano del cabotaje a la libre prestación de servicios, y el año en el que se acentuó la presencia de los operadores privados en comparación con los años anteriores. 1999 es también el último sobre el que la Comisión dispone de datos económicos completos.

Cuadro I

(en millones de liras italianas)

Tirrenia contabilidad 1999	Período invernal (a)	Período estival (b)	Total anual (a + b)
Costes			
i) Comisiones de agencia/costes de adquisición			
ii) Tasas portuarias/costes de tránsito portuario y otros costes			
iii) Costes de explotación			
iv) Amortizaciones			
v) Gastos financieros netos			
vi) Administración			
vii) Otros costes			
Total de los costes	[...]	[...]	[...]
Beneficios de explotación	[...]	[...]	[...]
Resultado (costes — ingresos)	[...]	[...]	[...]
Rendimiento del capital empleado			[...]
Subvención anual			[...]

Cuadro II ([1])

(en millones de liras italianas)

Azzurra Contabilidad 1999	Total anual
Rentas de explotación	468 434
Costes:	
— Comisiones de agencia	(28 501)
— Costes de explotación de los buques (*)	(235 398)
— Amortización de los buques	(70 833)
— Costes estructurales	(40 550)
— Gestión financiera	(49 185)
Total costes	(424 467)
Resultado antes de impuestos	43 967
Resultado neto (Ingresos — costes)	21 722

([1]) Cuadro extraído del estudio «Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane», anteriormente citado.
(*) Combustibles, hidrocarburos, personal, manutención de los buques, suministros y servicios, seguros, tasas portuarias y de otro tipo, costes de desmantelamiento.

La determinación por parte del asesor de la Comisión de las principales fuentes de divergencia entre los resultados Azzura y de Tirrenia en términos de ingresos y costes permite descartar la hipótesis según la cual los costes de Tirrenia habían sido sobrestimados, bien sea en algunas líneas o globalmente. De este estudio cabe concluir, en efecto, que:

— la oferta Azzurra en el año de referencia 1999 resultaba insuficiente para responder a la demanda de tráfico, en particular durante la temporada alta, lo que se traducía en una infravaloración (23 000 millones de liras italianas) del importe correspondiente al alquiler de los buques,

— el coste de los combustibles e hidrocarburos necesarios para la flota Azzurra había sido infravalorada en 16 000 millones de liras italianas,

— los costes de personal de Azzurra habían sido calculados sin contar con la desgravación prevista por la Ley nº 522/99 ([27]) mientras que, en el caso de Tirrenia, dicha desgravación fue contabilizada para el año 2000. Según el asesor de la Comisión, el importe de estas desgravaciones asciende a unos 30 000 millones de liras italianas.

El impacto económico global de tales divergencias de cálculo se traduce en una reducción de los costes de explotación de Azzurra estimada en 69 000 millones de liras italianas en el año de referencia 1999.

La Comisión quisiera señalar también que, en el caso que nos ocupa, el coste de los servicios públicos no fue determinado con arreglo a un procedimiento de licitación, que habría permitido averiguar el coste correspondiente al servicio público. Siendo así, la Comisión deberá determinar qué costes deberán ser tenidos en cuenta a efectos del cálculo de la compensación, es decir, los costes de la empresa concesionaria directamente ligados a dichos servicios y estrictamente necesarios para su prestación. Por otro lado, la Comisión quisiera hacer notar que, en general, los distintos elementos de coste tenidos en cuenta por Tirrenia y por Azzurra son fundamentalmente los mismos, aunque contabilizados de diferente manera.

La estructura de costes de ambas empresas es, por lo tanto, comparable. Lo mismo cabe decir, una vez hechas las anteriores aclaraciones acerca de los resultados divergentes obtenidos por las dos empresas, del nivel global de dichos costes. La Comisión llega a la conclusión de que, por lo que se refiere al año 1999, Tirrenia alcanza un nivel razonable de rentabilidad, correspondiente al del mercado. Por lo tanto, y dado que el déficit (limitado fundamentalmente al invierno) queda compensado por los beneficios (realizados fundamentalmente en invierno), y que la rentabilidad de Tirrenia, si la comparamos con la de Azzurra, corresponde a la normal del mercado, puede considerarse que los costes suplementarios que han de ser compensados corresponden al déficit neto de Tirrenia.

Por lo que se refiere a años anteriores, y dado que la estructura de los costes de las dos empresas, Tirrenia y Azzurra, es comparable, como lo es el nivel de costes en un momento determinado, la Comisión quisiera señalar que la variación en el tiempo de los factores externos (inflación, tipos de interés, presión fiscal, precios de los carburantes, etc.), tendría una repercusión similar en los costes de ambas empresas.

El cuadro que se presenta a continuación refleja la evolución en el tiempo de los costes de Tirrenia ([28]):

Costes (véase cuadro I del considerando 38)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Comisiones de agencia, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Trasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Desgravación autorizada por la Comisión mediante carta SG/D6875 de 18.8.1999 (N 396/99).
([28]) Datos extraídos del citado estudio de Price Waterhouse y Coopers.

De la información remitida por las autoridades italianas resulta que el perfil temporal de los distintos elementos del coste de Tirrenia se debe fundamentalmente a factores externos, tales como la inflación y la evolución de los tipos de interés, como demuestran los datos recogidos en los dos cuadros siguientes:

Año	Costes	Variación (%)	Variación de la inflación (1)
1992	[...]	0	
1993	[...]	4,3	4,2
1994	[...]	3,5	3,9
1995	[...]	5,9	5,4
1996	[...]	4	3,9
1997	[...]	1,9	1,7
1998	[...]	– 1,7	1,8
1999	[...]	0,6	1,6

(1) Índice oficial del Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT).

Año	Tipos a corto plazo	Tipos a medio y largo plazo
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

La evolución de la compensación concedida a Tirrenia está directamente vinculada a la de los costes (véase el cuadro) y los ingresos (véase el cuadro I del considerando 11) de la empresa, los cuales a su vez están influenciados por factores externos (por ejemplo, la inflación) y por la modernización de la flota (que resultó en una racionalización de la misma). A este propósito la Comisión quisiera señalar que tal modernización está directamente ligada a la obligación (impuesta por el convenio) de utilizar, en las líneas de servicio público, solamente buques de menos de 20 años de antigüedad. La evolución temporal de estos ingresos y gastos explica el perfil paralelo seguido por la compensación concedida a Tirrenia di Navegazione. Por lo tanto, y en vista de las consideraciones anteriormente realizadas, la Comisión comprueba que, como en 1999, el importe del déficit neto arrojado por Tirrenia en años anteriores corresponde a la suma de la compensación. Cabe concluir que las compensaciones concedidas a la empresa, iguales a su déficit neto más una cantidad correspondiente a un rendimiento razonable del capital invertido, son estrictamente proporcionales al costo suplementario derivado de la misión de servicio público confiada a la empresa concesionaria.

Incidencia de las ayudas en el comercio — Compromisos contraídos por las autoridades italianas para el período 2000-2004

(39) La Comisión quisiera señalar que el artículo 3 del citado Reglamento (CEE) nº 3577/92 (Reglamento relativo al «cabotaje marítimo») permite que el convenio de servicio público se mantenga en vigor hasta su fecha de expiración, que es el 31 de diciembre de 2008. Comprueba, por otro lado, que dicho convenio regula las principales conexiones marítimas desde y hacia Sicilia y Cerdeña, o sea la mayor parte del cabotaje con las islas italianas del Mediterráneo y una parte sustancial del cabotaje con el conjunto de las regiones insulares del Mediterráneo occidental. En tales circunstancias, y habida cuenta del hecho de que el mercado del cabotaje italiano está liberalizado, sin restricción alguna, desde el 1 de enero de 1999, la Comisión considera que el pago a Tirrenia di Navigazione de la subvención de equilibrio instituida por el convenio de 1991 podría afectar al desarrollo del comercio en una medida contraria al interés de la Comunidad, ya que tendría como efecto reforzar la posición de la empresa en el mercado en cuestión, permitiéndole eliminar la competencia actual o potencial en el mismo. La Comisión considera que tal sería el caso si, en las líneas más rentables donde se concentra la competencia de los operadores privados, la aplicación del convenio produjera en el futuro, y en particular en el nuevo período quinquenal 2000-2004, un aumento de la capacidad ofrecida por Tirrenia di Navigazione en el marco del régimen del convenio de servicios públicos. De datos comunicados por las autoridades italianas resulta efectivamente que en la actualidad la capacidad global disponible en el mercado —la de Tirrenia más la de los operadores privados— es suficiente para satisfacer la solicitud global de transporte, incluidas las temporadas altas, tanto en el segmento de pasajeros como en el de mercancías.

(40) En respuesta a las preocupaciones expresadas a este respecto por la Comisión, las autoridades italianas enviaron, mediante cartas de 13 y 19 de marzo de 2001, un proyecto de normativa que regula las líneas operadas por Tirrenia en el período quinquenal 2000-2004. El proyecto recoge las líneas, frecuencias, tipos de buques y capacidades que deberá ofrecer el operador público, tanto en temporada alta como baja, en el marco del régimen del convenio. Sólo podrán tenerse en cuenta estos servicios a efectos de calcular la subvención anual de equilibrio. Las autoridades italianas se comprometieron a formalizar sus compromisos con una orden ministerial que regulará el plan quinquenal 2000-2004. La orden reducirá la oferta de servicios de Tirrenia en relación con su nivel actual.

La Comisión ha podido comprobar que, en las principales líneas en las que se concentra la competencia de los operadores privados, las autoridades italianas se comprometen a reducir globalmente la oferta de servicios del operador público con el fin de dejar un espacio más amplio a los demás operadores. Este compromiso es especialmente evidente en las líneas Génova/Porto Torres y Civitavecchia/Olbia, en las que la reducción de capacidad, concentrada en temporada alta, alcanzará aproximadamente un 30 % de la capacidad global actualmente ofrecida por Tirrenia di Navigazione en ambas líneas. La nueva configuración de los servicios prestados por Tirrenia di Navigazione prevé en primer lugar que las dos líneas deberán contar, durante todo el año, con una conexión nocturna diaria en ambos sentidos y, subsidiariamente, que desde principios de junio a finales de septiembre efectuará una actividad suplementaria rigurosamente prefijada con el fin de satisfacer, de forma continua y regular, las necesidades adicionales derivadas del turismo de estas regiones.

La Comisión ha podido comprobar también que la reducción de capacidad propuesta por las autoridades italianas llevará a una disminución de la oferta global del operador público, sin distinción de líneas, hasta un nivel globalmente inferior al que imperaba cuando se celebró el convenio 1991, que determinaba el marco de referencia de los servicios subvencionables.

Tratándose más concretamente de las líneas en las que existe competencia, la reducción de la capacidad tendrá como efecto estabilizar globalmente la oferta al nivel de 1994, o sea antes de la aparición de los operadores privados en el mercado de cabotaje a larga y media distancia.

El alcance del compromiso de las autoridades italianas debe apreciarse en relación con la evolución del mercado en las principales líneas en las que existe competencia. En informaciones comunicadas por las autoridades italianas puede comprobarse que entre 1992 y 2000 la demanda evolucionó de la siguiente forma:

Génova/Porto Torres	+ 16 % en temporada alta	+ 18 % en todo el año
Génova/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

La parte fundamental del aumento de la demanda global estuvo satisfecha, en estas líneas, por la oferta de los operadores privados, que aprovecharon esta evolución para entrar en el mercado o para aumentar su oferta de servicios, sobre todo en temporada alta. La reducción de la oferta del operador público en el período 2000-2004 acentuará esta tendencia favorable a la competencia.

Respecto a la línea Génova/Olbia/Arbatax, la Comisión observa que las autoridades italianas prevén mantener la oferta de Tirrenia a un nivel muy parecido al actual durante el período 2000-2004. En cambio, se han comprometido a suprimir la conexión estival paralela La Spezia/Golfo Aranci, llevando así la oferta de servicios entre la Liguria y el Norte de la Cerdeña a un nivel globalmente igual al del primer período quinquenal.

La Comisión comprueba también que entre los compromisos suscritos por las autoridades italianas para el período 2000-2004 están la eliminación del margen de apreciación dejado hasta ahora a la empresa respecto al nivel de servicios ofrecidos en algunas líneas, y la determinación de un panorama completo y preciso de la red de servicios a cargo del operador público en el nuevo período quinquenal con arreglo al convenio. La Comisión considera que el nuevo marco de referencia de los servicios subvencionados permitirá que el régimen del convenio sea más transparente en beneficio de todos los operadores del mercado. Es importante, no obstante, que se garantice una continuidad en la observancia de esta normativa a lo largo de todo el período considerado. A tal efecto, la Comisión considera que toda modificación de la oferta de servicios subvencionados durante dicho período deberá ser notificada previamente con el fin de examinar la necesidad de la misma teniendo en cuenta, en particular, la insuficiencia de la oferta de servicios ofrecidos por los otros operadores frente a un eventual aumento de la demanda global.

5.2. *INVERSIONES PREVISTAS POR LOS PLANES QUINQUENALES Y POR EL PLAN INDUSTRIAL*

(41) Respecto a las inversiones previstas por los planes quinquenales, la Comisión había expresado dudas, en su decisión de incoar el procedimiento, respecto a las modalidades de financiación de las inversiones necesarias para la prestación de los servicios subvencionados con arreglo al régimen del convenio de 1991. La Comisión deseaba en particular comprobar en qué medida entraban en el cálculo de la compensación anual los costes de adquisición y amortización de los buques. Por otra parte, el hecho de que Tirrenia pudiera acogerse hasta 2008 a una subvención en la que se incluía el coste de amortización de su flota, podía, según la Comisión, asimilarse a una garantía implícita por parte del Estado italiano, garantía que permite al operador público no asumir el riesgo económico inherente a toda inversión.

Conviene en primer lugar recordar que Tirrenia tiene la obligación, con arreglo al régimen del convenio, de emplear en las líneas subvencionadas buques de menos de 20 años de antigüedad, de los cuales debe, en principio, ser propietaria, a menos que sea expresamente dispensada de ello por las autoridades competentes. Esta obligación, que constituye una obligación de servicio público, condujo a Tirrenia a renovar una parte sustancial de su flota en los últimos años, habida cuenta de la antigüedad de los buques empleados en las líneas contempladas por el primer plan quinquenal 1990-1994. Por otra parte, la tipología de los buques que deben emplearse en cada una de las líneas operadas por Tirrenia está regulada por órdenes ministeriales que aprueban o que modifican cada plan quinquenal. La adquisición de toda nueva unidad —y lo mismo ocurre con la cesión o la eliminación de antiguas unidades— debe ser autorizada por orden ministerial, en la cual se precisa también el servicio al que ha de destinarse la unidad en cuestión. Las inversiones de Tirrenia deben, por otro lado, inscribirse en la estrategia de desarrollo de los servicios prestados por el operador público durante el período quinquenal de referencia, estrategia regulada por el plan quinquenal, aprobado por la autoridad.

Habida cuenta de este contexto reglamentario, la Comisión ha comprobado si, durante los dos períodos quinquenales 1990-1994 y 1995-1999, los costes de adquisición de nuevas unidades y los costes de amortización de las unidades utilizadas por Tirrenia di Navigazione en las líneas de servicio público se adecuaban por una parte, a las exigencias establecidas por las autoridades italianas y, por otra, si se habían contabilizado de manera proporcionada a efectos del cálculo de la compensación anual.

A este respecto, la Comisión debe señalar que la puesta en servicio de nuevos buques por parte de Tirrenia fue acompañada de la eliminación de unidades más antiguas, de modo que, globalmente, no hubo un aumento de capacidad derivado de la renovación de la flota del operador público.

Por lo que se refiere a los costes de adquisición de nuevas unidades, de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas resulta que dichas adquisiciones se realizaron, en parte, a través de fondos propios de la empresa, y en parte mediante la obtención de créditos bancarios. Puede comprobarse también que los tipos de interés practicados por los organismos financieros implicados corresponden a los concedidos a empresas de dimensiones y volumen de negocios similares de otros sectores de la economía ([29]). Por otro lado, Tirrenia di Navigazione no se acogió a garantía directa alguna de las autoridades italianas para el reembolso de estos préstamos. La Comisión reconoce que la existencia misma del convenio con el Estado daba a los inversores la certeza de que su intervención sería debidamente remunerada y a Tirrenia la posibilidad de modernizar su flota sin asumir los riesgos económicos que habrían recaído sobre un operador comercial. Esta ventaja, que puede asimilarse a una garantía implícita ([30]) y ser, por lo tanto, constitutiva de ayuda estatal, según lo establecido en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, es, sin embargo, inherente al régimen del convenio, concluido antes de la entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3577/92 y de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO C 207 de 5 de julio de 1997), para un período de tiempo de 20 años. Por otro lado, como ya se ha dicho, la adquisición por parte de Tirrenia di Navigazione de nuevas unidades en aplicación del convenio fueron destinadas exclusivamente a las líneas previstas en los planes quinquenales. Por consiguiente, esta ventaja, que es parte integrante del convenio de servicio público, puede acogerse a la excepción reconocida por el apartado 2 del artículo 86 del Tratado.

Por lo que se refiere a los costes de amortización de los buques empleados por Tirrenia en las líneas contempladas por los planes quinquenales, la Comisión observa que constituyen uno de los elementos de coste que, con arreglo al artículo 5 del convenio, entran en el cálculo de la subvención anual. La amortización se calcula de forma lineal sobre un período de 20 años, a excepción de las unidades de alta velocidad para las cuales el período se limita a 15 años. Dado que la amortización de los buques utilizados en las conexiones reconocidas como de interés general por las autoridades italianas se calcula según los criterios previstos por el convenio, y que el examen analítico contable de estas líneas no reveló, durante los dos períodos quinquenales en cuestión, la existencia de sobrecompensación por este motivo, la Comisión considera que el mecanismo establecido por el convenio para contabilizar la amortización de los buques en el cálculo de la compensación anual puede ser aceptado en virtud del apartado 2 del artículo 86 del Tratado. En efecto, la prestación de servicios reconocidos como de interés general supone la utilización de buques de un tipo y capacidad previamente determinados por las autoridades competentes, y por lo tanto, su amortización puede contabilizarse en el cálculo de la compensación anual, siempre que la empresa hubiera adquirido los buques en condiciones normales de mercado y con el objetivo de cumplir la misión a ella asignada, y siempre que se destinen exclusivamente a los servicios de transporte regular de las líneas incluidas en el régimen del convenio. En el caso de Tirrenia di Navigazione, la Comisión comprueba que todos los buques concernidos se destinan exclusivamente a los servicios de línea reconocidos como de interés general y que, por consiguiente, su amortización puede ser íntegramente contabilizada en el cálculo de la subvención anual. Lo mismo cabe decir de las inversiones necesarias para la prestación de los servicios determinados por las autoridades italianas para el período quinquenal 2000-2004 y que correspondan, en términos de tipología y capacidad, a los compromisos suscritos por estas mismas autoridades en relación con dichos servicios.

(42) Respecto las inversiones adicionales previstas en el plan industrial para el período 1999-2002, conviene recordar que la ejecución de este plan se suspendió a raíz de la incoación del procedimiento. La Comisión comprueba que los compromisos contraídos por las autoridades italianas para el período 2000-2004 excluyen, por lo que se refiere a Tirrenia di Navigazione, la realización de las inversiones adicionales previstas en dicho plan, con la excepción de dos nuevas unidades que sustituirán a otras antiguas en líneas comprendidas en el régimen del convenio. La información proporcionada por las autoridades italianas indica que la adquisición de estas unidades se ajusta a condiciones análogas a las descritas en el apartado anterior (relativo a las inversiones del quinquenio 1990-1994 y 1995-1999), y que la amortización de tales unidades puede ser íntegramente contabilizada en el cálculo de la subvención anual, ya que se destinan exclusivamente a servicios de línea reconocidos como de interés general.

([29]) Por ejemplo, una reciente adquisición de dos unidades rápidas fue financiada en 1999 por el Banco di Napoli, por un valor de 160 000 millones de liras italianas a un tipo variable igual a Euribor a seis meses, aumentado en un 0,40 % y reembolsable en diez años. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se desprende que esta misma entidad financiera concedió en la misma época créditos a otras grandes empresas en condiciones muy similares.

([30]) Véase la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía (DO C 71 de 11.3.2000).

6. **CONCLUSIONES**

(43) Por las razones anteriormente expuestas, la Comisión llega a la conclusión de que ya no existen dudas respecto a la compatibilidad de las ayudas concedidas a Tirrenia di Navigazione en el marco del régimen del convenio de 1991.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda concedida por Italia a Tirrenia di Navigazione entre el 1 de enero de 1990 y el 31 de diciembre de 2000 en concepto de compensación por la prestación de servicios de carácter público, es compatible con el mercado común.

Artículo 2

Entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004, la ayuda concedida por Italia a Tirrenia di Navigazione deberá limitarse a los costes suplementarios derivados del déficit registrado en la prestación de servicios que correspondan a compromisos suscritos por Italia para dicho período.

Toda modificación del nivel de tales servicios a lo largo de dicho período deberá ser notificada previamente a la Comisión.

Artículo 3

Las obligaciones de servicio público asignadas a Tirrenia di Navigazione para el período quinquenal 2005-2008 deberán ser notificadas previamente a la Comisión.

Artículo 4

A partir de 1 de enero de 2001, los costes suplementarios derivados del déficit registrado por la prestación de servicios asignados por Italia a Tirrenia di Navigazione deberán ser contabilizados separadamente para cada una de las líneas de que se trate.

Artículo 5

Italia informará a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 21 de junio de 2001.

Por la Comisión

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente