II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 21 de Junho de 2001
relativa aos auxílios estatais concedidos pela Itália à companhia de navegação Tirrenia di Navigazione

[notificada com o número C(2001) 1684]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2001/851/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas próprias observações, nos termos dos artigos supracitados [1],

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Na sequência das inúmeras queixas que lhe foram enviadas, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente aos auxílios concedidos a seis empresas do grupo Tirrenia, designadamente Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Os referidos auxílios assumem a forma de subvenções pagas directamente a cada uma das empresas do grupo com o objectivo de apoiar os serviços de transporte marítimo prestados por essas mesmas sociedades nos termos de seis contratos celebrados com o Estado em 1991. Os referidos contratos têm por objectivo garantir a prestação de serviços de transporte marítimo, na sua maioria constituídos por ligações entre a Itália continental, a Sicília, a Sardenha e outras ilhas italianas mais pequenas.

(2) Por carta de 6 de Agosto de 1999, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento. Por carta de 28 de Setembro de 1999, as autoridades italianas comunicaram as suas observações relativamente à referida decisão.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [2]. Na sequência da sua publicação, inúmeros operadores privados que oferecem serviços de transporte marítimo concorrentes dos prestados pelas empresas do grupo Tirrenia enviaram as suas próprias observações à Comissão. Tais observações foram transmitidas às autoridades italianas para lhes permitir apresentar as suas próprias observações.

(4) Durante a fase de investigação, as autoridades italianas solicitaram que a análise do dossier do grupo Tirrenia fosse dividida de modo a obter, prioritariamente, uma decisão final sobre a empresa Tirrenia di Navigazione. Tal pedido justifica-se pela vontade das autoridades italianas de procederem à privatização do grupo, começando pela própria Tirrenia di Navigazione, e pela intenção de acelerar o referido processo no que respeita a esta empresa.

(5) No que se refere ao pedido supracitado, a Comissão observa, em primeiro lugar, que a Tirrenia di Navigazione assume, no âmbito do grupo, a função de líder a nível da estratégia financeira e comercial deste e que as seis empresas do grupo, juridicamente autónomas, operam em segmentos de mercado geograficamente distintos, sujeitos a uma concorrência de intensidade variável, quer da parte de operadores privados italianos quer de operadores de outros Estados-Membros. Por outro lado, as subvenções pagas pelas autoridades italianas nos termos dos contratos mencionados no considerando 1 são calculadas de forma a compensar o défice de exploração líquido registado pelas linhas servidas por cada uma das empresas citadas e são directamente pagas a estas, sem transitar pela Tirrenia di Navigazione. Por último, os outros elementos constitutivos do auxílio objecto do procedimento iniciado

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

[2] Ver nota pé-de-página 1.

— auxílios aos investimentos e auxílios de carácter fiscal — exigem uma análise separada para cada uma das empresas do grupo. Consequentemente, a Comissão considera possível aceder ao pedido das autoridades italianas. Por conseguinte, a presente decisão diz exclusivamente respeito à empresa Tirrenia di Navigazione.

2. **DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS DE AUXÍLIO**

2.1. *O MERCADO EM CAUSA*

(6) Actualmente, a Tirrenia di Navigazione opera essencialmente no mercado das ligações com as principais ilhas italianas, a Sicília e a Sardenha e, de forma secundária, no mercado internacional, com uma ligação Itália continental/Sicília/Tunísia. Os serviços prestados compreendem o transporte de passageiros e de mercadorias.

Até 1 de Janeiro de 1999, a cabotagem com as ilhas do Mediterrâneo foi temporariamente isenta da aplicação do princípio da livre prestação de serviços, previsto no n.º 2 do artigo 6.º do 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) ([3]).

No mercado da cabotagem de longo e médio curso, a Tirrenia detém uma quota de 67,3 % no segmento do transporte de passageiros e de 55,3 % no segmento do transporte de mercadorias ([4]). O aparecimento recente de operadores privados concorrentes reduziu sensivelmente a quota de mercado da Tirrenia, que em 1990 detinha uma situação de monopólio quase total na maioria das rotas. A abertura do mercado à livre prestação de serviços deverá contribuir para intensificar a concorrência no decurso dos próximos anos.

2.2. *AS SUBVENÇÕES PAGAS AO ABRIGO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO*

2.2.1. QUADRO LEGISLATIVO

(7) Na acepção do artigo 8.º da Lei n.º 684 de 20 de Dezembro de 1974, as ligações marítimas com as ilhas de maiores e menores dimensões devem satisfazer as exigências inerentes ao desenvolvimento económico e social das regiões interessadas e, nomeadamente, da Itália meridional. A lei prevê que, para esse efeito, os operadores responsáveis pela prestação dos referidos serviços possam receber subvenções nos termos de contratos de fornecimento de serviços públicos com uma duração de vinte anos.

O artigo 9 da Lei n.º 160, de 5 de Maio de 1989, prevê que as linhas a servir e as frequências a garantir sejam determinadas pelas autoridades públicas com base numa proposta técnica das empresas concessionárias, que para tal devem apresentar um programa de serviços de cinco em cinco anos.

Em conformidade com a Lei n.º 169 de 19 de Maio de 1975, as empresas concessionárias, entre as quais a Tirrenia di Navigazione, garantem igualmente, a título acessório, serviços de transporte de correio e encomendas postais, bem como serviços comerciais de carácter puramente local.

O DPR n.º 501, de 1 de Junho de 1979, especifica os diversos elementos (receitas e despesas) que entram no cálculo da subvenção paga às empresas concessionárias e prevê igualmente que os horários de partida e de chegada a cada uma das linhas servidas pelas empresas supracitadas sejam aprovados por decreto ministerial. No que respeita às embarcações, o DPR impõe que as empresas concessionárias utilizem unidades construídas no máximo há 18 anos e que sejam proprietárias destas, salvo derrogação expressamente prevista pelo ministério. Esta obrigação, que impõe às empresas concessionárias a renovação periódica da frota respectiva, constitui uma obrigação específica imposta às empresas de navegação supracitadas. Por outro lado, as embarcações utilizadas devem ser individualmente afectas a cada uma das linhas de serviço público. O artigo 40.º permite que o ministro da Marinha Mercante regule a prestação de serviços suplementares destinados a satisfazer exigências extraordinárias relacionadas com o interesse público ou com o tráfego, para além dos serviços correntes.

Nos termos da Lei n.º 856 de 5 de Dezembro de 1986, as tarifas são estabelecidas por decreto ministerial, mediante proposta das sociedades concessionárias. As referidas tarifas estabelecem uma distinção entre passageiros comuns e residentes e trabalhadores migrantes, categorias que beneficiam de tarifas preferenciais.

2.2.2. OS CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

(8) Em Julho de 1991, o Estado italiano, por um lado, e cada uma das empresas do grupo Tirrenia, entre as quais a Tirrenia di Navigazione, por outro, celebraram seis contratos idênticos com uma duração de 20 anos (artigo 2.º), aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 1989.

Os contratos prevêem que o primeiro quinquénio tenha início em 1 de Janeiro de 1990.

Na acepção do artigo 3.º dos referidos contratos, o valor da subvenção anual é estabelecido com base num pedido que a empresa apresenta em Fevereiro de cada exercício. O pedido é então objecto de consultas interministeriais e é aprovado, em Maio seguinte, mediante decreto ministerial. O objectivo da subvenção anual é permitir à empresa a cobertura das perdas resultantes da diferença entre as despesas e as receitas de exploração. O artigo 5.º enumera, de forma analítica, os parâmetros económicos utilizados para o cálculo dos diversos elementos de custo tidos em conta, nos termos do DPR n.º 501/79, para determinar o montante da subvenção.

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

2.2.3. OS PROGRAMAS QUINQUENAIS

(9) O artigo 1.º dos referidos contratos de fornecimento de serviços públicos prevê que os programas quinquenais determinem as linhas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afectas às ligações marítimas em causa e as frequências e tarifas a respeitar, incluindo as tarifas preferenciais, nomeadamente dos residentes das regiões insulares.

O primeiro programa quinquenal (período de 1990--1994) foi aprovado por decreto ministerial de 29 de Maio de 1990, com aplicação a partir de 1 de Janeiro de 1990.

O segundo programa, que compreende o período de 1995-1999 e foi aprovado, por sua vez, por decreto de 14 de Maio de 1996, deixava substancialmente inalteradas as linhas e as frequências, mas continha determinadas alterações relativas às embarcações afectas aos serviços regulares, nomeadamente a aquisição de duas embarcações rápidas destinadas ao transporte de passageiros e veículos na linha de Civitavecchia/Olbia a partir de Junho de 1998 e a entrada em serviço de dois novos *ferries* na linha de Nápoles/Palermo em substituição de unidades vetustas (transporte misto e transporte de mercadorias) de capacidade globalmente equivalente.

O terceiro programa (2000-2004), apresentado às autoridades italianas em Setembro de 1999, não foi ainda aprovado. Na expectativa da adopção do referido programa, o decreto de 8 de Março de 2000 impôs às empresas do grupo Tirrenia a manutenção dos serviços mencionadas no artigo 9.º da Lei n.º 160/89 através das unidades à disposição da sociedade à data de 31 de Dezembro de 1999.

2.2.4. A SUBVENÇÃO ANUAL DE EQUILÍBRIO

(10) O contrato prevê que a subvenção anual de equilíbrio seja paga do seguinte modo: um primeiro pagamento antecipado em Março de cada ano, equivalente a 70 % da subvenção paga no ano anterior. Um segundo pagamento efectuado em Junho, equivalente a 20 % da subvenção. O saldo eventual, liquidado no final do ano, corresponde à diferença entre os montantes pagos e à diferença entre despesas e receitas de exploração do ano em curso. Caso tenha recebido um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas — perdas), a sociedade é obrigada a reembolsar a diferença no prazo de 15 dias subsequentes à aprovação do balanço.

(11) A subvenção anual corresponde ao défice líquido acumulado dos serviços abrangidos pelo plano quinquenal, ao qual se deve acrescer um montante variável, correspondente à rentabilidade do capital investido. O valor da subvenção atribuída à Tirrenia di Navigazione nos termos do contrato de fornecimento de serviços públicos de 1991 registou a seguinte evolução ([5]):

(em milhões de liras italianas)

Ano	Despesas de exploração (a)	Receitas de exploração (b)	Défice líquido (perdas acumuladas – receitas cumuladas) (a - b)	Rentabilidade do capital investido	Montante da subvenção anual
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Segredos comerciais.

([5]) Dados retirados do estudo da Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999» e completados pelas autoridades italianas no que respeita a 2000. O estudo reconstitui a contabilidade analítica da sociedade Tirrenia, avaliando as despesas e as receitas de exploração para cada uma das linhas.

Os esforços envidados pela Tirrenia di Navigazione para reduzir as despesas de exploração e optimizar os resultados na perspectiva da abertura do mercado da cabotagem e da futura privatização da empresa traduziram-se, desde 1997, numa diminuição global constante da subvenção anual. O aumento registado em 2000 constitui a consequência directa do impacto negativo do incremento do preço do combustível nas contas da empresa, tendo as tarifas permanecido invariáveis por decisão da autoridade pública ([6]). O valor do défice de exploração líquido resulta da diferença entre as perdas acumuladas (geralmente durante a época de Inverno, de 1 de Outubro a 31 de Maio) e as receitas registadas, essencialmente na época de Verão (de 1 de Junho a 30 de Setembro). Segundo as autoridades italianas, a diminuição das receitas directamente imputável às tarifas sociais praticadas a favor dos residentes das ilhas e dos trabalhadores migrantes (tarifas impostas às empresas) é superior ao montante global da subvenção anual.

Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, a rentabilidade do capital investido representa, em percentagem do referido capital, um valor que, em função dos anos, oscila entre […] em 1992 e [...] em 2000, de acordo com as taxas de mercado praticadas no decurso desses anos. Ainda neste contexto, a Comissão observa que as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos ([7]) prevêem que o montante da subvenção paga a título de compensação por obrigações de serviço público tenha em conta um «rendimento razoável do capital utilizado», como acontece no caso jacente.

2.3. *INVESTIMENTOS PREVISTOS NOS PROGRAMAS QUINQUENAIS E NO PLANO INDUSTRIAL DA EMPRESA*

(12) Para além de estabelecerem as linhas nas quais deve ser garantida a ligação bem como as frequências respectivas, os programas quinquenais prevêem igualmente os investimentos que a sociedade concessionária tenciona realizar no período em causa para garantir o serviço nas linhas em questão. Na fase de instrução, a Comissão procurou averiguar, designadamente, de que modo foram contabilizados os custos de aquisição e de amortização das embarcações para efeitos do cálculo da subvenção anual.

A Comissão tencionava verificar igualmente se os investimentos adicionais previstos a favor das empresas do grupo no plano industrial, adoptado em Março de 1999 pela Tirrenia para o período de 1999-2002, não continham nenhum elemento de auxílio. O plano possui os seguintes objectivos principais:

— permitir às empresas do grupo enfrentar a alteração das condições do mercado italiano da cabotagem resultante da sua liberalização (1 de Janeiro de 1999); prepará-las para a cessação, em 2008, do regime de contratos celebrados com o Estado,

— reduzir os custos dos serviços prestados nos termos dos contratos supracitados,

— apoiar o desenvolvimento do grupo e valorizar os recursos disponíveis,

— criar as condições para a privatização das empresas do grupo.

O plano industrial prevê, designadamente, uma evolução dos investimentos necessários aos serviços abrangidos pelos contratos de fornecimento de serviços públicos que deverá traduzir-se na retirada de serviço de unidades vetustas, na transferência de outras unidades para o grupo e em novos investimentos num total de 700 000 milhões de liras.

2.4. *TRATAMENTO FISCAL PREFERENCIAL*

(13) O Decreto-Lei n.º 504, de 26 de Outubro de 1995, institui um regime fiscal preferencial para os óleos minerais utilizados como combustíveis para a navegação; na acepção do n.º 3 do artigo 63.º do referido decreto, a redução dos impostos especiais de consumo é aplicável aos lubrificantes usados a bordo.

Na decisão de início do procedimento, a Comissão havia exprimido certas dúvidas sobre as modalidades de aplicação deste benefício fiscal a embarcações imobilizadas nos portos italianos para neles serem submetidas a operações de manutenção. A Comissão pretendia certificar-se de que a referida disposição não tinha efeitos discriminatórios para todos os operadores marítimos cujas embarcações se encontravam na mesma situação.

3. **OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS**

3.1. *OBSERVAÇÕES DA TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Por carta de 22 de Novembro de 1999, a Tirrenia di Navigazione apresentou as suas próprias observações sobre a decisão de início do procedimento. A empresa contesta, fundamentalmente, a designação de «novos auxílios» atribuída às compensações pagas nos termos dos contratos celebrados com o Estado e, consequentemente, o fundamento da decisão de dar início ao procedimento formal de exame. A interessada afirma, designadamente, que a Comissão estava há um certo tempo informada da existência de um regime de compensações por obrigações de serviço público e que nunca havia levantado objecções a esse respeito. Por outro lado — sempre segundo a empresa interessada —, o montante das compensações anuais pagas ao operador público

([6]) As despesas com combustível, equivalentes a cerca de 74 179 milhões de liras em 1999, subiram para 113 142 milhões em 2000.

([7]) JO C 205 de 05.07.1997.

seria estritamente necessário e proporcional à exigência de cobrir o custo líquido suplementar das obrigações de serviço público. A Tirrenia conclui por conseguinte que, no que respeita aos restantes operadores presentes no mercado, este pagamento não constitui um obstáculo à concorrência.

Simultaneamente, a Tirrenia di Navigazione interpôs recurso, perante o Tribunal de Primeira Instância, nos termos do disposto no quarto parágrafo do artigo 230.º do Tratado ([8]), da decisão da Comissão de dar início ao procedimento.

3.2. *OBSERVAÇÕES DOS OPERADORES PRIVADOS*

(15) A Comissão recebeu as observações de diversos operadores privados concorrentes das empresas concessionárias, os quais salientam essencialmente os seguintes aspectos:

— nas linhas em que se concentra a concorrência dos operadores privados, a Tirrenia estaria a praticar uma política comercial agressiva, caracterizada pelo *dumping* das tarifas e por sistemas de descontos e de pagamentos diferidos que apenas podem explicar-se através das subvenções públicas de que beneficia a Tirrenia,

— as obrigações de serviço público não são transparentes e a possibilidade concedida à Tirrenia de alterar o âmbito das obrigações que lhe incumbem, com especial referência às rotas servidas, ao horário e às frequências a respeitar, é contrária à própria natureza das obrigações de serviço público,

— face aos serviços oferecidos pelos operadores privados em determinadas linhas servidas pela Tirrenia, a necessidade de prestação de um serviço público revela-se contestável,

— as modalidades de financiamento dos investimentos realizados a partir de 1995 ou previstos pelo plano industrial contêm elementos de auxílio, merecendo especial referência as duas unidades adquiridas pela Viamare em 1996 e, de uma forma mais geral, as condições mais favoráveis de acesso ao crédito bancário concedidas à Tirrenia,

— à semelhança das restantes empresas do grupo, a Tirrenia beneficia do tratamento fiscal preferencial dos óleos minerais consumidos pelas suas embarcações que se encontram imobilizadas nos portos italianos.

4. **OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ITALIANAS**

4.1. *AS SUBVENÇÕES PAGAS AO ABRIGO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO*

([8]) Processo T 246/99, ainda pendente.

(16) Por carta de 29 de Setembro de 1999, as autoridades italianas comunicaram as suas próprias observações sobre a decisão de dar início ao procedimento. Na sua opinião, o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 3577/92 (cabotagem) permite que os contratos celebrados com cada uma das empresas do Grupo Tirrenia produzam plenos efeitos até à data do seu termo, ou seja, até 2008. Consequentemente, o sistema das obrigações de serviço público resultante do contrato não pode ser posto em causa pela decisão de dar início ao procedimento.

As autoridades italianas contestam, por outro lado, o facto de os auxílios abrangidos pela decisão da Comissão constituírem «novos» auxílios, na acepção do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, e de estes terem podido afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, antes da abertura do mercado italiano da cabotagem (1 de Janeiro de 1999).

Independentemente destas observações de carácter geral, as autoridades italianas salientam que a presença dos operadores privados nas linhas servidas pela Tirrenia di Navigazione é um fenómeno recente e parcial, na medida em que se limita a um número restrito de rotas e se concentra na época de Verão. Por outro lado, o método de cálculo da compensação anual, que consiste em deduzir das perdas acumuladas durante o Inverno as receitas realizadas durante o Verão, contribui para limitar o montante da compensação ao mínimo indispensável. Consequentemente, e de acordo com as autoridades italianas, a compensação revela-se necessária e estritamente proporcional às obrigações de serviço público, cujas características cabe ao Estado-Membro definir.

4.2. *INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PLANO INDUSTRIAL*

(17) As autoridades italianas salientam que os investimentos previstos no plano industrial têm por objectivo reduzir os custos do serviço, mantendo simultaneamente um nível elevado de qualidade. Por outro lado, e segundo as mesmas autoridades, as modalidades de financiamento dos investimentos previstos não contêm nenhum elemento de auxílio, na medida em que o financiamento deverá provir, por um lado, dos fundos próprios da empresa e, por outro, de empréstimos bancários contraídos nas condições normais de mercado.

4.3. *TRATAMENTO FISCAL PREFERENCIAL*

(18) As autoridades italianas especificaram o quadro legislativo que regula o tratamento fiscal dos óleos minerais utilizados como combustível para fins de navegação. As informações prestadas à Comissão mostram que, através de uma decisão de aplicação geral de 2 de Março de 1996, adoptada nos termos do Decreto-Lei n.º 504/1995, o tratamento fiscal preferencial previsto nesse diploma foi alargado aos combustíveis e lubrificantes utilizados pelas embarcações imobilizadas num porto para operações de manutenção.

(19) Simultaneamente, a Itália interpôs recurso, perante o Tribunal de Justiça, da decisão de dar início ao procedimento, na medida em que esta conteria uma ordem de suspensão da concessão dos auxílios ilegítimos ([9]).

5. **AVALIAÇÃO DOS AUXÍLIOS**

5.1. *AS SUBVENÇÕES PAGAS AO ABRIGO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO*

5.1.1. EXISTÊNCIA DE UM NOVO AUXÍLIO

(20) Na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem 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.

A Comissão salienta que a subvenção anual de equilíbrio, directamente concedida pelo Estado à Tirrenia di Navigazione, nos termos do contrato de 1991, confere à referida empresa uma vantagem de que não beneficiam as empresas concorrentes que oferecem ou poderiam oferecer serviços comparáveis no mercado em causa. O facto de o referido mercado estar temporariamente isento, até 1 de Janeiro de 1999, da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) não permite excluir que as subvenções pagas à Tirrenia, nos termos do contrato, não tenham afectado as trocas comerciais entre os Estados-Membros e não tenham falseado a concorrência. Neste contexto, a Comissão observa, em primeiro lugar, que nas linhas servidas pela Tirrenia se encontravam presentes operadores de outros Estados-Membros, ainda antes da abertura do mercado da cabotagem e, em segundo lugar, que certas companhias concorrentes operavam, já antes da referida data, nos mercados liberalizados, como o mercado dos serviços marítimos entre os Estados-Membros, por um lado, e entre os Estados-Membros e países terceiros, por outro, onde a Tirrenia di Navigazione se encontrava presente antes de 1 de Janeiro de 1999 e continua a está-lo. A Comissão salienta igualmente que subsiste um risco de subvenções cruzadas entre os serviços prestados pela Tirrenia di Navigazione no mercado da cabotagem e os serviços prestados no mercado internacional, designadamente devido à ausência de uma contabilidade separada da empresa para estas diferentes categorias de serviços. A Comissão conclui, por último, que o sistema da subvenção anual de equilíbrio, instituído pelo contrato de 1991, é válido durante 20 anos, continuando por conseguinte a produzir os seus efeitos, mesmo após a abertura à concorrência do mercado dos serviços de cabotagem em causa.

(21) A Comissão não partilha do ponto de vista da Tirrenia di Navigazione, segundo o qual os auxílios em causa são auxílios existentes. Em primeiro lugar, a Comissão salienta que os referidos auxílios não são anteriores à entrada em vigor do Tratado. Na realidade, foram as Leis n.º 684/74 e n.º 169/75, na sua forma actual, que regularam o regime da subvenção anual de equilíbrio. Aliás, o Decreto n.º 501/79 e a Lei n.º 856/86 estabeleceram em pormenor diversas obrigações de serviço público, bem como os elementos de custo que entram no cálculo da subvenção de equilíbrio de que beneficia a Tirrenia di Navigazione, nos termos do contrato de 1991. Em segundo lugar, a Comissão salienta que nunca autorizou os auxílios *de quibus*. Em especial, a circunstância de a Comissão ter podido tomar conhecimento das diversas disposições legislativas que instituem o regime da subvenção anual bem como do contrato de 1991 não permite concluir — na ausência de notificação prévia nos termos do n.º 3 do artigo 88.º — que o regime da subvenção anual tenha sido tacitamente autorizado [ver, a este respeito, o acórdão proferido no processo Lorenz ([10])]. A Comissão considera, por conseguinte, que os auxílios concedidos à Tirrenia di Navigazione constituem novos auxílios na acepção do disposto no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ([11]).

5.1.2. AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

(22) A proibição dos auxílios mencionada no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado não é absoluta, encontrando-se efectivamente previstas derrogações do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º e no n.º 2 do artigo 86.º

Nenhuma das derrogações previstas no n.º 2 do artigo 87.º é aplicável aos auxílios concedidos à Tirrenia a título de subvenção anual, na medida em que estes não constituem auxílios de natureza social atribuídos a consumidores individuais, nem auxílios destinados a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha. No que respeita aos auxílios de natureza social, nomeadamente, a aplicação do n.º 2 do artigo 87.º pressupõe que as disposições de que beneficiam os consumidores individuais não favorecem directa ou indirectamente determinadas empresas ou produções. A Comissão salienta, a este propósito, que a diminuição de receitas da Tirrenia di Navigazione resultante da aplicação de tarifas reduzidas aos residentes das ilhas e aos trabalhadores migrantes é tida em conta no cálculo da compensação anual. As autoridades italianas apenas assumem a seu cargo estas reduções tarifárias atribuídas a consumidores individuais quando estes viajam com o operador público, circunstância que favorece este último em relação aos seus concorrentes privados.

([9]) Processo C 400/99, ainda pendente.

([10]) Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, processo 120/73, Lorenz, Colectânea 1973, p. 1471.

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

Estes auxílios também não podem beneficiar de uma das derrogações previstas no n.º 3 do artigo 87.º Não se trata efectivamente de auxílios destinados a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro [alínea b)], nem de auxílios destinados a promover a cultura e a conservação do património na acepção da alínea d). De igual modo, não podem ser considerados auxílios com finalidade regional na acepção das alíneas a) ou c), na medida em que não fazem parte de um regime de auxílios plurissectorial acessível numa determinada região a todas as empresas dos sectores interessados ([12]). Os auxílios em causa também não podem considerar-se destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades na acepção da alínea c), na medida em que se destinam a cobrir as despesas de exploração de um operador marítimo determinado e que não fazem parte de um plano global destinado a permitir à empresa beneficiária recuperar a eficiência económica e financeira sem recorrer a ulteriores auxílios.

(23) Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ficam subordinadas ao disposto no Tratado, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada. O desenvolvimento das trocas comerciais não deve ser afectado de maneira que contrarie os interesses da Comunidade.

(24) Em conformidade com a jurisprudência comunitária, uma disposição de natureza derrogatória deve ser interpretada de forma restritiva ([13]). Não é por conseguinte suficiente, nesta perspectiva, que as autoridades públicas tenham confiado à empresa em causa a gestão de um serviço de interesse económico geral, já que é igualmente necessário que a aplicação das regras do Tratado, nomeadamente do artigo 87.º, constitua obstáculo ao cumprimento da missão particular que lhe foi confiada e que o interesse da Comunidade não seja afectado ([14]).

(25) A fim de determinar se as subvenções pagas à Tirrenia di Navigazione nos termos do contrato de 1991 podem beneficiar da derrogação prevista no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado, a Comissão deve verificar, em primeiro lugar, a existência e o âmbito das obrigações de serviço público impostas à empresa, com vista a avaliar a necessidade do serviço público bem como da subvenção destinada a compensar o custo respectivo.

A existência de serviços públicos

(26) Em conformidade com as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, citadas anteriormente, «as obrigações de serviço público podem ser impostas relativamente a serviços regulares para portos que sirvam regiões periféricas da Comunidade ou a rotas mal servidas consideradas vitais para o desenvolvimento económico das regiões em causa, sempre que o funcionamento das forças de mercado não consiga garantir um nível de serviços suficiente».

Em conformidade com as disposições legislativas e contratuais descritas anteriormente, a Tirrenia di Navigazione está sujeita a uma série de obrigações, em todas as suas linhas, relacionadas com os portos a servir, as frequências, os horários de partida e chegada, o tipo das embarcações, as tarifas a praticar, obrigações essas que a empresa não assumiria (ou não assumiria na mesma medida nem nas mesmas condições) se pudesse agir apenas com base no seu próprio interesse económico.

A imposição destas obrigações pretende garantir a observância do princípio da continuidade territorial e um nível suficiente de serviços regulares de transporte marítimo de passageiros e mercadorias com partida e destino às regiões insulares italianas, de modo a satisfazer as suas exigências de desenvolvimento económico e social. A Comissão salienta que esse objectivo, que constitui a expressão de um interesse público legítimo, não poderia ser alcançado através do simples funcionamento das forças de mercado. Na realidade, em 1991, a Tirrenia di Navigazione encontrava-se numa situação de monopólio de facto em quase todas as linhas em causa, ainda que a legislação não lhe conferisse qualquer exclusividade nessa matéria.

O contrato celebrado com o Estado tinha precisamente por objectivo garantir o cumprimento destas obrigações, permitindo, em contrapartida, a compensação dos custos directamente relacionados com o défice registado pela empresa para satisfazer as referidas obrigações.

(27) Porém, para que as obrigações em causa possam dar lugar a compensação e para que a Comissão possa verificar se o montante da compensação se limita ao estritamente necessário, as referidas obrigações devem ser previamente especificadas pelas autoridades públicas competentes. O Tribunal declarou igualmente que as obrigações de serviço público devem ser previamente estabelecidas de forma rigorosa ([15]).

Neste contexto, a Comissão verifica que o sistema criado pelas autoridades italianas para definir o âmbito das obrigações de serviço público confere à empresa concessionária, nas rotas em que se concentra a concorrência

([12]) Ver as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional (JO C 74 de 10.3.1998).

([13]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 27 de Fevereiro de 1997, processo T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA e outros)/Comissão, Colectânea, p. II-229, ponto 173 da fundamentação.

([14]) Ver o acórdão mencionado na nota anterior, bem como o acórdão do Tribunal de 10 de Dezembro de 1991, processo C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, Colectânea, p. I-5889, ponto 26.

([15]) Acórdão do Tribunal de 20 de Fevereiro de 2001, processo C-205/99 «Cabotagem marítima espanhola», ainda não publicado.

dos operadores privados, designadamente durante a época alta, uma margem de flexibilidade que lhe permite adaptar a sua própria oferta de serviços em função das exigências do tráfego. Essa flexibilidade, que se exprime pela simples fixação de um número máximo de viagens ou pela ausência total de referência ao número de frequências oferecidas, envolve igualmente a possibilidade de as autoridades públicas italianas alterarem as rotas, os portos a ligar e as frequências a garantir, a fim de adaptar o quadro legislativo à evolução do mercado no decurso de cada quinquénio.

A Comissão estima que a margem de flexibilidade concedida à Tirrenia di Navigazione relativamente ao âmbito das suas obrigações não permite considerar que os serviços *de quibus* satisfazem exigências de serviço público inerentes à missão particular confiada a uma empresa responsável por um serviço de interesse económico geral, conferindo, por conseguinte, direito a compensações. De facto, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal supracitada ([16]), para conceder direito a compensação, as obrigações de serviço público devem ser previamente estabelecidas de forma rigorosa pelas autoridades públicas. Isto não se verifica quando a empresa tem a liberdade de determinar, por sua própria iniciativa, o número de frequências a operar ou de decidir, de modo autónomo, se lhe convém ou não prestar um determinado serviço em função das condições do mercado. Os serviços suplementares deste tipo, prestados pela Tirrenia nas linhas objecto de concorrência e nos períodos mais rentáveis da época alta ([17]), não podem ser tidos em conta para efeitos do cálculo da compensação anual.

(28) Ao verificar a existência e o âmbito das obrigações de serviço público actualmente impostas à Tirrenia di Navigazione, bem como a necessidade de compensar os custos respectivos, a Comissão deve averiguar se existem ou não operadores concorrentes que oferecem serviços semelhantes ou comparáveis aos propostos pelo operador público e que satisfazem os requisitos previstos pelas autoridades italianas; esta verificação é efectuada, linha por linha, através do exame comparativo da oferta e da procura totais de serviços.

Neste contexto, verifica-se que as linhas servidas pela Tirrenia di Navigazione podem dividir-se em duas categorias:

a) Aquelas em que a empresa opera na ausência de concorrência;

b) Aquelas em que se concentra a concorrência dos operadores privados, quer na época alta quer no decurso de todo o ano.

([16]) Ibidem.
([17]) Ver o considerando 30.

(29) As linhas em que se exerce a concorrência dos operadores privados representam uma percentagem importante do tráfego da Tirrenia (passageiros: 80 %; metros lineares percorridos em *ferries* mistos: 77 %; mercadorias transportadas a bordo de navios mercantes: 56 %) ([18]). A concorrência nestas linhas é um fenómeno que surgiu recentemente, em especial no decurso do último quinquénio, durante o qual o mercado registou um forte aumento da procura nestas linhas.

(30) No que respeita às linhas em que se exerce a concorrência dos operadores privados, a Comissão verificou o seguinte:

a) **Nápoles/Palermo**

Não existe nenhum operador concorrente da Tirrenia que satisfaça os requisitos de regularidade anual e frequência do serviço previstos no contrato, nem no que respeita ao transporte de passageiros nem ao transporte de mercadorias. Desde 1997 que uma empresa privada opera nesta linha durante a época alta (Abril-Outubro), mas a sua oferta de serviços, limitada a nível da capacidade, abrange exclusivamente o transporte rápido de passageiros, não permitindo assim satisfazer as exigências de serviço definidas pelas autoridades italianas, ou seja, essencialmente a ligação nocturna diária, durante todo o ano, com partida de ambos os portos.

b) **Civitavecchia/Olbia**

Desde 1996 que a Tirrenia enfrenta nesta linha, durante a época alta, a concorrência de um operador privado que explora a rota Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]) e, desde 1998, igualmente durante a época baixa. Em Junho de 2000, a concorrência acentuou-se com a chegada de um segundo operador ([20]). A Comissão salienta todavia que a sociedade Tirreniadi Navigazione é a única que satisfaz todas as obrigações, quer no que respeita às frequências (sete dias por semana ao longo de todo o ano) quer aos portos e horários de partida previstos no contrato, o qual impõe, nomeadamente, uma ligação nocturna com partida de ambos os portos durante a época alta. A Comissão salienta, designadamente, que nenhum dos dois operadores concorrentes fornece uma ligação diária ao longo de todo o ano e que, na época baixa, a oferta acumulada destes operadores não permite garantir a frequência diária prevista no contrato.

A Comissão constata além disso que a Tirrenia di Navigazione presta, nesta linha, serviços suplementares, cujas frequência podem variar em função da evolução da procura. Nos termos do disposto no decreto ministerial de 13 de Março de 1998, estes

([18]) Dados relativos a 1997 e retirados do estudo «Azzurra».
([19]) O porto de Golfo Aranci, situado a 15 km do de Olbia, pode considerar-se intermutável com este último.
([20]) Os serviços prestados por este operador durante a época baixa foram suspensos no Outono de 2000.

serviços podem ser efectuados de Junho a Setembro, em alternância, com partida de Fiumicino e de Golfo Aranci ([21]), concedendo assim uma flexibilidade operacional suplementar à Tirrenia. A Comissão confirma igualmente neste caso que, na ausência de uma determinação prévia rigorosa do nível previsto de serviços, não é possível considerar que estes satisfazem exigências de serviço público.

c) **Génova/Porto Torres**

A Tirrenia di Navigazione enfrenta nesta linha, no que respeita ao segmento de passageiros, a concorrência de operadores privados desde 1994 na época alta e desde 1999 na época baixa. A Comissão salienta todavia que nenhum operador concorrente satisfaz inteiramente, nem na época alta nem na época baixa, os requisitos de regularidade, frequência e horário previstos no contrato, o qual preconiza, nomeadamente, uma ligação nocturna diária durante todo o ano com partida de ambos os portos. A Comissão observa igualmente que os operadores privados, visto não disporem de embarcações de substituição, são por vezes forçados a suspender o serviço por exigências de manutenção das embarcações e que, episodicamente, utilizam as suas embarcações para serviços mais rentáveis, como por exemplo os cruzeiros.

A Comissão verifica, por outro lado, que a Tirrenia di Navigazione presta, durante a época alta, serviços rápidos suplementares, com um nível de frequência determinado de forma rigorosa pelas disposições vigentes. O mesmo acontece no que respeita à prestação de serviços suplementares de transporte de mercadorias, efectuados mediante a utilização de um navio *ro-ro* em função das exigências de tráfego. Conforme já referido anteriormente, a Comissão estima que, na ausência de uma determinação rigorosa do nível previsto dos serviços, não é possível considerar que estes satisfazem exigências de serviço público.

d) **Génova/Olbia/Arbatax**

A Tirrenia enfrenta, somente desde 1998 e exclusivamente durante a época alta, a concorrência de operadores privados nesta linha. Neste contexto, a Comissão salienta que a Tirrenia di Navigazione é a única sociedade que satisfaz integralmente os requisitos de regularidade, frequência e horário impostos pelo contrato, o qual prevê, durante todo o ano, uma ligação diária nocturna com partida de ambos os portos e dois prolongamentos semanais até ao porto de Arbatax, ligações estas que não são todavia garantidas por nenhum operador concorrente. A Comissão salienta igualmente que os serviços rápidos oferecidos pela Tirrenia nesta linha durante o Verão — que se encontram igualmente previstos no contrato —, não são propostos por operadores concorrentes.

Por último, a Comissão salienta que, nos termos do disposto no decreto ministerial de 9 de Outubro de 1998, a Tirrenia serve igualmente, de Junho a Setembro, os portos de La Spezia e de Golfo Aranci ([22]), à razão de uma ligação diária.

e) **Livorno/Cagliari**

A Tirreniadi Navigazione garante o transporte de mercadorias nesta linha, em concorrência com dois operadores privados cuja oferta acumulada de serviços parece corresponder aos requisitos previstos no contrato em termos de regularidade, frequências e capacidade. Um desses operadores encontra-se presente nesta linha desde 1995 e o outro desde 1998. A presença estável destes operadores põe em causa a necessidade de compensar o défice registado pelo operador público nesta linha. A Comissão salienta todavia que somente a Tirrenia di Navigazione garante, de forma ininterrupta, os serviços regulares durante todo o ano, conforme exigem as disposições vigentes; por outras palavras, a Tirrenia garante a manutenção de uma embarcação de substituição, sendo obrigada a afectar uma embarcação com menos de 20 anos a esta ligação. A Comissão salienta que estes requisitos determinam custos suplementares específicos para o operador público, que não afectam os operadores privados. A Comissão considera por conseguinte que estes custos suplementares — e apenas estes — podem dar lugar a compensação. Cabe todavia às autoridades italianas fixar o montante da compensação a pagar de forma estritamente proporcional aos custos suplementares resultantes das obrigações de serviço público supracitadas.

f) **Voltri/Termini Imerese**

A Tirrenia presta serviços de transporte de mercadorias nesta linha mediante a utilização de navios *ro-ro*, que estabelecem concorrência com os serviços oferecidos por um operador privado que utiliza embarcações mistas de mercadorias-passageiros na linha paralela Génova/Palermo ([23]). A Comissão salienta que os serviços oferecidos pelo operador privado permitem satisfazer os requisitos de serviço público previstos no contrato em termos de capacidade e frequências. Se a necessidade de compensação é comprovada no que respeita aos quinquénios anteriores, em que a presença do operador privado não era estável, não sendo por conseguinte capaz de garantir a satisfação de todas estas exigências, o mesmo não se pode afirmar em relação ao novo período quinquenal. Neste contexto, a Comissão toma nota do compromisso assumido pelas autoridades italianas de suprimirem os serviços oferecidos pela Tirrenia nesta linha durante o referido período, pelo que esta nunca mais será tida em conta no cálculo da compensação pelo serviço público prestado.

([21]) Os portos de Fiumicino e Civitavecchia podem considerar-se intermutáveis, à semelhança dos de Golfo Aranci e Olbia.

([22]) Os portos de La Spezia e Génova podem considerar-se intermutáveis, à semelhança dos de Olbia e Golfo Aranci.

([23]) Os portos de Voltri e Génova podem considerar-se intermutáveis, à semelhança dos de Termini Imerese e Palermo.

(31) No que respeita aos serviços prestados pela Tirrenia nas linhas em que não existe concorrência, a Comissão salienta que estes se relacionam com os transportes de mercadorias e de passageiros. Neste contexto, o quadro abaixo indica as linhas e os serviços prestados pela Tirrenia, sem concorrência, no decurso do último quinquénio (1995-1999), que, fundamentalmente, já haviam sido prestados no quinquénio anterior (1990-1994):

(em milhões de liras)

Linhas	Natureza dos serviços	Resultados de exploração (despesas – receitas 1999) (1)
Nápoles/Cagliari	Passageiros/mercadorias	[...]
Génova/Cagliari	Passageiros/mercadorias	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Passageiros/mercadorias	[...]
Fiumicino/Arbatax	Passageiros/mercadorias	[...]
Palermo/Cagliari	Passageiros/mercadorias	[...]
Cagliari/Trapani (2)	Passageiros/mercadorias	[...]
Livorno/Catânia	Mercadorias	[...]

(1) Os montantes registados nesta coluna são contabilizados no quadro I do considerando 38, que reproduz as despesas e as receitas de todas as linhas consideradas globalmente, servidas pela *Tirrenia di Navigazione* em 1999, sujeitas ou não à concorrência.
(2) Com prolongamento até Tunes.

A ausência de concorrência — comprovada relativamente ao último decénio — nestas linhas demonstra que o simples funcionamento das forças do mercado não permitiu garantir os serviços de transporte que a Tirrenia prestou nos termos do contrato. Consequentemente, a compensação revela-se necessária para permitir à empresa cobrir os custos suplementares gerados pelos serviços em causa.

(32) A Comissão constata, além disso, que a Tirrenia opera, no âmbito do regime instituído pelo contrato de 1991, em linhas internacionais, cujos défices de exploração líquidos foram contabilizados para efeitos do cálculo da subvenção anual. Trata-se da linha Itália/Malta e da linha Cagliari/Trapani/ /Tunes.

A Comissão observa que o mercado a que pertencem estas linhas é o mercado dos transportes marítimos internacionais e não o dos transportes internos italianos. Atendendo a que se trata de um mercado sujeito à concorrência actual ou potencial de outros operadores comunitários, as compensações assumem a forma de verdadeiros auxílios ao funcionamento, que apenas podem ser autorizados por força do n.º 2 do artigo 86.º

Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, a linha Itália/Malta foi explorada anualmente até 1992. Com a chegada de operadores concorrentes ao mercado durante a época de Verão, as autoridades italianas consideraram conveniente limitar a obrigação de serviço exclusivamente à época de Inverno de 1993 a 1994 e interromper totalmente o serviço na referida linha a partir de Junho de 1994. Nestas circunstâncias, a Comissão considera que as compensações pagas à Tirrenia até essa data foram necessárias para satisfazer as obrigações de serviço previstas pelas autoridades italianas, na ausência de uma oferta de serviços comparáveis de outros operadores comunitários ou de países terceiros. Por outro lado, atendendo a que não se provou a existência de outros concorrentes comunitários, as compensações pagas à Tirrenia para cobrir o défice de exploração líquido desta linha não conseguiram alterar as trocas comerciais entre os Estados-Membros de maneira contrária ao interesse comum.

No que respeita à linha Cagliari/Trapani/Tunes, a Comissão observa que a ligação com a Tunísia constitui o prolongamento da linha de cabotagem Cagliari/Trapani, na qual a Tirrenia opera sem concorrência. Segundo as informações comunicadas pelas autoridades italianas, os serviços prestados na parte internacional da linha não geram nenhum encargo financeiro suplementar, que possa ser tido em conta no cálculo da compensação anual. Neste contexto, os valores indicados para os anos de 1993-1996 inclusive revelam um resultado de exploração líquido positivo no trajecto Trapani/ /Tunes que, por si só, contribuiu para reduzir o défice registado no trajecto Cagliari/Trapani e, por conseguinte, o montante negativo contabilizado para efeitos do cálculo da compensação anual.

Necessidade de compensação

(33) A fim de verificar se a compensação anual paga à Tirrenia equivale ao mínimo necessário para a prestação dos serviços correspondentes às exigências de serviço público previamente estabelecidas pelas autoridades italianas, a Comissão deve ter em conta todos os parâmetros que geram custos suplementares, a cargo do operador público, pelos serviços prestados.

Neste contexto, a Comissão observa que o mecanismo de cálculo da compensação prevê que as receitas realizadas durante a época alta contribuam para reduzir o défice acumulado durante a época baixa, de tal forma que o montante da compensação anual que resulta desse cálculo permaneça, no seu conjunto, inferior ao que se obteria adicionando simplesmente, linha por linha, os défices acumulados. A Comissão constata, além disso, que as receitas da empresa estão sujeitas a um duplo condicionalismo tarifário constituído, por um lado, pelas tarifas preferenciais para determinadas categorias sociais e, por outro, pela obrigação de obter a aprovação das autoridades públicas para cada alteração das tarifas. As informações prestadas pelas autoridades italianas mostram, efectivamente, que a Tirrenianão tem a liberdade de adaptar as suas próprias tarifas, nomeadamente em função da evolução dos custos de exploração. Este duplo condicionalismo, que determina uma redução sensível das receitas da empresa e se repercute no montante da compensação anual, não pode, em tais circunstâncias, considerar-se uma prática comercial agressiva, caracterizada por tarifas predatórias.

A Comissão salienta, por outro lado, que os elementos de custo tidos em conta para efeitos do cálculo da compensação foram definidos pelas autoridades públicas, sem conceder à empresa qualquer margem de apreciação. Estes elementos reflectem todos os custos fixos e variáveis directamente relacionados com a prestação de serviços considerados de interesse geral pelas autoridades públicas e que, nessa qualidade, se encontram previstos no contrato já por diversas vezes mencionado (ver, a este respeito, o quadro I, considerando 38). Entre estes elementos de custo contam-se, nomeadamente, a amortização das embarcações e as despesas com combustível e óleos minerais. No que respeita à amortização das embarcações, a Comissão considera que, na medida em que as embarcações em causa se destinam exclusivamente aos serviços previstos no contrato, este elemento de custo pode considerar-se necessário à prestação dos próprios serviços e pode, por conseguinte, ser tido legitimamente em conta no cálculo da compensação anual. No que se refere ao custo do combustível e dos óleos minerais utilizados pelas mesmas embarcações, a Comissão não salientou nenhum elemento discriminatório que envolva uma redução, a favor da Tirrenia di Navigazione, do custo dos combustíveis e dos lubrificantes supracitados relativamente a outros operadores de transporte marítimo.

(34) A fim de verificar se a compensação é proporcional aos requisitos de serviço público, as autoridades italianas facultaram à Comissão uma análise das contas de exploração de cada uma das linhas servidas pelo operador público nos últimos 10 anos. Essa análise mostra que determinadas linhas se revelam globalmente rentáveis, numa base anual, embora registem por vezes um défice significativo na época de Inverno, ao passo que outras são globalmente deficitárias. Fundamentalmente, as linhas rentáveis no seu conjunto são aquelas em que se concentra a concorrência dos operadores privados.

A Comissão salienta que o mecanismo de cálculo da compensação anual descrito anteriormente permite que o resultado de exploração positivo das linhas globalmente rentáveis contribua para reduzir o montante da referida compensação e, por conseguinte, para reforçar a sua proporcionalidade.

(35) A Comissão considera que, em geral, para efeitos do cálculo da compensação anual, apenas podem ser tidos em conta os custos directamente relacionados com os encargos resultantes de obrigações de serviço público previamente estabelecidas pelas autoridades italianas. Consequentemente, o custo

líquido dos serviços suplementares, que não se encontram vinculados ao cumprimento de obrigações previamente estabelecidas de regularidade, frequência e capacidade, não pode ser contabilizado no cálculo da compensação anual. A Comissão salienta todavia que, quando foram prestados, estes serviços — que se concentram, fundamentalmente, na época alta e nas linhas em que existe concorrência — revelaram-se rentáveis, não tendo por conseguinte contribuído para acentuar o défice de exploração global que a compensação deve cobrir.

(36) No que respeita aos serviços relativamente aos quais se verificou a existência de um nível de concorrência comparável, nomeadamente a ligação Livorno/Cagliari, as informações prestadas pelas autoridades italianas revelam que esta linha apresenta um resultado de exploração negativo, que é tido em conta para calcular o montante da compensação anual. A Comissão salienta que a chegada dos operadores concorrentes ao mercado teve lugar após a aprovação do primeiro plano quinquenal. No que se refere ao segundo quinquénio, a Comissão considera que as autoridades italianas poderiam ainda estimar necessário continuar a compensar o défice registado pela Tirrenia nesta linha, atendendo ao facto de a presença do único operador concorrente então presente no mercado não poder considerar-se estável. Consequentemente, até ao final de 1999, o montante da compensação anual poderia legitimamente incluir a totalidade dos custos líquidos dos serviços oferecidos pela Tirrenia na referida linha, ou seja, os custos totais com dedução das receitas geradas pelo serviço. A conclusão que se impõe relativamente ao novo quinquénio é todavia diferente. A Comissão considera efectivamente que doravante apenas podem ser tidos em conta no cálculo da compensação anual os custos suplementares que o operador público suporta devido à obrigação de dispor de uma embarcação de substituição para garantir a regularidade do serviço numa base anual, bem como à obrigação de utilizar uma embarcação com menos de 20 anos e de respeitar as tarifas impostas pelas autoridades italianas. A contabilização de outros custos de exploração constituiria uma compensação excessiva incompatível com o disposto no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

(37) Ao analisar a proporcionalidade dos auxílios pagos à Tirrenia, a Comissão teve conhecimento de um estudo (a seguir designado Studio Azzurra) ([24]), redigido por um consultor independente a pedido de um dos queixosos, sobre a rentabilidade prevista das linhas servidas pela Tirrenia, nos termos do regime instituído pelo contrato. O referido estudo baseia-se numa projecção dos resultados de exploração de uma sociedade fictícia (a Azzurra di Navigazione), que se supõe sujeita, nas ligações nacionais de médio-longo curso em que opera a Tirrenia, às mesmas obrigações de regularidade, frequência, capacidade e tipologia a que se encontravam subordinadas as embarcações da Tirrenia em 1997. O estudo propõe classificar as linhas servidas pela Azzurra em três categorias: a constituída pelas linhas manifestamente rentáveis, a formada por linhas próximas do equilíbrio de gestão e a composta por linhas que geram perdas. O estudo, que toma 1999 como ano de referência, demonstra igualmente que a Azzurra realizou um resultado de exploração líquido positivo de 21 722 milhões de liras no conjunto das linhas supracitadas. Ora, segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, que forneceram a contabilidade analítica da Tirrenia realizada por um consultor independente para o ano de 1999, o défice de exploração líquido do operador público ascende a 21 252 milhões de liras. Aliás, se para determinadas linhas o resultado de exploração da Tirrenia se revela muito semelhante ao da Azzurra, a situação é bastante diferente quando se tomam em consideração as restantes linhas. Face a tais divergências, a Comissão dirigiu-se a um consultor independente, solicitando-lhe que identificasse as razões das mesmas e que averiguasse a possibilidade de existência de uma compensação excessiva.

(38) O estudo do consultor nomeado pela Comissão ([25]) salientou as dificuldades inerentes à tentativa de retirar conclusões operacionais da comparação entre os resultados de exploração previstos de uma empresa fictícia, como a Azzurra, que entraria no mercado para prestar serviços comparáveis aos prestados pela Tirrenia, com os resultados efectivamente registados pelo operador público.

Os quadros que se seguem contêm os diversos elementos de custo tidos em conta para o cálculo da compensação anual da Tirrenia, por um lado, e da Azzurra, por outro, tomando 1999 como ano de referência ([26]). O primeiro quadro contém os elementos de custo e de receita efectivamente registados pelo operador público para o conjunto das linhas abrangidas pelo contrato, independentemente de estarem ou não sujeitas à concorrência; o segundo quadro apresenta uma estimativa das despesas e das receitas de um operador fictício que presta serviços análogos, durante todo o ano, em todas as linhas em que opera a Tirrenia, em situação de concorrência ou de monopólio de facto, à excepção do segmento internacional da linha Cagliari/Trapani/Tunes.

([24]) «Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane», Junho de 2000.
([25]) Analisi comparativa dei conti economici gestionali di Tirrenia di navigazione e Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, Dezembro de 2000.
([26]) O ano de referência tido em conta quer pelo estudo Azzurra quer pelo estudo comparado do consultor da Comissão é 1999. Trata-se igualmente do primeiro ano em que o mercado italiano da cabotagem foi aberto à livre prestação de serviços, bem como aquele em que a presença dos operadores privados se acentuou relativamente aos anos anteriores. O ano de 1999 é também o último em relação ao qual a Comissão dispõe de uma série completa de dados económicos pertinentes.

Quadro I

(em milhões de liras italianas)

Tirrenia Contas económicas relativas a 1999	Época de Inverno (a)	Época de Verão (b)	Total anual (a + b)
Elementos de custo i) Comissões de agência / despesas de aquisição ii) Impostos portuários / despesas de trânsito portuário e outras despesas iii) Despesas de exploração iv) Amortizações v) Encargos financeiros líquidos vi) Administração vii) Outras despesas			
Despesas Totais	[...]	[...]	[...]
Receita de exploração	[...]	[...]	[...]
Resultado (despesas — receitas)	[...]	[...]	[...]
Rentabilidade do capital utilizado			[...]
Subvenção anual			[...]

Quadro II ([1])

(em milhões de liras italianas)

Azzurra Contas económicas relativas a 1999	Total anual
Receitas de exploração	468 434
Elementos de custo:	
— Comissões de agência	(28 501)
— Despesas de exploração das embarcações (*)	(235 398)
— Amortização das embarcações	(70 833)
— Despesas estruturais	(40 550)
— Gestão financeira	(49 185)
Custos totais	(424 467)
Resultados sem dedução de impostos	43 967
Resultado líquido (receitas — despesas)	21 722

([1]) Quadro retirado do estudo «Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane», anteriormente citado.
(*) Combustíveis, óleos minerais, pessoal, manutenção das embarcações, fornecimentos e serviços, seguros, impostos portuários e outros, despesas de retirada de serviço.

O facto de o consultor nomeado pela Comissão ter identificado os motivos principais que explicam as divergências entre os resultados da Azzurra e da Tirrenia em termos de despesas e de receitas permite desmentir a tese segundo a qual as despesas suportadas pela Tirrenia foram sobrevalorizadas quer em determinadas linhas individuais quer no conjunto das linhas. Deste estudo retiram-se, efectivamente, as seguintes conclusões:

— a oferta da Azzurra para o ano de referência de 1999 revela-se insuficiente para satisfazer a procura de tráfego, nomeadamente durante a época alta; isto traduz-se numa subavaliação (estimada em 23 000 milhões de liras) do montante correspondente à locação das embarcações,

— o custo do combustível e dos óleos minerais necessários à frota da Azzurra foi subavaliado em 16 000 milhões de liras,

— as despesas com o pessoal da Azzurra foram calculadas sem as deduções previstas pela Lei n.º 522/1999 ([27]), ao passo que, no caso da Tirrenia, essas deduções foram contabilizadas no ano 2000. Segundo o consultor da Comissão, o montante destas deduções ronda os 30 000 milhões de liras.

A nível económico, os resultados divergentes do cálculo acima evocados traduzem-se globalmente numa redução dos custos de exploração da Azzurra de cerca de 69 000 milhões de liras no ano de referência de 1999.

A Comissão considera igualmente que, no caso jacente, o custo do serviço público não foi determinado no contexto de um procedimento de concurso público, que teria permitido avaliar o custo suplementar correspondente ao serviço público. Nestas circunstâncias, a Comissão deverá determinar os custos a tomar em consideração para efeitos do cálculo da compensação, ou seja, os custos suportados pela empresa concessionária que se encontram directamente relacionados com a prestação dos serviços públicos e lhes são estritamente necessários. A Comissão salienta a este propósito, conforme demonstram os quadros que se seguem, que os diversos elementos de custo tomados em consideração pela Tirrenia, por um lado, e pela Azzurra, por outro, são substancialmente os mesmos, embora contabilizados de modo diferente.

A estrutura dos custos de ambas as empresas é por conseguinte comparável. O mesmo se pode afirmar relativamente ao nível global dos referidos custos, tendo em conta as explicações acima dadas sobre os resultados divergentes obtidos pelas duas empresas, donde a Comissão deduz que, em 1999, a Tirrenia satisfaz critérios de rentabilidade razoável, correspondentes aos critérios do mercado. Nestas circunstâncias, e atendendo a que os défices (essencialmente limitados ao Inverno) são compensados pelos lucros (realizados fundamentalmente no Verão) e a que a rentabilidade da Tirrenia, em relação à da Azzurra, corresponde à rentabilidade do mercado, os custos suplementares a compensar podem considerar-se correspondentes ao défice líquido da Tirrenia.

No que respeita aos anos anteriores, visto que a estrutura dos custos de ambas as empresas, Tirrenia e Azzurra, é comparável, como aliás o nível desses custos num determinado momento, a Comissão salienta que a variação no tempo de factores exógenos (inflação, evolução das taxas de juro, imposições fiscais, preços do combustível, etc.) teria repercussões comparáveis no nível dos custos de ambas as empresas.

O quadro abaixo ilustra a evolução no tempo dos custos da Tirrenia ([28]):

Elementos de custo (ver quadro I, considerando 38)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Comissões de agência, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Impostos portuários, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Despesas de exploração	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizações	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Encargos financeiros líquidos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administração	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Outras despesas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Deduções autorizadas pela Comissão por carta SG/D6875 de 18 de Agosto de 1999 (N 396/99).
([28]) Dados retirados do estudo supracitado da Price Waterhouse Coopers.

Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, o perfil temporal de cada um dos elementos de custo da Tirrenia deve-se, acima de tudo, a factores exógenos, como por exemplo a inflação e a evolução das taxas de juro, conforme demonstram os dados constantes dos dois quadros seguintes:

Ano	Custos	Variação (%)	Variação da inflação (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 do ISTAT.

Ano	Taxas a curto prazo	Taxas a médio e longo prazo
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

A evolução temporal da compensação paga à Tirrenia está directamente relacionada com a evolução dos custos da empresa (ver quadro) e das suas receitas (ver considerando 11, quadro I) que, por sua vez, reflectem factores externos à empresa (por exemplo, a inflação) e a modernização da frota da Tirrenia, que permitiu a sua utilização mais racional. Neste contexto, a Comissão salienta que a referida modernização se encontra directamente relacionada com a obrigação — imposta à Tirrenia pelo contrato — de utilizar embarcações com menos de 20 anos nas linhas de serviço público. A evolução temporal destas despesas e receitas explica o perfil paralelo seguido pela compensação atribuída à Tirrenia di Navigazione. Nestas circunstâncias e atendendo às considerações anteriormente expostas, a Comissão estima que, tal como em 1999, o montante do défice líquido da Tirrenia corresponde, nos anos anteriores, ao valor a compensar. Consequentemente, as compensações pagas à Tirrenia que correspondem ao défice líquido da empresa, acrescido de um rendimento razoável do capital investido, são estritamente proporcionais ao custo suplementar determinado pela missão de serviço público atribuída à empresa concessionária.

O impacto dos auxílios nas trocas comerciais — compromissos assumidos pelas autoridades italianas para o período de 2000-2004

(39) A Comissão salienta que o artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 (regulamento relativo à cabotagem marítima) autoriza a manutenção em vigor do contrato de fornecimento de serviços públicos até à data do seu termo, ou seja, até 31 de Dezembro de 2008. A Comissão constata além disso que o referido contrato abrange as principais ligações marítimas com partida e destino à Sicília e à Sardenha, por outras palavras, a maior parte da cabotagem com as ilhas italianas do Mediterrâneo e uma parte substancial da cabotagem com todas as regiões insulares do Mediterrâneo Ocidental. Nestas circunstâncias, e atendendo a que o mercado italiano da cabotagem foi liberalizado, sem restrições, desde 1 de Janeiro de 1999, a Comissão considera que o pagamento à Tirrenia di Navigazione da subvenção de equilíbrio prevista no contrato de 1991 pode afectar o desenvolvimento das trocas comerciais de maneira contrária ao interesse da Comunidade, se tivesse por efeito reforçar a posição da empresa no mercado em causa, permitindo-lhe eliminar a concorrência actual ou potencial no referido mercado. A Comissão considera que isso aconteceria se a aplicação do contrato conduzisse, no futuro e, especialmente, no novo quinquénio de 2000-2004, a um aumento da capacidade oferecida pela Tirrenia di Navigazione no âmbito do regime instituído pelo contrato de fornecimento de serviços públicos nas linhas rentáveis em que se concentra a concorrência dos operadores privados. De facto, segundo os dados comunicados pelas autoridades italianas, a capacidade global oferecida actualmente pelo mercado — quer pela Tirrenia quer pelos operadores privados — é suficiente para satisfazer a procura global de transporte, incluindo os picos sazonais, no segmento de passageiros e no segmento de mercadorias.

(40) Em resposta às preocupações expressas pela Comissão a este respeito, as autoridades italianas enviaram, por cartas de 13 e 19 de Março de 2001, um projecto de legislação relativa às linhas que a Tirrenia é obrigada a servir e aos serviços que é obrigada a prestar no quinquénio de 2000-2004. O projecto menciona as linhas, as frequências, o tipo das embarcações e as capacidades oferecidas pelo operador público, em época baixa e em época alta, nos termos do contrato. De acordo com o projecto, estes serviços são os únicos que poderão ser tidos em conta para efeitos do cálculo da subvenção anual de equilíbrio. As autoridades italianas comprometeram-se a formalizar o seu compromisso através de um decreto ministerial que aprovará o plano quinquenal de 2000-2004. De acordo com o projecto de decreto, a oferta de serviços da Tirrenia será reduzida relativamente ao seu nível actual.

A Comissão salienta, de facto, que as autoridades italianas se comprometem a reduzir globalmente a oferta de serviços do operador público nas principais linhas em que se concentra a concorrência dos operadores privados, de modo a conceder possibilidades mais vastas aos outros operadores. Este compromisso é particularmente sensível nas linhas Génova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia, em que a redução da capacidade, concentrada na época alta, ronda os 30 % da capacidade global actualmente oferecida pela Tirrenia di Navigazione nas duas linhas. A nova configuração dos serviços oferecidos pela Tirrenia di Navigazione nestas duas linhas prevê portanto, em primeiro lugar, a manutenção anual de uma ligação nocturna diária nos dois sentidos e, a título acessório, uma actividade suplementar previamente estabelecida de forma rigorosa, do início de Junho até ao final de Setembro, a fim de satisfazer exigências turísticas suplementares, de modo contínuo e regular, nas regiões em causa.

A Comissão salienta igualmente que a diminuição da capacidade proposta pelas autoridades italianas conduzirá a uma redução da oferta total do operador público, no conjunto das linhas que serve, para um nível globalmente inferior à oferta de serviços prevista no primeiro plano quinquenal, que constituía — quando foi celebrado o contrato de 1991 — o quadro de referência para os serviços subvencionáveis.

No que respeita mais especificamente às linhas em que existe concorrência, a redução da capacidade terá por efeito estabilizar globalmente a oferta ao nível de 1994, ou seja, no momento em que não tinham ainda surgido operadores privados no mercado da cabotagem de longo e médio curso.

O compromisso assumido pelas autoridades italianas deve ser avaliado em função da evolução do mercado nas principais linhas em concorrência. Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, a procura entre 1992 e 2000 registou a seguinte evolução:

Génova/Porto Torres	+ 16 % na época alta	+ 18 % ao longo do ano
Génova/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

O aumento da procura global foi fundamentalmente satisfeito nestas linhas através da oferta de operadores privados, que aproveitaram a tendência acima descrita para entrar no mercado ou para intensificar a sua própria oferta de serviços, nomeadamente durante a época alta. A redução da oferta do operador público no período de 2000-2004 acentuará esta tendência favorável à concorrência.

No que respeita à linha Génova/Olbia/Arbatax, a Comissão observa que as autoridades italianas prevêem manter a oferta da Tirrenia, para o período de 2000-2004, a um nível substancialmente semelhante ao actual. Essas autoridades comprometeram-se ainda a suprimir a ligação estival paralela La Spezia/Golfo Aranci, reduzindo assim, no seu conjunto, a oferta de serviços entre a Ligúria e o Norte da Sardenha para um nível igual ao do primeiro período quinquenal.

A Comissão observa igualmente que os compromissos assumidos pelas autoridades italianas para o período de 2000-2004 eliminam a margem de apreciação concedida até este momento à empresa no que respeita ao nível de serviços oferecidos em determinadas linhas e proporcionam uma panorâmica completa e rigorosa das redes de serviços que o operador público é obrigado a prestar durante o novo período quinquenal, nos termos do contrato. A Comissão estima por conseguinte que as novas disposições que deverão ser respeitadas pelos serviços subvencionados contribuirão para tornar o regime do contrato mais transparente para todos os operadores presentes no mercado. É todavia necessário garantir a continuidade das referidas disposições durante todo o período considerado. Para esse efeito, a Comissão considera que qualquer eventual adaptação da oferta de serviços subvencionados durante o período de referência deverá ser-lhe previamente notificada, a fim de lhe permitir analisar a necessidade dessa mesma adaptação em caso, designadamente, de oferta insuficiente de serviços por parte dos outros operadores face a um aumento da procura global.

5.2. *INVESTIMENTOS PREVISTOS NOS PLANOS QUINQUENAIS E NO PLANO INDUSTRIAL*

(41) No que respeita aos investimentos previstos nos planos quinquenais, a Comissão havia exprimido dúvidas, na sua decisão de início do procedimento, sobre as modalidades de financiamento dos investimentos necessários à prestação dos serviços subvencionados nos termos do contrato de 1991. A Comissão pretendia, designadamente, verificar em que medida é que as despesas de aquisição e amortização das embarcações eram tomadas em consideração para efeitos do cálculo da compensação anual. Por outro lado, o facto de a Tirrenia ter garantida, até 2008, uma subvenção que inclui as despesas de amortização da frota, é uma circunstância que, segundo a Comissão, pode ser equiparada a uma garantia implícita por parte do Estado italiano, garantia essa que permite ao operador público não ter de assumir o risco económico inerente a qualquer investimento.

Em primeiro lugar, é conveniente recordar que o contrato obriga a Tirrenia a utilizar nas linhas subvencionadas embarcações com menos de 20 anos de idade, das quais seja, em princípio, proprietária, salvo derrogação expressa das autoridades públicas. Esta obrigação, que constitui uma obrigação de serviço público, levou a Tirrenia a renovar uma parte considerável da sua frota no decurso dos últimos anos, atendendo à idade alcançada pelas embarcações utilizadas nas linhas contempladas pelo primeiro plano quinquenal de 1990-1994. Por outro lado, o tipo de embarcações a utilizar em cada uma das diversas linhas servidas pela Tirrenia é regulado por decreto ministerial, que aprova ou altera cada plano quinquenal. A aquisição de novas unidades — como aliás a cessão ou a irradiação das unidades mais velhas — deve ser autorizada por decreto ministerial, que deve igualmente especificar, de forma exacta, o serviço a que deve ser afecta a unidade em causa. Os investimentos efectuados pela Tirrenia devem igualmente harmonizar-se com a estratégia de desenvolvimento dos serviços prestados pelo operador público durante o período quinquenal de referência, estratégia essa que se encontra prevista no plano quinquenal aprovado pela autoridade pública.

Atendendo a este contexto jurídico específico, a Comissão averiguou se, no decurso dos dois quinquénios de 1990-1994 e 1995-1999, as despesas de aquisição de novas unidades e as despesas de amortização das unidades utilizadas pela Tirreniadi Navigazione nas linhas de serviço público satisfaziam, por um lado, os requisitos previstos pelas autoridades italianas e, por outro, se haviam sido tidas em conta de modo proporcional no cálculo da compensação anual.

A Comissão salienta a este propósito que a colocação em serviço das novas embarcações por parte da Tirrenia foi acompanhada da irradiação simultânea de unidades mais velhas, com a consequência de que, globalmente, não se registou aumento da capacidade devido à renovação da frota do operador público.

No que respeita às despesas de compra das novas unidades, as informações prestadas pelas autoridades italianas indicam que as aquisições foram efectuadas, em parte, através de fundos próprios da empresa e, em parte, mediante recurso a empréstimos bancários. Por outro lado, as taxas de juro praticadas pelos organismos financeiros que participaram na operação correspondem à taxa de que beneficiaram, no mesmo período, empresas de dimensões e volume de negócios comparáveis noutros sectores da economia ([29]). Acresce ainda que a Tirrenia di Navigazione não beneficiou de nenhuma garantia directa por parte das autoridades italianas relativamente ao reembolso de tais empréstimos. A Comissão reconhece que a própria existência do contrato celebrado com o Estado confere aos investidores a certeza de que os seus compromissos serão honrados e à Tirrenia a possibilidade de modernizar a sua própria frota sem dever assumir riscos económicos que qualquer operador comercial seria porém obrigado a suportar. Esta vantagem — que pode ser equiparada a uma garantia implícita ([30]), constituindo assim um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado — é todavia inerente ao regime instituído no contrato, celebrado por um período de vinte anos, antes da entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 e das orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (JO C 207 de 5 de Julho de 1997). Por outro lado e conforme já referido anteriormente, as novas embarcações adquiridas pela Tirrenia nos termos do contrato encontram-se exclusivamente afectas aos serviços regulares previstos nos planos quinquenais. Consequentemente, esta vantagem, que constitui parte integrante do contrato de fornecimento de serviços públicos, pode beneficiar de uma derrogação nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 86.º do Tratado.

No que respeita aos custos de amortização das embarcações utilizadas pela Tirrenia nas linhas abrangidas pelos planos quinquenais, a Comissão salienta que aqueles constituem um dos elementos de custo que, na acepção do artigo 5.º do contrato, é tido em conta no cálculo da subvenção anual. A amortização é calculada de modo linear por um período de 20 anos, à excepção das embarcações de alta velocidade, cujo prazo de amortização se limita a 15 anos. Atendendo a que a amortização das embarcações utilizadas para garantir as ligações reconhecidas de interesse geral pelas autoridades italianas é calculada de acordo com os critérios previstos no contrato e a que a análise da contabilidade analítica destas linhas não revelou, nos dois quinquénios considerados, qualquer elemento de compensação excessiva, a Comissão considera que o mecanismo instituído pelo contrato para ter em conta a amortização das embarcações no cálculo da compensação anual pode ser autorizado nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 86º do Tratado. De facto, a prestação de serviços reconhecidos de interesse geral pressupõe a utilização de embarcações de tipo e capacidade previamente estabelecidos pelas autoridades públicas, cuja amortização pode, por conseguinte, contribuir para determinar a compensação anual, desde que as embarcações em causa tenham sido adquiridas pela empresa, nas condições normais de mercado, com o objectivo de cumprir as obrigações que lhe incumbem, e sejam exclusivamente utilizadas para o serviço de transporte regular nas rotas abrangidas pelo contrato. No caso da Tirrenia di Navigazione, a Comissão salienta que todas as embarcações em causa se encontram exclusivamente afectas aos serviços regulares reconhecidos de interesse geral e que, por conseguinte, a sua amortização pode ser integralmente tida em conta para efeitos do cálculo da subvenção anual. Estas considerações são igualmente válidas para os investimentos necessários à prestação de serviços previstos pelas autoridades italianas para o quinquénio de 2000-2004 e que correspondem, em termos de tipologia e capacidade, aos compromissos assumidos por essas mesmas autoridades relativamente ao nível de tais serviços.

(42) No que respeita aos investimentos adicionais previstos no plano industrial relativo ao período de 1999-2002, é conveniente recordar que a execução do referido plano foi suspensa na sequência do início do procedimento. A Comissão salienta que os compromissos assumidos pelas autoridades italianas para o período de 2000-2004 excluem, no que respeita à Tirrenia di Navigazione, a realização dos investimentos adicionais previstos no referido plano, à excepção de duas novas unidades que substituirão as velhas embarcações nas linhas abrangidas pelo regime do contrato. Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, estas unidades foram adquiridas em condições análogas às descritas no ponto anterior relativo aos investimentos previstos no plano quinquenal de 1990-1994 e 1995-1999 e, uma vez que se destinam exclusivamente aos serviços regulares reconhecidos de interesse geral, a sua amortização pode ser integralmente tida em conta no cálculo da subvenção anual.

([29]) A título de exemplo, a aquisição recente de duas embarcações rápidas foi financiada pelo Banco di Napoli, em 1999, através de um empréstimo de 160 000 milhões de liras a uma taxa variável equivalente à Euribor a seis meses, acrescida de 0,40 %, reembolsável em 10 anos. Segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, o mesmo organismo financeiro concedeu, na mesma época, aberturas de crédito a diversas outras grandes empresas em condições praticamente idênticas.

([30]) Ver a comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias (JO C 71 de 11.3.2000).

6. **CONCLUSÃO**

(43) Com base nas considerações que precedem, a Comissão conclui que não subsistem dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios pagos à Tirrenia di Navigazione nos termos do contrato de 1991,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os auxílios pagos pela Itália à Tirrenia di Navigazione, entre 1 de Janeiro de 1990 e 31 de Dezembro de 2000, a título de compensação pela prestação de um serviço público são compatíveis com o mercado comum.

Artigo 2.º

Os auxílios pagos pela Itália à Tirrenia di Navigazione, entre 1 de Janeiro de 2001 e 31 de Dezembro de 2004, limitam-se a cobrir os custos suplementares resultantes do défice registado na prestação de serviços correspondentes aos compromissos assumidos pela Itália durante o período referido.

A Itália deverá informar previamente a Comissão de qualquer alteração do nível dos referidos serviços que se verifique durante o período acima indicado.

Artigo 3.º

As obrigações de serviço público impostas à Tirrenia di Navigazione para o quinquénio de 2005-2008 devem ser previamente notificadas à Comissão.

Artigo 4.º

A partir de 1 de Janeiro de 2001, os custos suplementares resultantes do défice registado na prestação dos serviços impostos pela Itália à Tirrenia di Navigazione devem ser contabilizados separadamente para cada uma das linhas em causa.

Artigo 5.º

A Itália comunica à Comissão, no prazo de três meses a contar da data de notificação da presente decisão, as medidas adoptadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 6.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Junho de 2001.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente