DECISÃO (UE) 2020/1412 DA COMISSÃO

de 2 de março de 2020

relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) aplicadas pela Itália a favor da Tirrenia di Navigazione e da sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione

[notificada com o número C(2020) 1110]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

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

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

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Em 5 de outubro de 2011, a Comissão deu início a um procedimento formal de investigação relativamente a diversas medidas adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia ([2]) (adiante designada «Decisão de 2011»). A investigação dizia respeito, nomeadamente, às compensações concedidas à Tirrenia di Navigazione («Tirrenia») para a exploração de diversas rotas marítimas a partir de 1 de janeiro de 2009 e ao processo de privatização (ver secção 2.3.3) que resultou na aquisição do ramo de atividade da Tirrenia (ver também o considerando 27) pela Compagnia Italiana di Navigazione («CIN»).

(2) A Decisão de 2011 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([3]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

(3) No tocante às medidas objeto da presente decisão, a Comissão recebeu observações da Tirrenia em administração extraordinária («Tirrenia em AE»), da Pan Med Lines («Pan Med»), da CIN e da Grandi Navi Veloci (também referida como GNV) (ver secção 5). Transmitiu-as à Itália, que teve a oportunidade de sobre elas se pronunciar. A Itália não apresentou observações.

(4) Em 10 de janeiro de 2012, as autoridades italianas notificaram formalmente, alegadamente por motivos de segurança jurídica, os projetos de contratos de fornecimento de serviços públicos («Convenções») que seriam celebrados com os respetivos adquirentes futuros dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar e com base nos quais esses adquirentes receberiam compensação. Em 24 de janeiro, 4 de fevereiro e 3 de julho de 2012, a Comissão solicitou informações adicionais às autoridades italianas sobre as medidas notificadas. As informações foram fornecidas pelas autoridades italianas por cartas de 9 de fevereiro de 2012, 11 de maio de 2012 e 19 de julho de 2012. Por carta de 19 de julho de 2012, as autoridades italianas comunicaram igualmente à Comissão a assinatura da nova Convenção entre o Estado italiano e a CIN no dia anterior.

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

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

([3]) Auxílio estatal — República Italiana — Auxílio estatal SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia (auxílio estatal potencial sob a forma de compensação de serviço público e auxílio potencial no contexto da privatização) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) — Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.°, n.° 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 28 de 1.2.2012, p. 18).

(5) Em 7 de novembro de 2012, a Comissão alargou o procedimento de investigação, nomeadamente, (ver secção 2.2) relativamente i) à prorrogação ilegal do auxílio de emergência concedido à Tirrenia e ii) à compensação pelo serviço público concedida à CIN nos termos da nova Convenção celebrada com o Estado italiano. Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão adotou uma versão alterada ([4]) dessa decisão («a Decisão de 2012»).

(6) A Decisão de 2012 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([5]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

(7) No atinente às medidas objeto da presente decisão, a Comissão recebeu observações da CIN, da Tirrenia em AE e da Pan Med (ver secção 5). Transmitiu-as à Itália, que teve a oportunidade de sobre elas se pronunciar. A Itália não apresentou observações.

(8) Em 5 de outubro de 2012, a Comissão contratou a Ecorys Netherlands BV para lhe apresentar uma estimativa do valor de mercado dos ativos relevantes da Tirrenia colocados à venda (ver secção 2.3.3.5) com base em dois cenários alternativos. A Ecorys apresentou o seu relatório final em 4 de setembro de 2013 («o relatório da Ecorys»). A Comissão transmitiu esse relatório à Itália, em 27 de setembro de 2013. A Itália apresentou as suas observações sobre o relatório da Ecorys, incluindo uma contra-avaliação do seu próprio perito independente, a Banca Profilo, por carta de 17 de dezembro de 2013.

(9) Por decisão de 22 de janeiro de 2014 («a Decisão de 2014») ([6]), a Comissão encerrou o procedimento de investigação formal no que diz respeito a várias medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar. Em 2017, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso interposto pela Saremar e a Região contra essa decisão ([7]).

(10) Em 12 de fevereiro de 2016, 29 de maio de 2018, 18 de setembro de 2018, 10 de outubro de 2018 e 22 de novembro de 2018, a Grimaldi Euromed S.p.A. («Grimaldi») apresentou observações à Comissão conforme descrito na secção 6. A pedido da Grimaldi, os serviços da Comissão também se reuniram com o representante legal da empresa em 17 de julho de 2018.

(11) Em 25 de janeiro de 2018, 29 de março de 2018 e 31 de agosto de 2018, a Comissão solicitou informações adicionais às autoridades italianas. As autoridades italianas facultaram essas informações em 26 de abril de 2018, 31 de maio de 2018, 2 de novembro de 2018 e 11 de dezembro de 2018. Em 23 e 24 de janeiro de 2019, os serviços da Comissão reuniram-se com as autoridades italianas em Roma. Nos meses seguintes, as autoridades italianas enviaram as informações adicionais solicitadas pela Comissão durante essa reunião.

(12) A presente decisão apenas diz respeito a possíveis medidas de auxílio concedidas à Tirrenia e à CIN, conforme especificado no considerando 31. Todas as restantes medidas objeto das Decisões de 2011 e de 2012 estão a ser investigadas separadamente no âmbito dos processos SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e, por conseguinte, não são abrangidas pela presente decisão. Em particular, essas medidas restantes dizem respeito a outras empresas do antigo grupo Tirrenia.

2. ANTECEDENTES E DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS SUJEITAS A INVESTIGAÇÃO

2.1. Enquadramento geral

2.1.1. *As Convenções iniciais*

(13) O grupo Tirrenia era tradicionalmente detido pelo Estado italiano através da empresa Fintecna ([8]) e incluía inicialmente seis empresas, a saber, a Tirrenia, a Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar e a Toremar. Estas empresas prestavam serviços de transporte marítimo no âmbito de contratos de fornecimento de serviços públicos distintos celebrados com o Estado italiano em 1991 e que vigoraram durante vinte anos, entre janeiro de 1989 e dezembro de 2008 (adiante designados «Convenções iniciais»). A Fintecna detinha 100 % do capital social da Tirrenia que, por sua vez, detinha a 100 % as empresas regionais Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar. A Adriatica, que costumava explorar várias rotas entre Itália e Albânia/Croácia/Grécia/Montenegro, fundiu-se com a Tirrenia em 2004.

([4]) Todas as alterações diziam respeito a medidas a favor da Saremar.

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

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

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

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

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

(15) A Tirrenia tem prestado serviços de transporte marítimo em várias rotas mistas (passageiros, veículos e camiões) e também em algumas rotas de transporte de mercadorias, na sua maioria entre a Itália continental e, respetivamente, as ilhas da Sardenha, Sicília e Tremiti, bem como entre a Sardenha e a Sicília. Em seguida, descrevem-se as rotas exatas em causa.

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

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

(18) A Comissão aceitou o pedido das autoridades italianas e através da sua Decisão 2001/851/CE ([9]) deu por encerrado o procedimento iniciado relativamente aos auxílios concedidos à Tirrenia («a Decisão de 2001»). Os auxílios foram declarados compatíveis sob reserva de certos compromissos das autoridades italianas.

(19) Por Decisão 2005/163/CE ([10]) da Comissão («a Decisão de 2004»), adotada em 16 de março de 2004, a Comissão declarou que a compensação atribuída pela Itália às empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia ([11]) era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de alguns compromissos por parte das autoridades italianas e parcialmente incompatível com o mercado interno. A decisão baseou-se em dados contabilísticos relativos ao período de 1992 a 2001 e continha certas condições destinadas a assegurar a compatibilidade da compensação ao longo da vigência das Convenções iniciais.

(20) Por Acórdão de 4 de março de 2009, nos processos T-265/04, T-292/04 e T-504/04 ([12]) («Acórdão de 2009»), o Tribunal Geral anulou a Decisão de 2004. Esta decisão é sem prejuízo do procedimento em curso na sequência do Acórdão de 2009.

2.1.2. *A prorrogação das Convenções iniciais*

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

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

1) Caremar para a Região de Campânia. Subsequentemente, a Região da Campânia transferiria para a Região do Lácio a continuidade das operações ([13]) explorando as ligações de transporte com o arquipélago das ilhas Pontinas numa base individual a partir desse momento com o nome de Laziomar;

2) Saremar para a Região da Sardenha;

3) Toremar para a Região da Toscânia.

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

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

([11]) Nomeadamente: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar.

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

([13]) Esta transferência foi formalizada em 1 de junho de 2011.

(23) A Lei de 2009 também especificava que as novas «Convenções» deveriam ser acordadas entre o Estado italiano e a Tirrenia e a Siremar até 31 de dezembro de 2009. De igual modo, os serviços regionais seriam consagrados em projetos de «Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos», a serem acordados pela Saremar, Toremar e Caremar com as autoridades regionais até 31 de dezembro de 2009 (com a Sardenha e a Toscânia) e 28 de fevereiro de 2010 (com a Campânia e o Lácio), respetivamente. Os projetos de novas Convenções/Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos seriam colocados a concurso com as próprias empresas e depois assinados com os compradores aquando da conclusão da privatização de cada uma dessas empresas ([14]).

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

(25) A Lei de 2009 também estabelecia limites máximos de compensação anuais fixos para a prestação dos serviços a partir de 2010 (nos termos da prorrogação das Convenções iniciais, bem como nos termos das Convenções e dos Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos novos), num montante total de 184 942 251 EUR, como se segue:

Quadro I

Limites máximos de compensação a partir de 2010

Empresa	Compensação anual máxima (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

([1]) Dos quais 19 839 226 EUR da Campânia e 10 030 606 do Lácio.

(26) Por último, o artigo 1.º da Lei n.º 163, de 1 de outubro de 2010, que converteu o Decreto-lei n.º 125, de 5 de agosto de 2010 («Lei de 2010»), estabelecia a nova prorrogação das Convenções iniciais (incluindo a aplicável à Tirrenia) de 1 de outubro de 2010 até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e Siremar.

2.1.3. *A privatização da Tirrenia e a celebração da nova Convenção*

(27) Em setembro de 2010, foi lançado um procedimento de concurso (ver secção 2.3.3) para encontrar um comprador para o ramo de atividade da Tirrenia agregado à nova Convenção para a prestação de serviços marítimos durante um período de oito anos em troca de compensação de serviço público. Neste contexto, é feita referência ao ramo de atividade da Tirrenia ao invés da Tirrenia, porquanto o procedimento de concurso dizia apenas respeito aos ativos e contratos necessários para cumprir as obrigações de serviço público especificadas numa nova Convenção a ser celebrada com o adquirente. Os restantes ativos da Tirrenia, que esta utilizou para outras finalidades (tais como embarcações, imobiliário e obras de arte), destinavam-se a ser vendidos através de procedimentos distintos. Além disso, o procedimento de concurso não dizia respeito ao passivo da Tirrenia, pelo que nenhuma das dívidas acumuladas pela Tirrenia até à data da venda foi transferida para o comprador. Até à data, a Tirrenia em AE continua a existir como entidade distinta, embora com o objetivo principal de ser liquidada após ter reembolsado os seus credores.

(28) Na sequência de uma proposta bem-sucedida no procedimento de concurso, a CIN assinou em 25 de julho de 2011 o contrato para adquirir o ramo de atividade da Tirrenia. A nova Convenção entre o Estado italiano e a CIN foi assinada em 18 de julho de 2012. Deste modo, a propriedade do ramo de atividade da Tirrenia foi transferida do Estado para a CIN em 19 de julho de 2012.

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

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

(29) As medidas que se seguem foram sujeitas a avaliação no procedimento de investigação formal aberto pelas Decisões de 2011 e de 2012 (ver também a secção 3):

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

b) Prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia e Siremar (*medida 2*);

c) A privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia ([15]) (*medida 3*);

d) Compensação paga pela prestação de SIEG no âmbito das Convenções/Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos futuros (*medida 4*);

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

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

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

(30) Através da sua Decisão de 2014, a Comissão encerrou o procedimento de investigação formal no que diz respeito às medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar referidas acima como a Medida 7, com a exceção de uma medida ([16]).

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

(31) A presente decisão incide apenas sobre as medidas 1 a 6 conforme elencadas no considerando 29. Estas medidas são descritas mais pormenorizadamente nas secções que se seguem.

2.3.1. *A prorrogação da Convenção inicial entre o Estado e a Tirrenia*

2.3.1.1. Obrigações de serviço público

(32) O artigo 1.º da Convenção inicial com a Tirrenia previa planos quinquenais para especificar os portos a serem servidos, o tipo de embarcações a serem utilizadas e a frequência necessária do serviço encarregado à Tirrenia.

(33) A Itália informou a Comissão que em relação à Tirrenia o último plano quinquenal adotado pelo Decreto Ministerial de 20 de setembro de 2001 cobre o período 2000-2004. Este plano reflete cabalmente os compromissos (sobretudo reduções do âmbito do regime de serviço público) assumidos pela Itália no contexto da Decisão de 2001 da Comissão. Foi elaborado um plano para o período 2005-2008, mas que nunca foi formalmente aprovado pelos ministérios competentes. Em vez disso, o governo tomou decisões ad hoc com o intuito de que os serviços se aproximassem das necessidades das comunidades locais, sem, porém, fazer alterações substantivas ao sistema de serviço público. As autoridades italianas alegaram que deixou de ser possível uma planificação a mais longo prazo devido à falta de orçamentação dos fundos necessários. Por este motivo, as alterações limitadas que foram feitas diziam essencialmente respeito a reduções do serviço público.

(34) Com base na Convenção inicial, conforme prorrogada e alterada (para rotas selecionadas), a Tirrenia operou as seguintes rotas entre 1 de janeiro de 2009 e 18 de julho de 2012:

— Génova — Porto Torres: A Tirrenia prestou serviços mistos no âmbito do regime de serviço público durante a época baixa ([17]) e numa base comercial durante a época alta. No âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestou serviços diários com partidas à noite de ambos os portos, com base nos horários pré-estabelecidos para proporcionar ligações fiáveis à rede ferroviária na Sardenha. O único concorrente que também explorava esta rota ao longo do ano durante o período relevante, a Grandi Navi Veloci, apenas garantia três partidas semanais na época baixa. Embora na época alta a Grandi Navi Veloci oferecesse um serviço diário, não assegurava partidas à noite de ambos os portos.

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

([16]) Em particular, o projeto «Bonus Sardo — Vacanza», que faz parte da Medida 7, não foi avaliado na Decisão de 2014 e também não será avaliado na presente Decisão.

([17]) Antes de 2007, esta rota foi também explorada no âmbito do regime de serviço público na época alta.

— Civitavecchia — Olbia: A Tirrenia prestou serviços mistos no âmbito do regime de serviço público durante a época baixa ([18]) e numa base comercial durante a época alta. No âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestou serviços diários com partidas à noite de ambos os portos, com base nos horários pré-estabelecidos. Durante pelo menos parte do período de tempo objeto de avaliação, a SNAV operou esta rota durante as épocas baixa e alta. Contudo, em 2008 a SNAV apenas operou nesta rota três vezes por semana durante a época baixa e diariamente durante a época alta. Em 2009 e 2010, a SNAV parece ter aumentado a frequência de exploração na época baixa para diariamente. Todavia, após maio de 2011, a SNAV deixou de explorar esta rota quando a mesma foi assumida pela Grandi Navi Veloci. Esta última empresa decidiu depois explorar esta ligação apenas na época alta. A presença de outros operadores (por exemplo, Moby, Sardinia Ferries) nesta rota durante parte deste período limitava-se à época alta.

— Nápoles — Palermo: em 2009 a Tirrenia prestava serviços mistos no âmbito do regime de serviço público o ano inteiro, ao passo que a partir de 2010 a Tirrenia prestava esses serviços no âmbito do regime de serviço público durante a época baixa e numa base comercial durante a época alta. No âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços diários com partidas à noite de ambos os portos de acordo com um horário pré-estabelecido. Durante todo o período de prorrogação, o único concorrente que também explorava esta rota ao longo do ano, a SNAV, embora oferecendo partidas diárias, não teria, porém, garantido a mesma regularidade e continuidade como a Tirrenia ([19]). Além disso, a SNAV usava embarcações bastante mais antigas do que a Tirrenia para explorar esta rota, pelo que não oferecia a mesma qualidade ([20]). A Grandi Navi Veloci indicou que operou nesta rota em 2011 de maio a dezembro, e durante todo o ano de 2012 (ver também os considerandos 266 e 267). A Grandi Navi Veloci ofereceu serviços nesta rota em colaboração com a SNAV.

— Génova — Olbia — Arbatax: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos, pelo menos, três vezes por semana ao longo do ano. Arbatax era servida duas vezes por semana como uma paragem extra após primeiro ter feito escala em Olbia. Durante o período sujeito a avaliação, o operador privado Moby operava entre Génova e Olbia durante apenas parte do ano (na maioria dos anos de meados de março até meados de outubro). De igual modo, a GNV estava apenas a operar entre Génova e Olbia na época alta. A Tirrenia era o único operador que operava o serviço para Olbia durante todo o ano. Além disso, durante o período sujeito a avaliação, a Tirrenia era o único operador que disponibilizava uma ligação a Arbatax.

— Civitavecchia — Cagliari — Arbatax: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos diariamente com partidas à noite em ambos os portos durante todo o ano. Arbatax era servida duas vezes por semana enquanto paragem extra. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador nesta rota nas épocas baixa e alta.

— Nápoles — Cagliari: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos, pelo menos, uma vez por semana a partir de cada porto ao longo do ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador de serviço misto nesta rota nas épocas baixa e alta.

— Palermo — Cagliari: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos semanalmente a partir de cada porto ao longo do ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador de serviço misto nesta rota nas épocas baixa e alta.

— Trapani — Cagliari: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos semanalmente a partir de cada porto ao longo do ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador de serviço misto nesta rota nas épocas baixa e alta.

— Termoli — Ilhas Tremiti: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços mistos, pelo menos, diariamente a partir de cada porto durante todo o ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador nesta rota nas épocas baixa e alta.

([18]) Antes de 2008, esta rota foi também explorada no âmbito do regime de serviço público na época alta.

([19]) Em particular, no período 2009-2012 a SNAV cancelou 76 travessias nesta rota, ao passo que a Tirrenia apenas cancelou 19 travessias (ou seja, quatro vezes menos). Ademais, destes 76 cancelamentos pela SNAV, 19 deveram-se a feriados e os restantes 57 a condições meteorológicas adversas. Apesar de ter quase a mesma hora de partida, a Tirrenia apenas cancelou cinco travessias (ou dez vezes menos do que a SNAV) devido a condições meteorológicas adversas. Os restantes cancelamentos da Tirrenia deveram-se a força maior, ou seja, sete deveram-se a greve do pessoal e outros sete em consequência de problemas técnicos.

([20]) Mais concretamente, a Tirrenia usava duas embarcações construídas entre 1999 e 2000, enquanto a SNAV prestava o seu serviço com recurso a embarcações de 1973, 1974, 1980 e apenas num caso de 1989.

— Livorno — Cagliari ([21]): no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços de transporte de mercadorias cinco vezes por semana ao longo do ano. Durante o período em causa, os concorrentes (por exemplo, a Moby) nesta rota apenas ofereciam uma partida por semana e suspendiam o serviço durante a época alta do verão e nas férias de Natal.

— Nápoles — Cagliari: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestava serviços de transporte de mercadorias duas a três vezes por semana ao longo do ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador de transporte de mercadorias nesta rota nas épocas baixa e alta (além do seu serviço misto na mesma rota).

— Ravena — Catânia: no âmbito do regime de serviço público, a Tirrenia prestou serviços de transporte de mercadorias três vezes por semana a partir de cada porto ao longo do ano. Durante todo o período de prorrogação, a Tirrenia era o único operador de transporte de mercadorias nesta rota nas épocas baixa e alta.

2.3.1.2. Orçamento e duração

(35) O quadro infra mostra a compensação anual concedida à Tirrenia para o período 2009-julho de 2012:

Quadro 2

Compensação concedida para o período 2009-julho de 2012

Ano	Compensação (EUR)
2009 (janeiro-dezembro)	80 010 000
2010 (janeiro-dezembro)	72 685 642
2011 (janeiro-dezembro)	72 685 642
2012 (janeiro- julho)	39 978 409,46 ([1])

([1]) O montante pago à Tirrenia até à transferência da propriedade do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN. Relativamente ao resto de 2012, foram pagos à CIN 32 707 232, 54 EUR. O total da compensação paga relativamente a 2012 ascendeu, portanto, a 72 685 642 EUR em consonância com o limite máximo de compensação estipulado pela Lei de 2009.

(36) A Convenção inicial prevê que a compensação de serviço público seja paga do seguinte modo: é efetuado até 30 de março de cada ano um pagamento antecipado inicial, equivalente a 70 % da compensação paga no ano anterior. Um segundo pagamento, a efetuar até 30 de junho, equivalente a 20 % da subvenção. O saldo eventual, que é pago até 30 de novembro, corresponde à diferença entre os montantes pagos e a diferença entre despesas e receitas do exercício do ano em curso. Caso se verificasse que a Tirrenia tinha recebido um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas menos perdas), seria obrigada a reembolsar a diferença ([22]).

(37) Conforme descrito acima (ver considerando 34), durante a época alta, a Tirrenia explora as rotas Génova — Porto Torres, Civitavecchia — Olbia e Nápoles — Palermo (a partir de 2010) numa base comercial. Quaisquer lucros obtidos nestas rotas durante a época alta são deduzidos do montante da compensação de serviço público a pagar à Tirrenia, ao passo que as perdas incorridas durante esse período seriam suportadas pela própria Tirrenia. Tal reduz o montante de compensação necessário para a exploração dessas rotas no âmbito do regime de serviço público aplicável durante a época baixa.

— Compensação concedida em 2009

(38) O Decreto Presidencial n.º 501 de 1 de junho de 1979 («Decreto n.º 501/79») especifica vários elementos (receitas e custos) que entram no cálculo da subvenção paga aos operadores de serviço público marítimo. Além disso, a Lei n.º 856 de 5 de dezembro de 1986 («Lei 856/86») previa certas alterações ao sistema de obrigações de serviço público marítimo na Itália. No atinente às ligações com as ilhas de maiores e menores dimensões, o seu artigo 11.º alterou os

([21]) A Convenção inicial também permitia uma ligação de transporte de mercadorias a ser operada de Génova até Cagliari, mas esta possibilidade apenas foi usada até julho de 2008 e não durante o período de prorrogação.

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

critérios aplicáveis ao cálculo da compensação de serviço público. Com efeito, a subvenção tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos do serviço conforme determinado com referência a parâmetros médios e objetivos e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. O mesmo artigo estabelece também que os contratos de fornecimento de serviços públicos tinham de incluir uma lista das rotas subvencionadas, a frequência e os tipos de embarcações a serem utilizados. As subvenções deveriam ser aprovadas pelos ministros responsáveis. Os princípios estabelecidos no Decreto Presidencial n.º 501/79 e na Lei n.º 856/86 estavam refletidos nas Convenções iniciais.

(39) Com efeito, em relação a 2009, a compensação pelo cumprimento das obrigações de SIEG foi calculada de acordo com a metodologia estabelecida pela Convenção inicial em vigor desde 1991 e prorrogada após a sua data de termo inicial de 31 de dezembro de 2008. Em particular, a compensação correspondia ao défice líquido acumulado dos serviços operados no âmbito de regime de serviço público ao qual era adicionado um montante variável correspondente à rentabilidade do capital investido.

(40) Os vários elementos de custo tidos em consideração para calcular a compensação definida pelas autoridades públicas eram os seguintes: custos de aquisição, publicidade e alojamento, custos de carga, descarga e manuseamento, custos com pessoal administrativo de terra, custos de manutenção das embarcações, custos administrativos, custos dos seguros, custos de aluguer e locação e despesas com combustível, impostos e amortizações.

— Compensação concedida em 2010, 2011 e 2012

(41) A partir de 2010, a compensação pela prestação de SIEG foi determinada pela aplicação de uma nova metodologia estabelecida na Diretiva CIPE ([23]) de 9 de novembro de 2007 intitulada «Critérios para a definição das obrigações de serviço público e a dinâmica tarifária no setor da cabotagem marítima de interesse público» («Diretiva CIPE») ([24]). Segundo o seu preâmbulo, a Diretiva CIPE foi publicada tendo em conta a privatização das empresas públicas que operavam serviços marítimos no âmbito de um regime de serviço público ([25]). As disposições da Diretiva CIPE foram aplicadas relativamente aos serviços prestados pelas empresas do grupo Tirrenia a partir de 2010, mesmo antes da entrada em vigor das respetivas novas Convenções e Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos na sequência das respetivas privatizações.

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

(43) A rendibilidade dos capitais próprios exigida ([26]) deve ser calculada utilizando o modelo de avaliação dos ativos financeiros. Com base neste modelo, o custo dos capitais próprios é obtido como uma função de i) a taxa sem risco, ii) o *Beta* (uma estimativa do perfil de risco da empresa em relação ao mercado de ações) e iii) o prémio de risco sobre fundos próprios atribuído ao mercado de ações.

(44) Em particular, o custo dos capitais próprios seria calculado aplicando um prémio por suportar risco extra à taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco. Este prémio deve ser calculado como o prémio de risco do mercado multiplicado pelo seu *Beta*, que mede o quão arriscada é uma atividade específica relativamente ao mercado.

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

(46) A Diretiva CIPE fixou um prémio de risco do mercado de 4 %. Além disso, no caso de um serviço que é operado em regime não exclusivo, o maior risco presumivelmente suportado pelo operador é remunerado com a soma de 2,5 % extra ao prémio de risco do mercado.

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* («GURI») n.º 50 de 28 de fevereiro de 2008.
([25]) Nos termos do artigo 1.º, ponto 999, da Lei n.º 296 de 27 de dezembro de 2006 e do artigo 1.º, alínea e), do Decreto-Lei 430/1997.
([26]) A taxa de rentabilidade desejada para um investidor em capitais próprios atendendo ao perfil de risco da empresa e fluxos de caixa associados.

(47) Na prática, o montante da compensação paga à Tirrenia não pode, porém, exceder o limite máximo de 72 685 642 EUR por ano, conforme estabelecido na Lei de 2009 (ver considerando 25). Embora a Lei de 2009 estabeleça um limiar máximo para a compensação anual paga a todas as empresas da Tirrenia pela prestação dos serviços marítimos sujeitos ao regime de serviço público, a Diretiva CIPE também inclui algumas garantias que permitem a esses operadores cobrirem suficientemente os seus custos de exploração.

(48) Em particular, de acordo com a Diretiva CIPE, o âmbito dos serviços, as tarifas máximas estabelecidas pela nova Convenção e a compensação efetivamente concedida devem ser definidos de molde a proporcionar ao prestador de serviço cobertura da totalidade dos custos admissíveis. É aplicável a seguinte fórmula:

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

na qual:

— *VA*(*RSP*) corresponde ao valor deduzido da compensação para o cumprimento das obrigações de serviço público;

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

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

(49) Caso a equação *supra* não se aplique, o âmbito das atividades subvencionadas poderia ser reduzido (ver também considerando 103), ou em alternativa a organização do serviço (por exemplo, tipo de embarcações) poderia ser revista, ou as tarifas máximas poderiam ser modificadas.

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

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

na qual:

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

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

— X corresponde à taxa anual de ajustamento real do limite máximo das tarifas, estabelecido na Convenção, que se mantém constante durante a vigência da Convenção.

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

2.3.2. *Prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia*

(52) Em 16 de novembro de 2010, a Comissão aprovou um auxílio de emergência para a Tirrenia e a Siremar («Decisão de 2010») ([27]). O auxílio consistia numa garantia sobre linhas de crédito prestada por instituições bancárias privadas de um montante máximo de 95 000 000 EUR. A Itália comprometeu-se a comunicar à Comissão, o mais tardar seis meses após a autorização do auxílio de emergência, um plano de reestruturação ou comprovativo de que o empréstimo tinha sido reembolsado na íntegra e/ou que fora posto termo à garantia.

(53) Subsequentemente, a Itália informou a Comissão que as instituições financeiras selecionadas, a Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo («BIIS») e a Unicredit, tinham autorizado uma linha de crédito no valor de 40 000 000 EUR para a Tirrenia e a Siremar (ou seja, 25 000 000 EUR para a Tirrenia e 15 000 000 EUR para a Siremar) com data de vencimento estipulada em 30 de junho de 2011. A garantia do Estado à linha de crédito foi concedida em 15 de fevereiro de 2011.

(54) O financiamento foi desembolsado do seguinte modo:

a) a primeira prestação em 28 de fevereiro de 2011 (20 000 000 EUR para a Tirrenia e 12 000 000 EUR para a Siremar);

b) a segunda prestação em 23 de março de 2011 (5 000 000 EUR para a Tirrenia e 3 000 000 para a Siremar).

(55) A Itália informou a Comissão que, uma vez que a primeira prestação do empréstimo garantido tinha sido desembolsada à Tirrenia e à Siremar apenas em 28 de fevereiro de 2011, o período de seis meses para o reembolso do crédito na aceção do n.º 25, alínea a), das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade («Orientações relativas aos auxílios de emergência e à restruturação de 2004») ([28]) e os considerandos 32 e 47 da Decisão de 2010, caducaria em 28 de agosto de 2011.

([27]) Autorização de auxílios concedidos pelos Estados nos termos dos artigos 107.º e 108.º do TFEU — A respeito dos quais a Comissão não levanta objeções (JO C 102 de 2.4.2011, p. 1).

([28]) Comunicação da Comissão — Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade (JO C 244 de 1.10.2004, p. 2).

(56) Contudo, a Tirrenia e a Siremar não reembolsaram os seus empréstimos e, consequentemente, em 11 de julho de 2011 a BIIS acionou a garantia do Estado. Nesta data, portanto, a Tirrenia tinha uma dívida ao Estado no valor de 25 203 063,89 EUR. Esse valor inclui o montante do capital dos respetivos empréstimos e os juros vencidos devidos ao banco.

(57) O tribunal de falências autorizou a inclusão do Ministério da Economia e das Finanças nos credores preferenciais («prededucibili») da Tirrenia. Segundo as autoridades italianas, o administrador extraordinário encarregado da gestão da empresa no processo de insolvência considerou, nessa altura, que a Tirrenia podia reembolsar o financiamento até 28 de agosto de 2011, com base nas receitas da privatização planeada (ver secção 2.3.3).

(58) Em 25 de julho de 2011, foi assinado o contrato de venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN. Todavia, a transferência de ativos e, portanto, também o pagamento sofreram atrasos, sobretudo devido a dificuldades em obter as autorizações de fusão necessárias ([29]). A autoridade da concorrência italiana, a *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* («AGCM»), aprovou finalmente a transação Tirrenia — CIN em 21 de junho de 2012 e a venda foi concluída em 19 de julho de 2012.

(59) Em 18 de setembro de 2012, a Tirrenia reembolsou um montante de 25 852 548,93 EUR ao Estado. Em 24 de outubro de 2012, a Itália informou a Comissão de que os montantes devidos pela Tirrenia desde 11 de julho de 2011, incluindo os juros devidos ao Estado num montante de 649 485,04 EUR, tinham sido reembolsados na íntegra pela empresa e apresentou o respetivo comprovativo.

2.3.3. *A privatização da Tirrenia e o pagamento diferido do preço de aquisição pela CIN*

(60) Em 23 de dezembro de 2009, a Fintecna publicou o primeiro convite à apresentação de propostas para a venda da totalidade do capital social da Tirrenia, incluindo a sua filial Siremar. Em 19 de fevereiro de 2010, tinham sido recebidas 16 propostas de 19 entidades. Em 4 de agosto de 2010, após a falha das negociações com o único proponente que apresentou uma proposta vinculativa, a Fintecna declarou o encerramento do processo. De acordo com a Itália, as negociações falharam devido a preocupações relacionadas com aspetos financeiros da proposta.

(61) Após a falha da primeira tentativa de privatização, a Tirrenia e a Siremar, que enfrentavam graves dificuldades financeiras, foram ambas admitidas no processo coletivo de insolvência previsto nos termos da legislação italiana para grandes empresas, ou seja, o procedimento de administração extraordinária («amministrazione straordinaria») e foram pouco depois declaradas insolventes. Mais concretamente, a Tirrenia foi admitida para o procedimento de administração extraordinária em 5 de agosto de 2010. Em 12 de agosto de 2010, o Tribunal de Roma proferiu o acórdão n.º 332/2010 que declarou a Tirrenia insolvente.

2.3.3.1. Procedimento de administração extraordinária

(62) Ao contrário do processo normal de falência, cujo objetivo principal é liquidar a empresa insolvente para reembolsar os créditos dos credores, o procedimento de administração extraordinária, estabelecido no Decreto-Lei n.º 270 de 8 de julho de 1999, trata-se de um procedimento específico de insolvência que visa salvaguardar os ativos e assegurar a continuidade da atividade.

(63) No âmbito deste procedimento, a gestão da empresa insolvente é transferida para um administrador extraordinário que é nomeado pelo ministério competente. O administrador extraordinário propõe um plano de recuperação da atividade em causa, que passa pela reestruturação ou pela venda de ativos da empresa insolvente. Este plano está sujeito a autorização prévia do ministério competente, considerando o parecer de um conselho de supervisão (composto por peritos nomeados pelo ministério).

(64) O Decreto-Lei n.º 347, de 23 de dezembro de 2003, que estabelece medidas urgentes para a reestruturação de grandes empresas insolventes, que foi convertido com alterações na Lei n.º 39 de 18 de fevereiro de 2004 («lei Marzano«), regula o procedimento de administração extraordinária aplicável às empresas insolventes, que pretendam ser submetidas a este procedimento de reestruturação. Estas empresas têm também de satisfazer cumulativamente certos critérios relativos ao número de efetivos no ano anterior e ao nível de endividamento.

([29]) Ver considerandos 79-81 para mais pormenores.

(65) O procedimento exige que a empresa insolvente apresente uma candidatura ao ministro italiano do Desenvolvimento Económico e um pedido ao tribunal de falências competente. Depois, o ministério decide da elegibilidade da empresa insolvente para o procedimento e nomeia o administrador extraordinário sob a supervisão do conselho de supervisão, enquanto o tribunal verifica o estado de insolvência da empresa.

(66) No prazo de 180 dias a contar da sua nomeação, o administrador extraordinário tem de apresentar um plano de reestruturação ao ministério. O processo ordinário de falência apenas é acionado no caso de o ministério não aprovar esse plano de reestruturação e o procedimento alternativo de venda de ativos não for viável.

(67) O Decreto-Lei 134/2008 («Decreto 134/2008») ([30]) introduziu várias alterações à lei Marzano. Essas alterações são aplicáveis a empresas que prestam serviços públicos essenciais e dizem respeito, nomeadamente, à possibilidade de o administrador extraordinário identificar um comprador dos ativos da empresa insolvente através de um procedimento de negociação com partes que garantam a continuidade do serviço público a médio prazo e uma intervenção expedita. O Decreto 134/2008 especifica que o preço de venda não pode ser inferior ao valor de mercado dos ativos conforme definido por um perito independente nomeado por decreto ministerial.

(68) O Decreto 134/2008 também introduziu a possibilidade de procurar obter — no imediato — um plano de alienação de ativos, em comparação com o regime anterior, que exigia que primeiro fosse apresentado ao ministério um plano de reestruturação. Por último, o Decreto 134/2008 estabelece que, na impossibilidade de poder ser aplicado ou aprovado um plano de alienação de ativos ou um plano de reestruturação pelo ministério, é iniciado o processo ordinário de insolvência.

2.3.3.2. O processo de venda

(69) Em 15 de setembro de 2010, foi publicado o convite à apresentação de propostas para a venda do ramo de atividade da Tirrenia ([31]) agregado à nova Convenção de oito anos. O objetivo deste convite era verificar se havia novas entidades potenciais nacionais ou internacionais interessadas em adquirir o ramo de atividade da Tirrenia que fossem capazes de garantir a continuidade dos serviços de transporte.

(70) Este convite foi publicado no sítio Web da Tirrenia, em diversos jornais ([32]) e também em sítios Web especializados selecionados ([33]). A data-limite para este convite à apresentação de propostas estava originalmente definida para 29 de setembro de 2010, mas foi depois prorrogada até 20 de outubro de 2010 mediante anúncio público nos mesmos jornais e sítios Web nacionais e internacionais supracitados para permitir um período de tempo razoável para a apresentação de propostas.

(71) Foi apresentado um total de 21 propostas para participar neste convite por entidades nacionais, europeias e não europeias. O administrador extraordinário convidou depois as dezasseis entidades cujas propostas demonstraram poder garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo ([34]) para realizar uma verificação de diligência devida aprofundada ao ramo de atividade da Tirrenia. O acesso à documentação pertinente foi concedido na condição de que as partes interessadas assinassem acordos de confidencialidade.

(72) As onze partes ([35]) que acabaram por escolher realizar esta diligência devida receberam acesso a salas de consulta de dados virtuais que continham o seguinte:

a) todas as informações técnicas, jurídicas e financeiras, incluindo pormenores do ramo de atividade colocado à venda;

b) o plano de negócios do ramo de atividade da Tirrenia elaborado pelo administrador extraordinário;

c) o relatório de diligência devida do vendedor e o balanço da empresa na data de admissão ao procedimento de administração extraordinária;

([30]) Artigo 4.º, n.º 4-C, do Decreto-Lei n.º 134 de 28 de agosto de 2008 que foi convertido na Lei n.º 166, de 27 de outubro de 2008, relativa a medidas urgentes para a reestruturação de grandes empresas insolventes («Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi»).

([31]) Ver o considerando 27 para mais informações sobre a utilização do termo «ramo de atividade» neste contexto.

([32]) O Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, e Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List e Tradewinds.

([34]) Cinco entidades foram excluídas porque não apresentaram provas adequadas de serem capazes de garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo, uma vez que as pessoas singulares em causa não dispunham claramente dos meios financeiros necessários.

([35]) De acordo com as autoridades italianas, as outras cinco entidades convidas a participar na fase de diligência devida indicaram que já não estavam interessadas em participar na transação.

d) o novo projeto da Convenção de oito anos a ser assinada entre o proponente selecionado e o Estado;

e) todas as demais informações necessárias para que os potenciais compradores possam avaliar corretamente o objeto da venda.

(73) Por Decreto Ministerial de 4 de fevereiro de 2011, o ministro do Desenvolvimento Económico nomeou a Banca Profilo como o perito independente encarregado de realizar uma avaliação do ramo de atividade da Tirrenia nos termos do artigo 4.º, n.º 4-C, do Decreto-Lei n.º 347/2003. Em 8 de março de 2011, a Banca Profilo estimou que o valor do ramo de atividade da Tirrenia (incluindo a nova Convenção de oito anos) era igual a 380 000 000 EUR. Esta informação foi carregada para a sala de consulta de dados para todos os potenciais proponentes antes do termo da data-limite para a apresentação de propostas vinculativas.

(74) Em 15 de março de 2011, após o termo da última data-limite para apresentar propostas vinculativas, o administrador extraordinário observou que apenas a CIN — uma empresa que inclui a Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l. — tinha apresentado uma proposta vinculativa nos termos da carta do procedimento de 2 de fevereiro de 2011 ([36]).

(75) Em 14 de abril de 2011, na sequência de um pedido de esclarecimentos do administrador extraordinário, a CIN apresentou uma proposta vinculativa final para a aquisição do ramo de atividade da Tirrenia. Especificamente, esta proposta, suplementada por i) um plano de negócios consistente com as obrigações de serviço público estabelecidas na Convenção e ii) garantias bancárias num montante total de 20 000 000 EUR, previa o seguinte:

i) o preço oferecido para a compra do ramo de atividade da Tirrenia, incluindo a nova Convenção de oito anos que totalizava 380 100 000 EUR;

ii) o pagamento da proposta mediante o pagamento de 200 100 000 EUR após a transferência do ramo de atividade e o montante remanescente a ser pago ao longo do tempo como se segue:

a) 55 000 000 EUR até 15 de dezembro do terceiro ano após a transferência do ramo de atividade;

b) 60 000 000 EUR até 15 de dezembro do sexto ano após a transferência do ramo de atividade;

c) 65 000 000 EUR até 15 de dezembro do oitavo anos após a transferência do ramo de atividade.

(76) Tendo em conta o que precede, o administrador extraordinário inseriu a proposta vinculativa apresentada pela CIN na sala de consulta de dados e em 2 de maio de 2011 enviou a todos os proponentes considerados para a fase da devida diligência uma carta a convidá-los para apresentarem uma melhor proposta do que a apresentada pela CIN em 14 de abril de 2011, até 12 de maio de 2011. No seguimento de um pedido de um dos potenciais compradores, o prazo para a apresentação de melhores propostas foi alargado pelo administrador extraordinário para 19 de maio de 2011. Todavia, o administrador extraordinário não recebeu outras propostas até essa data.

(77) Com base na avaliação realizada pelo administrador extraordinário e os seus consultores, a proposta de compra apresentada pela CIN em 14 de abril de 2011 foi considerada consistente com o valor do ramo de atividade da Tirrenia conforme determinado pela Banca Profilo. O plano de negócios incluído na proposta foi considerado conforme com o que era solicitado na carta do procedimento de 2 de fevereiro de 2011 (ver considerando 74) e foi considerado prova apropriada da capacidade do proponente de garantir uma continuidade harmoniosa do serviço público de ligação marítima.

(78) Em 23 de maio de 2011, o Ministério do Desenvolvimento Económico autorizou então o administrador extraordinário a vender o ramo de atividade da Tirrenia à CIN de acordo com os termos e condições da proposta apresentada em 14 de abril de 2011. Após algumas consultas posteriores, o administrador extraordinário assinou o contrato com a CIN em 25 de julho de 2011.

(79) Em 21 de novembro de 2011, a transação resultante foi notificada para aprovação à Comissão. Em 18 de janeiro de 2012, a Comissão iniciou uma investigação aprofundada nos termos do Regulamento das concentrações da UE ([37]).

([36]) Nessa carta de 2 de fevereiro de 2011, o administrador extraordinário convidou as partes interessadas a apresentarem, antes de 15 de março de 2011, uma proposta final vinculativa e incondicional para a aquisição do ramo de atividade da Tirrenia, juntamente com uma garantia bancária à primeira solicitação no valor de 20 milhões de EUR, que cobrisse as obrigações assumidas na proposta e um plano de negócios consistente com as obrigações de serviço público previstas no projeto da nova Convenção nos termos da Lei de 2010.

([37]) Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

(80) A investigação inicial ao mercado realizada pela Comissão indicou preocupações graves em matéria de concorrência, em particular devido ao facto de as partes intervenientes na fusão terem quotas de mercado combinadas muito elevadas, se não mesmo monopolísticas, em diversas rotas marítimas na Itália, e em especial em certas rotas para e da Sardenha. Inicialmente, a CIN era uma empresa comum formada pelos principais concorrentes da Tirrenia: Grimaldi, Marinvest (que, por exemplo, controla a Grandi Navi Veloci e SNAV) e Onorato Partecipazioni (que controla a Moby). Tendo em conta as preocupações da Comissão, a Grimaldi e a Marinvest saíram da CIN vendendo as suas ações à Onorato Partecipazioni. Esta última atraiu depois novos acionistas para que no fim a CIN fosse detida em 40 % pela Moby (ela própria controlada pela Onorato Partecipazioni), em 30 % pela Clessidra Società del Risparmio, em 20 % pelo Gruppo Investimenti Portuali e em 10 % pela Shipping Investment S.r.l.

(81) Em 27 de abril de 2012, a Comissão encerrou a sua investigação aprofundada após as partes terem abandonado a transação notificada. Em 7 de maio de 2012, a operação de fusão revista, que já não necessitava de aprovação a nível europeu, foi notificada à AGCM. Através da sua resolução n.º 23 670 de 21 de junho de 2012, a AGCM autorizou a operação sob determinadas condições ([38]). A propriedade do ramo de atividade da Tirrenia foi finalmente transferida para a CIN em 19 de julho de 2012.

(82) Em 6 de julho de 2015, a Onorato Partecipazioni notificou a sua intenção de adquirir o controlo total da Moby e da CIN mediante a aquisição de ações dos outros acionistas de ambas as empresas. A AGCM aprovou esta operação — que equivaleu efetivamente a uma concentração entre a Moby e a CIN — através da sua resolução n.º 25 773 de 10 de dezembro de 2015, também sob condições para as rotas Civitavecchia — Olbia e Génova — Olbia ([39]). Como resultado desta reorganização, a CIN é atualmente detida a 100 % pela Moby, pelo que ambas as empresas são detidas a 100 % pela Onorato Partecipazioni.

(83) Em 26 de abril de 2018, o Conselho de Administração da Moby aprovou um plano de fusão com a CIN. Contanto que fossem obtidas as aprovações necessárias, esta fusão estava prevista ficar concluída até ao fim de 2018, mas sofreu atrasos na sequência de uma intervenção da Tirrenia em AE.

2.3.3.3. O contrato de venda

(84) O contrato de venda de 25 de julho de 2011 define o ramo de atividade da Tirrenia transferido como o ramo da Tirrenia dedicado à prestação de serviços de transporte no âmbito das obrigações permanentes de serviço público. Em especial, o artigo 4.º do contrato estabelece que os ativos do ramo de atividade se encontram listados num anexo do contrato de venda, e abrangem todos os ativos incorpóreos ([40]) e corpóreos ([41]) usados pela empresa para cumprir as suas obrigações de serviço público.

(85) O artigo 11.º, n.º 3, do contrato de venda estipula que a venda está subordinada à assinatura da nova Convenção entre a CIN e o Ministério dos Transportes dentro de um prazo pré-definido. Dito de outra forma, a assinatura de uma nova Convenção constitui uma condição necessária para a conclusão definitiva da venda.

(86) O artigo 7.º, n.º 9, do contrato de venda estabelece ainda que a CIN fará novas ofertas de emprego (com base em novos contratos de trabalho) a todo o pessoal administrativo e da tripulação empregado pela Tirrenia para a prestação das obrigações de serviço público, tendo em conta as qualificações adquiridas e/ou a equivalência das descrições de funções, bem como eventuais acordos com sindicatos. Conforme exigido pelo artigo 63.º, n.º 2, do Decreto-Lei 270/1999, a CIN deve abster-se de despedimentos não disciplinares por um período de dois anos. Nos termos do artigo 7.º, n.ºs 11 e 12, do contrato de venda, a CIN é obrigada a informar regularmente o vendedor sobre a observância destas obrigações, havendo lugar ao pagamento de sanções pecuniárias consideráveis em caso de infrações.

(87) O artigo 7.º, n.º 6, alínea d), do contrato de venda estabelece que o comprador é capaz, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4-C, da lei Marzano, de garantir a continuidade a médio prazo do serviço e a observância da legislação nacional e internacional aplicável.

([38]) Incluindo, nomeadamente, limites máximos sobre tarifas, o fim de certos serviços e a venda de capacidade de transporte em determinadas rotas a outros operadores.

([39]) Dado que a Moby e a CIN eram as únicas empresas a operar estas rotas, a Onorato Partecipazioni comprometeu-se a (1) manter ou aumentar o fornecimento agregado de serviços de transporte nas rotas Civitavecchia — Olbia e Génova — Olbia; (2) respeitar o limite máximo das tarifas, usando os preços da época alta definidos pela Moby em 2014; (3) vender 10 % da capacidade de transporte na época alta, com desconto de 20 % nas tarifas, a terceiros independentes.

([40]) Direitos de propriedade intelectual e industrial (patentes); concessões, licenças, marcas e direitos similares; outros ativos incorpóreos.

([41]) Sistemas e máquinas; equipamento industrial e comercial; outros ativos corpóreos.

(88) Nos termos do artigo 5.º do contrato de venda, o preço de venda de 380 100 000 EUR é pago do seguinte modo:

a) 200 100 000 EUR (o chamado preço fixo) no prazo de três dias úteis a contar da adoção pelo Ministério do Desenvolvimento Económico de um decreto que elimina qualquer entrada relacionada com os direitos preferenciais e o registo de apreensões e penhoras sobre o ramo de atividade da Tirrenia;

b) Os restantes 180 000 000 EUR (o chamado preço diferido) diferido como se segue: 55 000 000 EUR em 30 de abril do quarto ano após a data inicial de entrada em vigor da nova Convenção; 60 000 000 EUR em 30 de abril do sétimo ano após a data inicial de entrada em vigor da nova Convenção, 65 000 000 EUR em 30 de abril do nono ano após a data inicial de entrada em vigor da nova Convenção ([42]).

(89) O artigo 8.º, n.º 23, do contrato de venda estabelece que, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 5, do Decreto-Lei 270/1999, o novo proprietário não será responsável pelo reembolso de quaisquer dívidas contraídas pela Tirrenia antes da transferência do ramo de atividade.

(90) Em 16 de julho de 2012 foi assinada pelas partes uma adenda ao contrato de venda que altera, entre outras coisas, os meios de pagamento do preço fixo de 200 100 000 EUR [ver considerando 88, alínea a)]. Em particular, 138 200 000 EUR continuam a ser devidos no prazo de três dias a contar da adoção do decreto referido no considerando 88, alínea a), e os restantes 61 900 000 EUR serão pagos, com juros ([43]), em 1 de março de oitavo ano após a entrada em vigor da nova Convenção (ou seja, 2020). As partes acordaram que, dois anos após a entrada em vigor, consultar-se-iam mutuamente para determinar se é possível renegociar os termos e condições de pagamento dos 61 900 000 EUR remanescentes. Consequentemente, este último montante foi pago mais cedo do que o inicialmente previsto (ou seja, em fevereiro de 2016 em vez de em março de 2020). Não há alterações ao pagamento do preço diferido de 180 000 000 EUR.

2.3.3.4. O estudo da Banca Profilo

(91) Conforme descrito em cima (ver considerando 73), a Banca Profilo foi nomeada pelo ministro do Desenvolvimento Económico como o perito independente encarregado de realizar uma avaliação do ramo de atividade da Tirrenia nos termos do artigo 4.º, n.º 4-C, do Decreto-Lei n.º 347/2003. Em 8 de março de 2011, a Banca Profilo publicou um relatório no qual descrevia as metodologias de avaliação e os dados que tinha usado, que inclui o próprio plano de negócios da Tirrenia para o período 2011-2018. Este relatório incluía um intervalo de valores estimado para o ramo de atividade da Tirrenia.

(92) As avaliações da Banca Profilo baseiam-se em diversos pressupostos incluindo, sobretudo, que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos seria aplicável até ao seu termo e, consequentemente, o ramo de atividade da Tirrenia receberia compensação por serviço público pela operação de ligações de transporte marítimo estabelecida nesse contrato. No seu relatório de avaliação, a Banca Profilo faz referência aos fluxos de caixa atualizados («FCA») e ao valor acrescentado económico («VAE») como as suas principais metodologias e aos múltiplos de mercado e ao método da equivalência patrimonial como metodologias secundárias para efeitos de controlo.

(93) No âmbito da metodologia FCA, a Banca Profilo tem em conta: i) os fluxos de caixa gerados até à data de termo da nova Convenção; ii) o valor de liquidação do ramo de atividade da Tirrenia no momento do termo da nova Convenção, com base no pressuposto de que não será possível prosseguir as operações após essa data; e iii) o valor do capital próprio de algumas participações minoritárias limitadas do ramo de atividade da Tirrenia. No âmbito de metodologia do VAE, a Banca Profilo avalia: i) o valor contabilístico ajustado; ii) o *goodwill*; iii) o valor de liquidação do ramo de atividade da Tirrenia no momento do termo da nova Convenção (pela mesma razão que no âmbito da abordagem dos FCA). Esta avaliação assenta nos dados do plano industrial da empresa e nos cálculos da Banca Profilo utilizando esses dados.

(94) No tocante às metodologias secundárias, as mesmas implicaram o seguinte. A análise dos múltiplos de mercado é baseada nos cálculos da Banca Profilo utilizando os dados da Bloomberg relativos a nove empresas de transporte marítimo comparáveis. O método da equivalência patrimonial consiste numa avaliação do valor líquido dos ativos conforme inscrito no balanço, mas com alguns ajustes quando apropriado (por exemplo, valor da frota, contrato de fornecimento de serviços públicos, etc.).

(95) A Banca Profilo concluiu, com base nas metodologias *supra*, que o valor do ramo de atividade da Tirrenia se situaria no intervalo dos 380 a 426 milhões de EUR. Consequentemente, o preço mínimo para esta empresa teria de ser fixado nos 380 000 000 EUR.

([42]) O dia no qual a nova Convenção é assinada pela CIN e o ministério competente.

([43]) À taxa de juros legal numa base anual sem aumento da capitalização desde a entrada em vigor até à regularização do saldo.

2.3.3.5. O relatório da Ecorys

(96) No decurso do procedimento de investigação formal, a Comissão confiou a um consultor independente (Ecorys) a missão de estabelecer o valor de mercado do ramo de atividade da Tirrenia colocado à venda (ver considerando 8). Foi pedido ao consultor que i) confirmasse a validade da avaliação realizada pela Banca Profilo, e ii) estabelecesse o valor de mercado do ramo sem quaisquer condições associadas.

(97) Para determinar o valor do ramo de atividade da Tirrenia agregado à nova Convenção, a Ecorys aplicou as principais metodologias também usadas pela Banca Profilo. Em particular, a Ecorys usou as metodologias dos fluxos de caixa atualizados e do valor acrescentado económico, mas modificou os pressupostos relevantes quando considerou apropriado ([44]). A Ecorys assume que a nova Convenção não será prorrogada ([45]) na sua data de termo e, portanto, as rotas de serviço público deixarão de ser operadas após essa data. Nesta base, a Ecorys determinou que o valor mínimo de mercado do ramo de atividade da Tirrenia conforme vendido ascendia a 409,5 milhões de EUR (ou seja, quase 8 % mais do que a avaliação da Banca Profilo).

(98) A Ecorys também concluiu que, se o ramo de atividade da Tirrenia tivesse sido vendido sem qualquer condição associada, e em especial sem o novo contrato de fornecimento de serviços públicos para a prestação do serviço público (e, portanto, também sem a obrigação de garantir a continuidade desse serviço público), a empresa teria sido vendida ao seu valor de liquidação ([46]), ou seja, 303,5 milhões de EUR. A Ecorys baseou esta conclusão no pressuposto de que o ramo de atividade da Tirrenia não poderia lucrativamente continuar as suas operações sem uma compensação de serviço público. A Ecorys caracterizou as rotas de serviço público exploradas pela Tirrenia e a Siremar como «operações fortemente deficitárias caracterizadas por baixos volumes de passageiros e totalmente dependentes de financiamento das Convenções». Além disso, a Ecorys considerou que «a possibilidade de alterar a qualidade dos serviços e mais espaço de manobra para definir preços de bilhetes não são condições suficientes para tornar essas rotas economicamente viáveis de um ponto de vista comercial». A Ecorys observou que este valor de liquidação é inferior ao valor que resultou do concurso e indicou que, portanto, a liquidação imediata (no fundo, uma venda das embarcações) não era uma alternativa viável para um operador numa economia de mercado.

(99) Além disso, a Ecorys comparou os efetivos do ramo de atividade da Tirrenia com os de várias empresas de ferries comparáveis e concluiu que o número de efetivos da Tirrenia e a estrutura dos custos da mão-de-obra «não são diferentes dos dessas empresas comparáveis, tendo por referência a parte dos custos da mão-de-obra nas receitas totais ([47]) e a relação custos da mão-de-obra/pessoal» ([48]). A análise não demonstrou qualquer diferença significativa entre o ramo de atividade da Tirrenia e as empresas comparáveis que pudesse sugerir excesso de pessoal ou custos da mão-de-obra excessivos. Desta forma, um adquirente potencial teria tido pouca margem de manobra em termos de despedimento ou substituição de uma parte dos efetivos. Nesta base, a Ecorys concluiu que não há nenhum elemento que demonstre que a condição referente aos efetivos teve qualquer impacto significativo no valor do ramo de atividade da Tirrenia.

2.3.4. *A nova Convenção entre o Estado italiano e a CIN*

2.3.4.1. O beneficiário

(100) A CIN é o proponente selecionado para o ramo de atividade da Tirrenia inicialmente criada para esta finalidade pela Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l, embora as duas últimas partes tivessem de ser substituídas por três outros investidores para obter aprovação para a fusão (ver considerando 80). Conforme explicado acima (ver considerando 82), a CIN é desde julho de 2015 controlada exclusivamente pela Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Nomeadamente, a Banca Profilo assumiu que a totalidade dos ramos de atividade da Tirrenia seria liquidada aquando do termo da nova Convenção. Pelo contrário, a Ecorys assume que as embarcações que operam no âmbito das obrigações de serviço público (ou seja, na época baixa) e numa base comercial (ou seja, na época alta) continuariam a operar estes últimos serviços e seriam depois vendidas no fim da sua vida útil. Contudo, a Ecorys não estabeleceu se seria viável continuar a operar esses serviços apenas na época alta (por exemplo, os contratos de trabalho atuais dos efetivos cobrem as épocas alta e baixa).

([45]) A Ecorys observa que, embora essa prorrogação não possa ser excluída, as incertezas e a falta de informações fiáveis relativas às condições de serviço público de uma futura renovação fazem com que seja razoável avaliar o valor do ramo de atividade da Tirrenia independentemente de uma eventual prorrogação futura do regime de serviço público.

([46]) A Ecorys calculou este valor como a diferença entre os custos incorridos para despedir todos os efetivos e o valor líquido ajustado dos ativos do ramo de atividade da Tirrenia.

([47]) A Ecorys considera que esta relação indica se os custos da mão-de-obra têm impacto significativo no orçamento do ramo de atividade da Tirrenia, comparativamente com empresas similares.

([48]) A Ecorys considera que esta relação indica se os custos da mão-de-obra do ramo de atividade da Tirrenia são desproporcionados comparativamente com empresas similares.

2.3.4.2. Rotas

(101) De acordo com a nova Convenção de 18 de julho de 2012 entre a Itália e a CIN, as rotas que se seguem seriam operadas por esta última no âmbito do regime de serviço público:

Quadro 3

Rotas operadas pela CIN nos termos da nova Convenção

Rotas de serviço misto	Rotas de transporte de mercadorias
Nápoles — Palermo (apenas época baixa): Serviço diário (durante a noite) a partir de ambos os portos.	Livorno — Cagliari (durante todo o ano): Cinco partidas por semana a partir de cada porto.
Génova — Porto Torres (apenas época baixa): Serviço diário (durante a noite) a partir de ambos os portos.	
Génova — Olbia — Arbatax (durante todo o ano): Para a Sardenha: três (cinco) partidas por semana de Génova para Olbia na época baixa (alta) com duas extensões por semana de Olbia para Arbatax. Para o continente: duas partidas por semana de Arbatax para Génova com uma paragem em Olbia. Uma (três) partidas adicionais de Olbia para Génova na época baixa (alta).	Nápoles — Cagliari (durante todo o ano): Uma a três partidas por semana a partir de cada porto. Uma das três partidas pode ser realizada na rota Cagliari — Palermo em função dos requisitos do tráfego.
Civitavecchia — Olbia (apenas época baixa): Serviço diário (durante a noite) a partir de ambos os portos.	Ravenna — Catânia (durante todo o ano): Três partidas por semana a partir de cada porto.
Nápoles — Cagliari (durante todo o ano): Uma (duas) partida(s) por semana a partir de cada porto na época baixa (alta).	
Palermo — Cagliari (durante todo o ano): Uma partida por semana a partir de cada porto na época baixa e alta.	
Trapani — Cagliari (durante todo o ano): Uma partida por semana a partir de cada porto na época baixa e alta.	
Civitavecchia — Cagliari — Arbatax (durante todo o ano): Para a Sardenha: serviço diário (durante a noite) de Civitavecchia para Cagliari com duas extensões por semana para Arbatax. Para o continente: serviço diário (durante a noite) de Cagliari para Civitavecchia com duas extensões por semana para Arbatax.	
Termoli — Ilhas Tremiti (durante todo o ano): Serviço diário a partir de ambos os portos, mais duas ligações adicionais por semana a partir de ambos os portos. Uma ligação semanal para o transporte de mercadorias perigosas. Na época alta uma ligação adicional por semana.	

(102) A CIN operará as rotas Nápoles — Palermo, Génova — Porto Torres, Civitavecchia — Olbia em condições comerciais durante a época alta. O anexo A da Convenção especifica de que modo cada uma das rotas do quadro 3 vai ser operada (por exemplo, tipo de embarcações, hora de partida para algumas das rotas, etc.). Além disso, as tarifas cobradas aos utilizadores (respetivamente a residentes da ilha e outros passageiros) não podem exceder os limites definidos pelo artigo 6.º da nova Convenção e especificados no referido anexo A.

(103) Por carta de 7 de novembro de 2013, a CIN solicitou a revisão das condições do equilíbrio económico-financeiro, conforme previsto no artigo 9.º da nova Convenção (ver considerando 107). Em 7 de agosto de 2014, o Ministério italiano das Infraestruturas e dos Transportes e a CIN acordaram nesta base várias alterações à Convenção de 18 de julho de 2012. Para repor o equilíbrio económico-financeiro das operações, o acordo de alteração estabelecia que:

— A rota mista Trapani — Cagliari seria abolida;

— A rota de transporte de mercadorias Nápoles — Cagliari seria abolida;

— A rota de transporte de mercadorias Ravenna — Catânia seria modificada para permitir partidas de Ravenna, Veneza ou Monfalcone para Catânia e para permitir uma eventual paragem em Brindisi e vice-versa;

— As rotas de transporte de mercadorias (conforme alteradas) deixariam de ter de ser operadas durante períodos específicos do ano ([49]) (principalmente feriados e períodos de férias);

— A frequência do serviço e as frequências mínimas em algumas rotas seriam modificadas. As alterações mais notórias são as seguintes:

a) na rota mista Génova — Olbia — Arbatax, a ligação a Arbatax seria abolida na época baixa (mas mantida na época alta);

b) na rota mista Civitavecchia — Cagliari — Arbatax, a frequência na época baixa seria reduzida de diária para três partidas por semana com duas ligações por semana a Arbatax sem alterações na época alta;

c) na rota mista Nápoles — Cagliari, a frequência na época baixa foi aumentada de uma para duas partidas por semana sem alterações na época alta;

d) na rota mista Palermo — Cagliari, a frequência na época alta foi aumentada de uma para duas partidas por semana sem alterações na época baixa;

e) na rota de transporte de mercadorias Livorno — Cagliari, a frequência foi alterada de cinco partidas semanais para quatro a seis partidas semanais;

— O montante máximo da compensação de serviço público anual manter-se-ia nos 72 685 642 EUR e não poderia em circunstância alguma ser aumentado.

2.3.4.3. Duração

(104) A nova Convenção assinada entre o Estado italiano e a CIN em 18 de julho de 2012 estará em vigor durante oito anos e expirará, portanto, em 18 de julho de 2020.

2.3.4.4. Obrigações de serviço público

(105) As obrigações de serviço público impostas à CIN dizem respeito às ligações de transporte marítimo a serem operadas (ver considerando 101), ao tipo e à capacidade das embarcações atribuídas às respetivas rotas marítimas operadas, à disponibilidade de uma embarcação de reserva para assegurar a continuidade do serviço, à frequência do serviço e às tarifas máximas cobradas aos utilizadores do serviço em cada uma das respetivas rotas.

2.3.4.5. Compensação

(106) A compensação anual recebida pela CIN nos termos da nova Convenção tem um limite máximo de 72 685 642 EUR. O montante da compensação deve ser determinado com base na metodologia estabelecida pela Diretiva CIPE (ver considerandos 41-51).

(107) O artigo 8.º da nova Convenção prevê uma revisão trianual regular do âmbito das atividades subvencionadas, para verificar se não há desequilíbrio financeiro. Ademais, o artigo 9.º da nova Convenção estabelece que, em circunstâncias muito específicas de alterações inesperadas e estruturais das receitas ou dos custos, e em qualquer caso, apenas após a primeiro ano de cada período trianual, as partes podem acionar essa revisão antecipadamente («cláusula de salvaguarda»).

([49]) Nomeadamente: de 24 de dezembro a 6 de janeiro, da quarta-feira antes da Páscoa até à terça-feira seguinte, nos feriados de 25 de abril, 1 de maio, 2 de junho, 1 de novembro e 8 de dezembro e duas semanas em agosto após um acordo com os ministérios de tutela.

2.3.5. *Prioridade de acostagem*

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

2.3.6. *As medidas previstas pela Lei de 2010*

(109) A Lei de 2010 estabelecia a possibilidade de as empresas do antigo grupo Tirrenia usarem, a título temporário, os recursos financeiros já afetados ([50]) para a atualização e a modernização da frota para cobrir necessidades de liquidez urgentes. As empresas do antigo grupo Tirrenia que utilizaram esta possibilidade tinham, contudo, de repor esses fundos específicos, para continuarem a poder realizar as modernizações necessárias nas suas embarcações. Essas modernizações eram necessárias para cumprir as normas de segurança internacionais na sequência do Acordo de Estocolmo de 1996 ([51]).

(110) Em especial, retirados de duas facilidades ([52]), 23 750 000 EUR foram colocados de parte para pagar as modernizações de todo o grupo Tirrenia. Deste montante, 12 051 900 EUR foram depositados numa conta bancária dedicada na Banca Carige especificamente para a Tirrenia, ainda com o objetivo de utilizar esses fundos conforme previsto inicialmente, ou seja, realizar as modernizações necessárias para respeitar as normas de segurança internacionais. Contudo, em 12 de agosto de 2010, a Banca Carige executou uma compensação entre este depósito e duas dívidas que a Tirrenia tinha para com a instituição, num montante de 4 657 005,35 EUR. Por conseguinte, a Tirrenia beneficiou efetivamente da possibilidade estabelecida na Lei de 2010 de utilizar os fundos reservados para a modernização da frota para satisfazer necessidades de liquidez, ainda que continuasse a ter a obrigação de reembolsar este auxílio ao Estado italiano repondo a conta dedicada às obras de modernização.

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

a) As Convenções iniciais são prorrogadas a partir de 1 de outubro de 2010 até ao fim dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também o considerando 26);

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

c) A fim de assegurar a continuidade do serviço público e apoiar o processo de privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia, as regiões em causa podem utilizar os recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ([53]) nos termos da Diretiva CIPE n.º 1/2009 de 6 de março de 2009 ([54]).

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

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

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

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

([52]) Todos os fundos (ou seja, 7 000 000 EUR) previstos pelo n.º 19 do artigo 19.º-B da Lei de 2009 e os 16 750 000 EUR dos fundos previstos pela Lei 102/2009.

([53]) O FAS é um fundo nacional que apoia a aplicação da política regional italiana. Os seus recursos são principalmente reservados para regiões identificadas como tal pelas autoridades italianas.

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

(113) Na sua carta de 28 de abril de 2009, as autoridades italianas transmitiram uma resposta pormenorizada ao pedido da Comissão de 19 de dezembro de 2008. Nessa carta, a Itália, entre outros aspetos:

— Observou que a prorrogação das Convenções iniciais até 31 de dezembro de 2009 era necessária para alcançar a liberalização do setor da cabotagem marítima na Itália através da privatização do grupo Tirrenia;

— Alegou que a compensação de serviço público concedida ao grupo Tirrenia era necessária para garantir a continuidade territorial das ilhas através das ligações marítimas que não eram satisfatoriamente prestadas por operadores privados no mercado;

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

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

— Facultou uma visão geral das rotas operadas pelas empresas do grupo Tirrenia durante 2008 e o número reduzido de rotas que o grupo Tirrenia iria operar em 2009. De acordo com as autoridades italianas, estas últimas rotas formariam a base para as novas Convenções que seriam celebradas com os novos proprietários das empresas do grupo Tirrenia.

(114) Em 21 de dezembro de 2009, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes enviou uma carta às autoridades italianas observando, nomeadamente, que:

— Atendendo à revisão radical do setor da cabotagem marítima na Itália, e devido ao impacto social considerável que a privatização teria implicado, de acordo com as autoridades italianas, se os concursos fossem realizados numa simples base de contrato de serviço público, a colocação a concurso das companhias de navegação providas desses contratos era aceitável — em princípio e a título de exceção — para efeitos de assegurar a conformidade com o critério da não discriminação entre armadores comunitários estabelecido no Regulamento (CEE) nº 3577/92 do Conselho ([55]) («Regulamento Cabotagem Marítima»);

— A compensação de serviço público tinha de estar restringida às linhas nas quais a presença contínua de outros operadores durante todo o ano era limitada e, portanto, não satisfatória para responder às necessidades do mercado. A este respeito, foram pedidos esclarecimentos sobre a deficiência do mercado nas rotas Génova — Porto Torres, Génova — Olbia — Arbatax e Civitavecchia — Olbia. Além disso, foi pedido à Itália que explicasse se a Tirrenia recebeu compensação pela exploração destas três rotas na época alta. Também foram colocadas questões sobre as linhas operadas pela Caremar. A carta também salientou que a inclusão apenas de linhas domésticas (e não linhas internacionais) num contrato de serviço público se pode justificar com base no Regulamento Cabotagem Marítima;

— Os contratos de serviço público do grupo Tirrenia expiraram em 31 de dezembro de 2008 e a privatização planeada pela Itália poderá ter demorado mais do que o previsto. Por conseguinte, a carta apontou para a possibilidade de enviar uma carta de notificação formal por aplicação incorreta do Regulamento Cabotagem Marítima.

(115) Em 22 de janeiro de 2010, as autoridades italianas responderam à carta dos serviços da Comissão, de 21 de dezembro de 2009. Na sua carta, as autoridades italianas:

— Tomaram nota de que a Comissão manifestou o seu acordo de princípio relativamente à abordagem proposta para privatizar o grupo Tirrenia juntamente com novos contratos de serviço público;

([55]) Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7). A Comissão observa que o Regulamento Cabotagem Marítima não exige que os Estados-Membros privatizem as suas companhias de transporte marítimo, mas apenas que liberalizem este mercado específico.

— Facultaram explicações pormenorizadas sobre as rotas Génova — Porto Torres, Génova — Olbia — Arbatax e Civitavecchia — Olbia relativamente às quais a Comissão tinha levantado algumas questões. A Itália confirmou igualmente que as rotas Génova — Porto Torres e Civitavecchia — Olbia apenas são operadas no âmbito do regime de serviço público durante a época baixa;

— Referiram que o convite à manifestação de interesse para a venda da Tirrenia (incluindo a Siremar) tinha sido publicado em 23 de dezembro de 2009. A Itália indicou que tencionava concluir a privatização de todo o grupo Tirrenia até 30 de setembro de 2010;

— Pediram à Comissão que confirmasse expressamente se os argumentos apresentados em relação à deficiência do mercado eram suficientes.

(116) Em 29 de janeiro de 2010 ([56]), a Comissão enviou uma carta de notificação formal referente à aplicação incorreta do Regulamento Cabotagem Marítima. Nesta carta, a Comissão recordou que este regulamento requer que sempre que um Estado-Membro celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impuser obrigações de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários. De acordo com o artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento, os contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato. Contudo, a Comissão observou que as empresas do grupo Tirrenia continuaram a operar serviços de transporte marítimo após o termo dos respetivos contratos de fornecimento de serviços públicos (as Convenções iniciais). Em especial, essas Convenções deveriam expirar no fim de 2008, mas foram reiteradamente prorrogadas pela Itália. Por conseguinte, a Comissão convidou as autoridades italianas a apresentarem as suas observações.

(117) Também em 29 de janeiro de 2010, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes respondeu à carta das autoridades italianas de 22 de janeiro de 2010. O diretor-geral sublinhou que a sua resposta dizia apenas respeito à conformidade com o Regulamento Cabotagem Marítima e não a questões de auxílios estatais. Neste contexto, o diretor-geral indicou que as justificações apresentadas relativas às linhas Génova — Porto Torres, Génova — Olbia — Arbatax e Civitavecchia — Olbia eram suficientes para dissipar as dúvidas manifestadas anteriormente. Além disso, o diretor-geral observou, a título positivo, que, na sequência do seu pedido anterior, a Itália tinha eliminado a ligação internacional do novo projeto de Convenção para a Tirrenia. No tocante às questões levantadas respeitantes às rotas operadas pela Caremar, apenas em relação a algumas dessas rotas as justificações foram consideradas suficientes. Por conseguinte, foi pedido à Itália que fornecesse mais esclarecimentos sobre algumas das rotas da Caremar. O diretor-geral recordou que os contratos de fornecimento de serviços públicos apenas podem abranger rotas em relação às quais existe uma deficiência do mercado.

(118) Em 29 de março de 2010, as autoridades italianas responderam à carta de notificação formal da Comissão, de 29 de janeiro de 2010. Na sua resposta, as autoridades italianas:

— Recordaram que os serviços da Comissão, por carta de 21 de dezembro de 2009 (ver considerando 114), concordaram, em princípio, com a privatização do grupo Tirrenia através da agregação das empresas com novos contratos de fornecimento de serviços públicos;

— Observaram que a prorrogação das Convenções iniciais foi apenas motivada pela necessidade de assegurar a continuidade da prestação do serviço público marítimo até à conclusão dos respetivos processos de privatização;

— Confirmaram a sua intenção de realizar o processo de privatização até 30 de setembro de 2010, de molde a liberalizar o setor da cabotagem marítima até essa data.

— Forneceram uma visão geral do processo de privatização da Tirrenia (incluindo a Siremar). Em especial, a Itália indicou que, na sequência da publicação do convite à manifestação de interesse, tinham sido apresentadas 16 propostas em 19 de fevereiro de 2010 por 19 entidades. Enquanto parte da fase de diligência devida, foi aberta uma sala de consulta de dados em 22 de março de 2010 que permaneceria aberta até ao fim de maio de 2010. Nessa altura, a Itália esperava que o contrato de venda pudesse ser assinado até meados de julho de 2010 e que a propriedade fosse transferida até setembro de 2010.

— Esclareceram que no procedimento de concurso para a Toremar, 11 partes interessadas participariam nas fases seguintes do procedimento.

— Salientaram que a incerteza persistente que surge em resultado da continuação do procedimento de infração poderia comprometer os processos de privatização e afetar negativamente o valor das empresas colocadas a concurso.

— Ofereceram total cooperação com a Comissão para esclarecer quaisquer dúvidas subsistentes em relação ao procedimento de infração e eventuais questões em matéria de auxílios estatais.

([56]) A carta de notificação formal foi adotada em 28 de janeiro de 2010, mas apenas notificada à Itália no dia seguinte.

(119) Em 10 de setembro de 2010, as autoridades italianas informaram a Comissão durante uma reunião *ad hoc* de que o procedimento para a privatização da Tirrenia e da Siremar tinha sido cancelado na fase final e que, consequentemente, o prazo de 30 de setembro não seria cumprido. Ademais, as autoridades italianas indicaram que os procedimentos concorrenciais para os contratos da Caremar, Saremar, Siremar e Toremar também registavam atrasos. Subsequentemente, a Lei n.º 163 de 1 de outubro de 2010 voltou a prorrogar as Convenções iniciais até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também o considerando 26).

(120) Tendo em conta estes desenvolvimentos, a Comissão adotou uma carta de notificação formal complementar em 24 de novembro de 2010. Nesta carta, a Comissão:

— Observou que as Convenções iniciais da Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar e Toremar foram prorrogadas automaticamente sem qualquer procedimento concorrencial;

— Salientou que, embora os contratos de fornecimento de serviços públicos em causa continuaram a ser aplicados, não foi realizado nenhum procedimento concorrencial, nem para a Tirrenia, nem para a Siremar, Caremar, Saremar ou Toremar;

— Indicou que se reservava o direito de emitir um parecer fundamentado se necessário (tendo em conta quaisquer observações que a Itália pudesse apresentar).

(121) Em 21 de junho de 2012, a Comissão adotou um parecer fundamentado relativo ao atraso da privatização das três empresas (Caremar, Laziomar e Saremar) do antigo grupo Tirrenia. Dado que os procedimentos de concurso para as outras três empresas (Tirrenia, Toremar e Siremar) tinham sido concluídos no decurso de 2011 ([57]), o parecer fundamentado não cobriu estas empresas. A Comissão observou que a Itália não tinha criado procedimentos concorrenciais para a adjudicação de contratos de fornecimento de serviços públicos para cabotagem marítima operada pelas empresas Caremar, Laziomar e Saremar, mais de três anos após o termo normal das respetivas Convenções iniciais. Essas Convenções tinham sido prorrogadas automática e indefinidamente impedindo, assim, outros armadores comunitários de concorrer à adjudicação desses contratos.

(122) Em 8 de agosto de 2012, as autoridades italianas responderam ao parecer fundamentado indicando que os anúncios de concurso para a adjudicação das empresas dotadas dos novos contratos de fornecimento de serviços públicos foram ou seriam publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*. Em particular, em relação à Caremar o anúncio foi publicado em 20 de julho de 2012 e em relação à Laziomar o anúncio foi enviado para publicação em 1 de agosto de 2012. Por último, em relação à Saremar foi adotada uma lei em 2 de agosto de 2012 que exigia a publicação desse anúncio até 2 de outubro de 2012.

(123) Em 13 de janeiro de 2014, a Compagnia Laziale di Navigazione tornou-se a nova proprietária da Laziomar e assinou um contrato de fornecimento de serviços públicos de dez anos para ligações com o arquipélago das ilhas Pontinas. Em 16 de julho de 2015, a ATI SNAV-Rifim assumiu a propriedade da Caremar e foi-lhe confiado um contrato de fornecimento de serviços públicos de nove anos. Por último, após a Decisão de 2014, a Saremar foi colocada em liquidação e o contrato de fornecimento de serviços públicos para as rotas entre a Sardenha e pequenas ilhas foi adjudicado à Delcomar em março de 2016.

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

3. **FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO E ALARGAR O PROCEDIMENTO**

3.1. **A prorrogação da Convenção inicial entre o Estado e a Tirrenia**

3.1.1. *Observância do critério Altmark e existência de auxílio*

(125) Na sua Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a definição das obrigações de serviço público não era suficientemente clara e, portanto, não permitia à Comissão concluir definitivamente se continha erro manifesto. Em especial, a Comissão não dispunha de uma visão completa das obrigações efetivas impostas à Tirrenia para a exploração das rotas em causa comparativamente com os serviços oferecidos por concorrentes em algumas dessas rotas. Além disso, a Comissão tinha dúvidas se as rotas de transporte de mercadorias operadas pela Tirrenia podiam ser vistas como destinando-se a satisfazer interesses económicos gerais na aceção do direito da União.

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

(126) A Comissão considerou, a título preliminar, que o segundo critério do acórdão Altmark ([58]) estava satisfeito, porquanto os parâmetros na base do cálculo da compensação tinham sido estabelecidos previamente e observavam os requisitos de transparência. Em especial, a Comissão observou que esses parâmetros são descritos na Convenção inicial (para a compensação relativa ao ano de 2009) e na Diretiva CIPE (para a compensação a partir de 2010).

(127) No entanto, a Comissão considerou que o terceiro critério Altmark não parecia estar satisfeito e que os operadores poderão ter sido sobrecompensados pela realização de missões de serviço público. Em especial, a Comissão manifestou dúvidas se o prémio de risco de 6,5 %, aplicável a partir de 2010, reflete um nível apropriado de risco atendendo a que, à primeira vista, a Tirrenia não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação desses serviços.

(128) A Comissão também considerou, a título preliminar, que o quarto critério Altmark não estava satisfeito na medida em que a prorrogação da Convenção inicial não tinha sido colocada a concurso. Ademais, a Comissão observou que não tinha recebido quaisquer elementos de prova que corroborassem o argumento de que a Tirrenia prestava de facto os serviços em causa ao menor custo para a comunidade.

(129) Por conseguinte, na Decisão de 2011, a Comissão concluiu, a título preliminar, que as compensações de serviço público pagas à Tirrenia durante 2009-2011 constituem auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1. do TFUE. Além disso, a Comissão concluiu que este auxílio deveria ser considerado um novo auxílio.

(130) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou que, na medida em que todas as condições se mantiveram inalteradas em 2012 e até à entrada em vigor da nova Convenção, a compensação concedida à Tirrenia desde 1 de janeiro de 2012 no âmbito da nova prorrogação da Convenção inicial também constitui auxílio estatal.

3.1.2. *Compatibilidade*

(131) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público para os anos 2009-2011 não se insere no âmbito de aplicação da Decisão 2005/842/CE da Comissão ([59]) (Decisão SIEG 2005) e do Enquadramento SIEG 2005 ([60]). Por conseguinte, a Comissão avaliou esta medida diretamente nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e concluiu que tinha dúvidas se as condições de compatibilidade aplicáveis estavam satisfeitas.

(132) Na Decisão de 2012, a Comissão observou que, em 31 de janeiro de 2012, um novo pacote de SIEG composto pela Decisão 2012/21/UE ([61]) (Decisão SIEG de 2011) e pelo Enquadramento SIEG de 2011 ([62]) tinha entrado em vigor. Contudo, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público no âmbito da prorrogação da Convenção inicial não poderia ser considerada compatível com o mercado interno e estar isenta do requisito de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2011.

(133) A Lei de 2010 previa a prorrogação da Convenção inicial a partir de 30 de setembro de 2010 até ao fim do processo de privatização. A Tirrenia estava em dificuldades no momento da adoção da Lei de 2010 (ver considerando 61). Consequentemente, a compensação recebida pela empresa a partir de 1 de outubro de 2010 até à sua privatização não podia ser avaliada com base no Enquadramento SIEG de 2011. Em vez disso, seguindo o ponto 9 ([63]) do Enquadramento SIEG de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que este auxílio deveria ser avaliado com base nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004.

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

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

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

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

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

([63]) Este ponto tem a seguinte redação: «Os auxílios concedidos aos prestadores de SIEG em dificuldade serão apreciados à luz das orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade».

(134) A Comissão observou que os critérios de compatibilidade estabelecidos nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004 não estavam satisfeitos neste caso e, portanto, considerou, a título preliminar, na Decisão de 2012, que a compensação paga à Tirrenia em dificuldade constituía auxílio à reestruturação incompatível.

3.2. **Prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia**

(135) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que o auxílio de emergência tinha sido ilegalmente prorrogado de 28 de agosto de 2011 até 18 de setembro de 2012 e que a prorrogação do auxílio de emergência durante este período constituía auxílio incompatível à Tirrenia e à Siremar e, eventualmente, também aos seus respetivos adquirentes. Em especial, a Comissão observou que a Itália não tinha apresentado um plano de reestruturação ou liquidação no prazo de seis meses após o desembolso da primeira prestação do auxílio de emergência a essas empresas conforme exigido pelas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004. A Comissão considerou que as condições para uma prorrogação do auxílio de emergência conforme estabelecido nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004 não estavam satisfeitas.

3.3. **A privatização da Tirrenia e o pagamento diferido do preço de aquisição pela CIN**

(136) Na Decisão de 2011, a Comissão manifestou as suas dúvidas de que o procedimento de concurso para a venda do ramo de atividade da Tirrenia não tinha sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar que a venda ocorreu a preço de mercado.

(137) Em primeiro lugar, a Comissão observou que, embora o convite à manifestação de interesse tenha sido publicado em vários jornais e em alguns sítios Web, esse convite não parecia detalhar o âmbito da venda e não deu aos proponentes quaisquer instruções claras em relação às fases subsequentes do procedimento. O convite também não parecia conter quaisquer critérios de pré-qualificação ou de seleção ou quaisquer outras condições que tivessem de ser satisfeitas pelos proponentes, para além da condição obrigatória de continuar a prestar o serviço público. Além disso, todas as informações relevantes relativas aos ativos objeto do procedimento de venda foram disponibilizadas aos proponentes apenas durante a fase de devida diligência.

(138) Em segundo lugar, a Comissão também considerou que certos requisitos impostos na privatização poderão ter restringido o número de proponentes e/ou influenciado o preço de venda. A Comissão reiterou a sua prática constante relativa à venda de ativos de empresas públicas pelo Estado ou imputável ao Estado: considerações não económicas que um vendedor privado não faria, tais como preocupações relacionadas com política pública, emprego ou desenvolvimento regional, sugerem a existência de auxílio estatal se impuserem obrigações onerosas ao potencial comprador e forem, portanto, suscetíveis de reduzir o preço de venda.

(139) Os procedimentos de venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar basearam-se no procedimento estabelecido na lei Marzano (ver considerando 64). Por conseguinte, a Comissão avaliou os dois procedimentos em conjunto. Considerou que a venda dos ramos de atividade que tinham associadas as novas Convenções resultou numa obrigação sobre os adquirentes de prestar o serviço público sujeito às obrigações pré-estabelecidas de qualidade, frequência e tarifárias conforme previsto nas novas Convenções. Ao impor essas obrigações, a Comissão considerou que o Estado não procurou obter o preço mais elevado, tendo ao invés perseguido objetivos de interesse público. A Comissão considerou ser altamente improvável que um vendedor privado tivesse atribuído a mesma importância à necessidade de não interromper o funcionamento do serviço público.

(140) De igual modo, a Comissão considerou que um vendedor privado, a operar em condições normais de mercado, não teria imposto a obrigação de manter os níveis de emprego durante dois anos.

(141) Pelas razões que precedem, a Comissão concluiu, a título preliminar, que o processo de privatização do ramo de atividade da Tirrenia não tinha sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar, por si só, que a venda se realizava a preço de mercado. Por conseguinte, a Comissão não pôde excluir que foi conferida uma vantagem económica à atividade económica vendida ou ao adquirente.

(142) A Comissão considerou igualmente, com base nas informações disponíveis, que qualquer auxílio que possa ter surgido no decurso do processo de privatização teria sido incompatível.

(143) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que o pagamento diferido pela CIN do preço de compra do ramo de atividade da Tirrenia poderia constituir auxílio estatal à CIN. Em particular, a Comissão observou que o valor real do preço de compra, obtido deduzindo os pagamentos diferidos ao respetivo valor no momento da venda, é inferior ao valor de mercado definido pelo perito independente nomeado pela Itália. Por conseguinte, a Comissão considerou que a CIN pode ter beneficiado de uma vantagem representada por, pelo menos, a diferença entre o preço definido pelo perito independente e os pagamentos futuros deduzidos ao seu valor presente. Com base nas informações disponíveis, a Comissão considerou que esta medida poderá ter constituído auxílio ao funcionamento, que é em princípio incompatível com o mercado interno.

3.4. **A nova Convenção entre o Estado italiano e a CIN**

(144) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação ao adquirente do ramo de atividade da Tirrenia (isto é, a CIN) não satisfez os critérios estabelecidos no acórdão Altmark, pelo que constituía auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(145) A Comissão chegou a esta conclusão dado que:

— os concorrentes que pareciam estar a oferecer serviços similares estavam aparentemente presentes em, pelo menos, certas rotas operadas pela CIN;

— o cálculo da compensação nos termos da Diretiva CIPE parecia ter resultado na sobrecompensação do operador pela prestação do serviço público pelas mesmas razões que foram expressas na Decisão de 2011; e

— o quarto critério do acórdão Altmark ([64]) não foi aparentemente observado, dado que o ramo de atividade da Tirrenia dotado de uma nova Convenção, em vez do contrato de fornecimento de serviços públicos propriamente dito, tinha sido submetido a concurso público e não foi demonstrado que isso permitia a seleção do proponente capaz de prestar os serviços ao menor custo para a comunidade.

(146) No atinente à compatibilidade da compensação à CIN, a Comissão observou que, com base nas informações prestadas pelas autoridades italianas, verificou-se que em relação às ligações operadas pela CIN no âmbito do regime de serviço público, o número de passageiros transportados nos dois anos anteriores à atribuição não excede o limiar estabelecido pela Decisão SIEG de 2011, nomeadamente 300 000 passageiros. Todavia, à luz das suas dúvidas sobre a natureza genuína dos SIEG e sobre existir uma eventual sobrecompensação à CIN, a Comissão considerou, a título preliminar, que as compensações não poderiam ser consideradas compatíveis com base na Decisão SIEG de 2011. A Comissão avaliou depois o auxílio com base no Enquadramento SIEG de 2011, mas constatou que tinha dúvidas se as condições de compatibilidade desse enquadramento foram satisfeitas e convidou a Itália a demonstrar que era esse o caso.

3.5. **Prioridade de acostagem**

(147) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que, uma vez que a prioridade de acostagem não é remunerada, a medida trata-se de uma vantagem regulamentar que não envolve qualquer transferência de recursos estatais e, portanto, não pode ser qualificada como auxílio estatal. Se a acostagem for remunerada, a Comissão considerou que, na medida em que a Tirrenia presta um SIEG genuíno e que esta prioridade é apenas concedida em relação a rotas abrangidas pelo SIEG, não resultaria numa vantagem económica adicional, porquanto seria intrínseca à prestação do SIEG. Contudo, a Comissão convidou as autoridades italianas e terceiros a prestarem mais informações sobre esta medida.

(148) Uma vez que tinha levantado dúvidas sobre a legitimidade da missão de SIEG, a Comissão não pôde extrair conclusões quanto à compatibilidade da medida se fosse considerada auxílio.

([64]) Para uma descrição pormenorizada do critério, ver considerando 301, ponto 4.

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

(149) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas na Lei de 2010 constituíam auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia. As mesmas incluíam 1) a eventual utilização para efeitos de liquidez dos fundos reservados para a modernização das embarcações; 2) as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização; 3) a eventual utilização de recursos do FAS. A Comissão convidou as autoridades italianas a esclarecerem se e de que forma cada uma destas medidas eram necessárias para prestar o serviço público.

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

4. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

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

(151) A Itália apresentou uma lista de rotas exploradas pela Tirrenia que estão sujeitas a obrigações de serviço público, nomeadamente em matéria de frequência sazonal e de horários, o ambiente concorrencial e os motivos que levam à imposição de obrigações de serviço público.

(152) No que respeita à existência de um SIEG genuíno, a Itália referiu que as obrigações de serviço público por ela impostas à Tirrenia e, posteriormente, à CIN asseguram, em termos de regularidade, continuidade e qualidade, um serviço satisfatório de ligação entre o continente e os portos das ilhas. Este serviço contribui para o desenvolvimento económico das ilhas, suprindo, simultaneamente, as principais necessidades de mobilidade das comunidades insulares e assegurando o respeito do direito constitucionalmente garantido à continuidade territorial. Neste contexto, a Itália referiu que as obrigações de serviço público são plenamente consentâneas com os objetivos dos artigos 174.º e seguintes do TFUE e da Declaração n.º 30 relativa às regiões insulares (anexada à Ata Final do Tratado de Amesterdão). A Itália remeteu ainda para a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia («Tribunal de Justiça») que confirma que o objetivo de garantir suficientes serviços regulares de transporte marítimo de, entre e para as ilhas releva de um interesse público legítimo ([65]).

(153) A Itália alegou que os serviços prestados por empresas sujeitas a obrigações de serviço público e os prestados por empresas que desenvolvem livremente uma atividade comercial não são completamente comparáveis. Mais particularmente, a regularidade, a continuidade e a qualidade dos serviços prestados pelas primeiras estariam plenamente garantidos em virtude de obrigações precisas estabelecidas em convenções, ao passo que as dos serviços prestados pelas últimas dependeriam unicamente da estimativa do operador quanto à rentabilidade do seu investimento. A este respeito, a Itália deu o exemplo da rota La Maddalena — Palau, cujo serviço a Enermar, que explorava a rota comercialmente, decidiu interromper sem aviso prévio. Contrariamente, a Saremar, que explorava esta rota ao abrigo de um contrato de serviço público, teve de prosseguir a prestação do serviço, assegurando efetivamente a continuidade territorial. A Itália mencionou ainda o operador privado Go In Sardinia, que, devido a dificuldades financeiras, suspendeu de forma inesperada os seus serviços em agosto de 2014. Esta situação provocou dificuldades aos passageiros, que já tinham pagado os seus bilhetes e que não teriam chegado aos respetivos destinos sem a intervenção da Tirrenia.

4.2. **Sobre a potencial prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia**

(154) As autoridades italianas recordaram que tinham informado a Comissão, por carta de 16 de maio de 2011, que a Tirrenia em administração extraordinária reembolsaria os empréstimos garantidos pelo Estado após a conclusão da venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar, utilizando os fundos resultantes destas vendas ([66]). Uma vez que a CIN celebrou o contrato de venda do ramo de atividade da Tirrenia em 25 de julho de 2011, tanto as autoridades italianas como a Tirrenia em administração extraordinária acreditavam legitimamente que o auxílio poderia ser reembolsado até ao prazo de 28 de agosto de 2011.

([65]) Ver Acórdão do Tribunal Justiça de 20 de fevereiro de 2001, Analir e o., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, n.os 27 e 28.

([66]) A administração extraordinária e o administrador extraordinário abrangiam ambas as empresas.

(155) A Itália salientou que os acontecimentos subsequentes atrasaram de forma inesperada a conclusão da venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar. Consequentemente, a Tirrenia em administração extraordinária teve de continuar a prestar os serviços que lhe incumbiam durante substancialmente mais tempo do que previsto, suportando os custos associados. De acordo com a Itália, o plano de liquidação da Tirrenia foi disponibilizado no sítio Web da Tirrenia em administração extraordinária muito antes do termo do prazo de seis meses estabelecido nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004. A Itália acrescentou ainda que a Comissão foi permanentemente informada da evolução do processo de privatização. A totalidade da quantia devida, tanto a título da Tirrenia como da Siremar, incluindo os juros, foi reembolsada ao Estado uns escassos 48 dias depois de a CIN ter pagado a primeira prestação do valor do ramo de atividade da Tirrenia.

4.3. **Sobre a privatização do ramo de atividade da Tirrenia**

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

(156) A Itália salientou que os procedimentos foram realizados em plena conformidade com a lei Marzano. Embora a referida lei mencione a possibilidade de identificar um comprador por meio de negociações privadas, tal não excluiria a observância dos princípios da abertura, da transparência e da não discriminação. Além disso, neste caso, outras disposições jurídicas que exigem explicitamente a realização de procedimentos concorrenciais transparentes e não discriminatórios eliminariam a possibilidade de recorrer a qualquer tipo de negociação privada. Mais concretamente, o artigo 1.º, n.º 5-A, alínea b), da Lei de 2010 exigiria que o administrador extraordinário limitasse os procedimentos ao «mínimo tempo possível sob processo de administração extraordinária, respeitando, simultaneamente, o requisito de um procedimento concorrencial, transparente e não discriminatório exigido para as vendas».

(157) De acordo com a Itália, o procedimento previsto no artigo 4.º, n.º 4-C, do Decreto-Lei n.º 347/2003 proporcionava garantias adicionais em matéria de transparência e não discriminação, em particular, tendo em conta a avaliação por um perito independente do preço de mercado da unidade de negócio que estava a ser vendida e a seleção da proposta mais vantajosa em termos de preço.

(158) A Itália alegou que todas as partes tiveram o mesmo acesso a todas as informações necessárias para identificar claramente os ativos que estavam a ser vendidos e preparar uma proposta. De facto, a venda limitou-se aos seguintes ativos e relações contratuais inerentes à prestação do serviço público:

a) As embarcações e o equipamento auxiliar necessário ao cumprimento das obrigações de serviço público;

b) Os contratos com fornecedores estratégicos de serviços necessários ao normal funcionamento da atividade;

c) Um requisito jurídico de apresentar uma proposta de recontratação do pessoal necessário ao cumprimento das obrigações de serviço público com base nos quadros de lotação da frota (ver considerando 160 para mais informações).

(159) A Itália clarificou ainda que seis das embarcações da Tirrenia, que não eram necessárias à prestação do serviço público, tinham sido vendidas ao abrigo de procedimentos de venda separados. Foram igualmente lançados procedimentos de venda separados para a alienação de bens imóveis e obras de arte pertencentes à Tirrenia. Estes ativos não foram, por conseguinte, incluídos no convite relativo ao ramo de atividade da Tirrenia (ver igualmente a secção 4.3.2.).

(160) No que respeita especificamente à obrigação de manutenção dos níveis de emprego, a Itália salientou que a venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar não é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 2112.º do Código Civil, não havendo, portanto, uma transferência automática do pessoal (e dos respetivos contratos existentes) para os proponentes selecionados. A única obrigação jurídica imposta aos proponentes selecionados era a de recontratar o pessoal do vendedor (com base em novos contratos) e de preservar os níveis de emprego durante dois anos, conforme exigido no artigo 63.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/1999, que se aplica a todas as grandes empresas em administração extraordinária. Tal não implicava, no entanto, uma transferência automática dos trabalhadores da Tirrenia para o adquirente. Além disso, esta obrigação limitava-se ao pessoal que, de acordo com o plano de negócios e os quadros de lotação das embarcações do ramo de atividade, fosse considerado essencial para garantir a contínua prestação do serviço público.

(161) A Itália alegou que uma tal obrigação, imposta pelo direito nacional geral e que serve para assegurar a continuidade da atividade e a prestação do serviço público, teria sido imposta nos mesmos termos por um vendedor privado.

(162) Na sequência da publicação de um convite à manifestação de interesse em italiano e em inglês no sítio Web da Tirrenia e em vários outros sítios Web e jornais nacionais e internacionais, foram apresentadas 21 manifestações de interesse por entidades italianas, europeias e não europeias. A Itália considerou que tal demonstra que o teor do convite permitia identificar claramente o que estava a ser vendido e a natureza do procedimento a seguir, salvaguardando, simultaneamente, as informações sensíveis do ponto de vista comercial (sobretudo para proteger os interesses dos potenciais adquirentes). Durante a fase de devida diligência, foram transmitidas às entidades informações pormenorizadas, nomeadamente, sobre os ativos específicos que estavam a ser vendidos, o plano de negócios e o projeto de nova Convenção (ver considerando 72).

(163) Por conseguinte, a Itália alegou que as informações necessárias à apresentação de uma proposta de aquisição plenamente informada dos factos foram prestadas de uma forma transparente e não discriminatória a todas as entidades interessadas na aquisição do ramo de atividade da Tirrenia.

4.3.2. *Sobre a venda dos ativos não abrangidos pelo ramo de atividade da Tirrenia*

(164) A Itália explicou que o administrador extraordinário iniciou procedimentos de concurso independentes, transparentes e não discriminatórios para a venda das seis embarcações ([67]) de que a Tirrenia não necessitava para prestar o serviço público. Em 10 de dezembro de 2010, foram publicados convites à manifestação de interesse em jornais nacionais e internacionais e também nalgumas publicações especializadas. No termo do prazo, que fora prorrogado duas vezes, apenas tinham sido recebidas propostas para fins de desmantelamento dos cinco denominados *ferries* rápidos. No entanto, no termo do prazo do procedimento relativo ao navio a motor *Domiziana*, foram apresentadas duas propostas de aquisição do navio para fins comerciais (ou seja, para fins de transporte). Foram feitas tentativas para obter propostas mais elevadas (tanto dos proponentes iniciais como de outros potenciais proponentes), mas sem êxito. Por conseguinte, o contrato foi adjudicado ao proponente que apresentou a proposta mais elevada.

(165) A Itália referiu ainda a intenção de vender vários bens imóveis que eram propriedade da Tirrenia por meio de procedimentos de concurso independentes, uma vez que não eram necessários à prestação do serviço público e, por conseguinte, não tinham sido incluídos no ramo de atividade da Tirrenia. A Itália remeteu para a venda do Palazzo Molin em Veneza para ilustrar as medidas de salvaguarda tomadas para assegurar o maior preço de venda possível (p. ex., o recurso a um perito independente para avaliar o imóvel, os convites dirigidos aos proponentes para melhorarem as propostas). Por fim, a Itália explicou que a coleção de arte da Tirrenia seria igualmente vendida em hasta pública separadamente por meio de uma grande leiloeira.

4.3.3. *Sobre a agregação dos ativos do ramo de atividade da Tirrenia a uma nova Convenção*

(166) A Itália alegou, primeiramente, que a decisão da privatização dos ativos juntamente com a atribuição da obrigação de serviço público foi tomada com vista a assegurar uma liberalização do setor da cabotagem marítima sem dificuldades. A Itália refere que esta estratégia foi previamente debatida com a Comissão (ver secção 2.4) e foi considerada consentânea, em princípio, com o Regulamento Cabotagem Marítima.

(167) Além disso, a Itália considerou que, dadas as condições predominantes do mercado na altura, a agregação dos ativos do ramo de atividade da Tirrenia a uma nova Convenção se afigurava adequada. Num momento de recessão e de declínio significativo da procura no setor do transporte marítimo, a possibilidade de utilizar a frota do ramo de atividade da Tirrenia para explorar as rotas do serviço público estabelecidas na nova Convenção constituiria uma oportunidade de negócio viável e não um fator de depreciação do valor de mercado do ramo de atividade da Tirrenia. Por conseguinte, a Itália considera que tal não pode ter afetado negativamente o procedimento de concurso e o preço resultante.

(168) A este respeito, a Itália recordou que, das seis embarcações não compreendidas no ramo de atividade da Tirrenia (ver considerando 164), cinco tiveram de ser vendidas para fins de desmantelamento. A Itália considera que, à luz da complexidade do mercado de transporte marítimo e da contração económica na altura, era impossível obter um preço melhor pelos ativos da empresa, mesmo se o procedimento de concurso tivesse sido repetido ou se os ativos não tivessem sido agregados à nova Convenção. Por fim, a Itália remete para as observações de um potencial proponente do concurso relativo ao ramo de atividade da Tirrenia no contexto do procedimento europeu de aprovação de fusões. Mais concretamente, o proponente indicou que o preço mínimo fixado pelo perito independente nomeado pela Itália era, de facto, demasiado elevado.

([67]) Mais concretamente, foram organizados dois procedimentos de concurso. Um procedimento para os *ferries* rápidos da Tirrenia *Aries*, *Taurus*, *Capricorn*, *Scorpio*, *Scatto* e um procedimento separado para o navio a motor *Domiziana* da Tirrenia. O primeiro procedimento de concurso abrangia igualmente o *ferry* rápido da Siremar *Guizzo*.

4.3.4. *Sobre a nomeação do perito independente*

(169) A Itália alegou que, em 16 de dezembro de 2010, cinco destacadas instituições financeiras sem exposição ao grupo Tirrenia foram convidadas a apresentar propostas de avaliação do ramo de atividade da Tirrenia. Nenhuma das instituições convidadas apresentou uma proposta dentro do prazo fixado.

(170) A Banca Profilo manifestou, subsequentemente, o seu interesse em assumir as funções de consultor independente sob as mesmas condições fixadas para o procedimento de seleção. O ministro identificou a Banca Profilo, por decreto de 4 de fevereiro de 2011, como perito independente para fins de avaliação do valor de mercado dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar.

4.3.5. *Sobre os critérios de adjudicação*

(171) A Itália sublinhou que, em 2 de fevereiro de 2011, o administrador extraordinário enviou às entidades interessadas uma carta sobre o procedimento, apresentando de forma clara os critérios de adjudicação. Nesta carta, apresentava-se a legislação aplicável ao processo de venda e clarificava-se que o preço de venda não poderia ser inferior ao valor fixado pelo perito independente e o plano de negócios apresentado teria de ser consentâneo com as obrigações de serviço público estabelecidas pela nova Convenção.

(172) A Itália confirmou ainda que, caso fossem apresentadas várias propostas, o critério de adjudicação seria o preço mais elevado, conforme fixado nas regras específicas aplicáveis ao procedimento.

4.3.6. *Sobre o relatório da Ecorys*

(173) No decurso da investigação, a Itália foi convidada a apresentar observações (ver considerando 8) sobre as conclusões do consultor independente selecionado pela Comissão (a Ecorys). A Itália concordou com as conclusões da Ecorys de que nem a agregação da privatização à adjudicação da nova Convenção nem a condição referente aos efetivos teriam depreciado o valor de mercado do ramo de atividade da Tirrenia.

(174) Quanto à referida agregação, a Itália remeteu para diversas declarações da Ecorys, segundo a qual, nomeadamente, à data da venda, a única alternativa viável a uma venda dos ativos abrangidos pelo regime de serviço público (ou seja, por meio da agregação da privatização dos ativos à nova Convenção) seria a liquidação do ramo de atividade da Tirrenia. A Itália reiterou igualmente que, num momento de crise no setor do transporte por *ferry*, caracterizado por um queda significativa na procura, a possibilidade de utilizar a frota da Tirrenia nas rotas do serviço público identificadas na Convenção constituía uma oportunidade de negócio válida, e não um fator que provavelmente reduziria o valor dos ativos. Além disso, a Itália recordou que cinco das seis embarcações não compreendidas no ramo de atividade da Tirrenia só puderam ser vendidas para fins de desmantelamento (ver considerando 168). Por fim, a Itália alegou que, dado o preço efetivo resultante do procedimento de concurso, o nível de preços dos combustíveis e as circunstâncias económicas desfavoráveis, não teria sido possível obter uma melhor avaliação dos ativos, mesmo se o procedimento de concurso tivesse sido repetido ou o perímetro dos ativos para venda tivesse sido alterado.

(175) No que respeita à condição referente aos efetivos, a Itália salientou a conclusão da Ecorys de que não há nenhum elemento que demonstre que esta condição teve qualquer impacto significativo no valor do ramo de atividade da Tirrenia. A Itália recordou ainda que esta condição resulta do disposto no artigo 63.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/1999 e apenas diz respeito aos trabalhadores necessários para garantir o funcionamento da atividade em causa, em conformidade com os quadros de lotação da frota. Os quadros de lotação da frota: i) estabelecem, em termos qualitativos e quantitativos, a composição da tripulação necessária ao funcionamento da embarcação, em conformidade com a legislação de segurança marítima; ii) são fixados por decreto ministerial; e iii) são elaborados por uma comissão que inclui, a título consultivo, organizações que representam os trabalhadores e os armadores. As embarcações podem navegar durante 365 dias por ano, sendo necessário que as suas tripulações alternem os períodos a bordo com períodos em terra. Por conseguinte, ao determinar os níveis de pessoal necessários para assegurar o funcionamento do ramo de atividade da Tirrenia, o nível de efetivos mínimo tem de incluir o número da tripulação constante dos quadros de lotação e uma tripulação de reserva. O novo proprietário do ramo de atividade da Tirrenia teria tido de respeitar estes níveis de efetivos mínimos, independentemente de qualquer condição referente aos efetivos. A Itália acrescentou ainda que, embora o comprador do ramo de atividade da Tirrenia tivesse sido obrigado a oferecer emprego a todos os trabalhadores necessários para garantir a prestação do serviço público, esta oferta assentaria em contratos de trabalho diferentes dos celebrados anteriormente ([68]).

([68]) Para ilustrar o facto de nem todos os trabalhadores da Tirrenia terem sido integrados pelo comprador, a Itália refere que, no momento da devida diligência, a Tirrenia contava com 1 414 trabalhadores, ao passo que, após a transferência de propriedade para a CIN, este número reduziu-se em 12 % para 1 239 (313 dos quais com contratos temporários). Além disso, dos 18 gestores empregados pela Tirrenia, apenas quatro passaram a trabalhar para a CIN.

(176) O relatório da Ecorys concluiu que o valor estimado do ramo de atividade da Tirrenia poderia ter sido aproximadamente 7,8 % superior ao valor indicado pelo perito nomeado pelas autoridades italianas, a Banca Profilo. A Itália considerou que esta diferença se poderia explicar devido ao facto de ambos os peritos terem tido de recorrer a previsões de diversos parâmetros técnicos e que, por natureza, há margem para diferenças nessas previsões. As autoridades italianas apresentaram uma contra-avaliação elaborada pela Banca Profilo, que explica pormenorizadamente as diferenças ([69]) com o relatório da Ecorys. A Itália considerou que esta contra-avaliação fundamenta de forma robusta e objetiva as diferenças entre as duas avaliações. A Banca Profilo alegou, de facto, que os seus pressupostos eram mais conservadores ([70]) do que os da Ecorys e refletiam melhor a situação em apreço.

(177) A Itália salientou ainda que a transferência de propriedade do ramo de atividade da Tirrenia ocorreu mais de dois anos após a data de referência utilizada, quer pela Banca Profilo, quer pela Ecorys, nas avaliações. De acordo com a Itália, durante esse período o valor dos ativos do ramo de atividade da Tirrenia ter-se-iam depreciado e o clima económico ter-se-ia agravado significativamente. Por este motivo, a Itália concluiu que não poderia haver qualquer dúvida de que, à data da conclusão da venda do ramo de atividade da Tirrenia, as condições referentes ao preço acordadas entre as partes refletiam plenamente o valor de mercado dos ativos da empresa.

4.4. **Sobre a conformidade da nova Convenção com os critérios Altmark**

(178) A Itália reiterou que procedera à notificação da compensação pelo serviço público a pagar ao abrigo da nova Convenção exclusivamente por motivos de segurança jurídica, uma vez que considerava que esta medida não constituía um auxílio estatal (ver considerando 4). Mais concretamente, as autoridades italianas alegaram que os quatro critérios Altmark estão preenchidos pelas seguintes razões:

— Os serviços de transporte marítimo, tal como definidos pelas autoridades italianas na nova Convenção, são essenciais ao desenvolvimento económico das ilhas, ao mesmo tempo que satisfazem as principais necessidades de transporte das comunidades insulares, assegurando o respeito do direito à continuidade territorial, consagrado na Constituição italiana. A nova Convenção estabelece de forma clara os serviços, as embarcações, os horários e as obrigações em matéria de tarifas. Por conseguinte, a Itália argumentou que as obrigações de serviço público estão claramente definidas e que o primeiro critério Altmark está preenchido;

— Os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada encontram-se explicados em detalhe na Diretiva CIPE e foram aplicados na nova Convenção (e respetivos anexos), enquanto os montantes da compensação máxima constam da Lei de 2009. Por conseguinte, a Itália argumentou que estes parâmetros foram previamente fixados de forma objetiva e transparente e que o segundo critério Altmark está preenchido.

— O prestador do serviço público suporta a totalidade dos riscos da atividade (ver também secção 4.5) em contrapartida de um montante fixo de subvenção, que não proporciona qualquer garantia de cobrir a totalidade dos seus custos. Por este motivo, a Itália argumentou que a taxa de rentabilidade de 6,5 % é consentânea com a atividade, sem que desta resulte uma sobrecompensação do serviço público. Por conseguinte, também se considera que o terceiro critério Altmark está preenchido.

— O ramo de atividade da Tirrenia foi privatizado por meio de um procedimento de concurso aberto, abrangendo os ativos necessários à prestação do serviço público e agregados a uma nova Convenção de oito anos para a prestação do referido serviço. Uma vez que o procedimento de concurso respeitou os princípios da concorrência, da transparência e da não discriminação e o critério de adjudicação correspondia ao preço mais elevado, a Itália argumentou que também o quarto critério Altmark está preenchido.

4.5. **Sobre o prémio de risco de 6,5 % estabelecido na Diretiva CIPE a partir de 2010**

(179) A Itália salientou que, em 2009, a compensação paga à Tirrenia ascendeu a 80 010 000 EUR. A partir de 2010, o montante máximo da compensação foi fixado em 72 685 642 EUR. A Itália referiu que este montante é significativamente inferior ao nível histórico de défices da empresa. Esta situação, presumivelmente, forçaria o comprador do ramo de atividade da Tirrenia a tornar o funcionamento mais eficiente a fim de conciliar os défices com os limites do montante fixo da subvenção durante todo o período de vigência da nova Convenção e compensar a inflação durante um longo período no futuro.

([69]) Nomeadamente, diferenças entre as taxas isentas de risco, os valores *beta*, os custos da dívida e algumas diferenças no cálculo do valor da liquidação (em especial, nos custos de indemnização do pessoal).

([70]) Por exemplo, a Banca Profilo utilizou as taxas das obrigações do Estado italiano com maturidade de dez anos como taxas isentas de risco, uma vez que o ramo de atividade da Tirrenia desenvolve as suas atividades exclusivamente na Itália. No entanto, a Ecorys utilizou as taxas mais baixas das obrigações do Estado alemão, que, de acordo com a Banca Profilo, subvalorizam o custo de capital do ramo de atividade.

(180) A Diretiva CIPE prevê que o prémio de risco de 6,5 % seja utilizado para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC (ver considerando 42). No entanto, a Itália esclareceu que, devido ao facto de o montante da compensação ser limitado pela Lei de 2009, decidiu-se simplificar o cálculo aplicando os 6,5 % como taxa fixa de rentabilidade do capital. Esta abordagem simplificada foi aplicada durante o período de prorrogação da Convenção inicial e ainda se aplica ao abrigo da nova Convenção. As autoridades italianas demonstraram também que a aplicação da metodologia completa conforme prevista na Diretiva CIPE poderia ter resultado numa rentabilidade do capital que, pelo menos nalguns anos, seria superior a 6,5 %. Por este motivo, a Itália considera que a sua abordagem simplificada é conservadora e não permite uma compensação a favor da Tirrenia ou da CIN superior à estabelecida na Diretiva CIPE.

(181) A Itália alegou ainda que uma rentabilidade do capital de 6,5 % reflete o risco das atividades confiadas respetivamente à Tirrenia e à CIN, sem conduzir a uma sobrecompensação do serviço público pelos motivos expostos nos considerandos seguintes.

(182) A Itália recordou, em primeiro lugar, que, durante o período de prorrogação da Convenção inicial e devido à difícil situação financeira da empresa, a Tirrenia teve de ser colocada sob administração extraordinária em 5 de agosto de 2010. De acordo com a Itália, era efetivamente impossível cobrir totalmente os custos líquidos (ou seja, os custos menos as receitas) do serviço público com o montante máximo de compensação estabelecido na Lei de 2009. Por conseguinte, a Tirrenia não teria, na prática, qualquer rentabilidade do capital durante o período entre 1 de janeiro de 2010 e 18 de julho de 2012. A Itália apresentou as contas por rota da Tirrenia dos anos de 2010 e 2011 e as demonstrações financeiras trimestrais de 2012 para fundamentar esta afirmação.

(183) A nova Convenção para o comprador do ramo de atividade da Tirrenia prevê que o nível de compensação seja calculado com base na evolução prevista das receitas e dos custos. De acordo com a Itália, contrariamente às Convenções iniciais, a nova Convenção não estabelece qualquer compensação total e automática do aumento dos custos de exploração (como a mão-de-obra, os combustíveis, o afretamento, etc.). Os riscos associados a um tal aumento dos custos, assim como os riscos associados aos volumes de tráfego, seriam, por conseguinte, plenamente suportados pelo operador. Por conseguinte, a Itália alegou que o operador suporta todos os riscos associados ao serviço e não tem quaisquer garantias de obter uma compensação a um nível suficiente para cobrir todos os custos. O mesmo se pode dizer, de acordo com a Itália, se forem tidos em conta os artigos 8.º e 9.º da nova Convenção, visto que o operador continua a estar exposto ao risco de atrasos entre a ocorrência de tais desequilíbrios e o momento em que se poderá efetuar ajustamentos. Além disso, qualquer ajustamento deste tipo resulta de negociações e não se aplica retroativamente, apenas prospetivamente. A Itália apresentou as contas anuais por rota da CIN para o período entre 18 de julho de 2012 e o fim de 2018 para demonstrar que não houve sobrecompensação ao abrigo da nova Convenção.

4.6. **Sobre a conformidade da nova Convenção com a Decisão SIEG de 2011**

(184) Embora a Itália considere que a compensação pelo serviço público paga à CIN ao abrigo da nova Convenção não constitui um auxílio estatal, também explicou por que motivo esta medida estaria em conformidade com a Decisão SIEG de 2011 caso fosse um auxílio.

(185) A Itália recordou que a apreciação da Comissão sobre o caráter real de um SIEG se limita à verificação da ocorrência de um erro manifesto por parte do Estado-Membro ao definir um serviço como um SIEG. Neste contexto, a Itália descreveu as rotas constantes da nova Convenção e salientou que, em várias destas rotas, a CIN é o único operador. Além disso, em três outras rotas, a CIN só recebe uma compensação pelo serviço público na época baixa, estando sujeita a condicionalismos (p. ex., em matéria de tarifas) durante a época alta.

(186) A Itália apresentou os dados relativos ao tráfego anual de passageiros dos dois exercícios anteriores ao da atribuição do SIEG (ou seja, 2010 e 2011), para argumentar que o limiar de 300 000 passageiros, estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011, não tinha sido ultrapassado nas rotas servidas pela Tirrenia. Além disso, uma vez que a nova Convenção tem uma duração de oito anos, a Itália referiu que também foi respeitado o disposto no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão SIEG de 2011. Por fim, a Itália alegou que o disposto no artigo 2.º, n.º 4, da Decisão SIEG de 2011 foi respeitado, uma vez que, ao vender o ramo de atividade da Tirrenia por meio de um procedimento concorrencial, transparente e não discriminatório, foram plenamente respeitados os requisitos do Regulamento Cabotagem Marítima.

(187) A Itália alegou que a nova Convenção preenche todas as condições aplicáveis aos atos de atribuição mencionados nos artigos 4.º a 6.º da Decisão SIEG de 2011. Mais particularmente, esta Convenção estabelece pormenorizadamente as obrigações de serviço público, a sua duração, o mecanismo de compensação (com base na Diretiva CIPE e na Lei de 2009) e os mecanismos para evitar e recuperar qualquer sobrecompensação. Por fim, a Itália salientou as medidas (incluindo um sistema de medidas corretivas e sanções) tomadas para assegurar o estrito cumprimento dos termos da nova Convenção.

4.7. **Sobre o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN**

(188) Quanto ao pagamento da CIN de uma parte do preço de aquisição em prestações durante a vigência da Convenção, a Itália fez as seguintes observações. A proposta vinculativa apresentada pela CIN em 14 de abril de 2011, que previa o pagamento diferido de uma parte do preço, foi colocada na sala de consulta de dados. Em 2 de maio de 2011, o administrador extraordinário transmitiu a todas as partes admitidas na fase de devida diligência uma comunicação convidando-as a apresentarem propostas melhores do que a apresentada pela CIN. O facto de não terem sido apresentadas propostas melhores do que a apresentada pela CIN deve-se à dinâmica concorrencial do procedimento de concurso. Por este motivo, o pagamento diferido do preço de aquisição não pôde ser considerado uma intervenção seletiva a favor da CIN, mas reflete sim o preço do mercado. Mais concretamente, outros potenciais proponentes também poderiam ter apresentado uma proposta que incluísse o pagamento diferido, mas preferiram não o fazer.

(189) Neste contexto, a Itália remeteu para a jurisprudência ([71]) dos tribunais europeus, de acordo com a qual as propostas vinculativas validamente apresentadas no contexto de um procedimento de concurso adequado para a privatização de uma determinada empresa constituem um melhor indicador do preço de mercado dessa entidade do que, por exemplo, as avaliações de peritos. A Itália salientou ainda que os tribunais europeus concluíram que esta abordagem deve ser adotada também no caso de o procedimento de concurso em causa se caracterizar pela existência de condições ilícitas, não obstante o facto de as autoridades italianas considerarem que não foram aplicadas tais condições no procedimento de concurso para a privatização do ramo de atividade da Tirrenia. As autoridades italianas remeteram ainda para a decisão da Comissão relativa ao processo Sandretto ([72]). Nesta decisão, a Comissão aceitou o argumento da Itália de que, ainda que o preço de venda dos ativos da Sandretto fosse inferior ao preço a que tinham sido avaliados, foi, todavia, o valor mais elevado oferecido no mercado, não se podendo excluir, por conseguinte, a possibilidade de o preço oferecido pelo adquirente ser o preço do mercado.

4.8. **Sobre a prioridade de acostagem**

(190) As autoridades italianas alegaram que não houve renúncia a quaisquer recursos estatais ao conceder a prioridade de acostagem. De acordo com as autoridades italianas, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas às autoridades portuárias competentes para acostarem. As autoridades italianas alegam ainda que esta prioridade de acostagem se tem aplicado apenas às rotas de serviço público e que nem a Tirrenia nem, posteriormente, a CIN pagaram ou pagam quaisquer taxas adicionais por esta prioridade de acostagem, uma vez que os portos dar-lhes-iam uma oportunidade de escolherem primeiro os horários de acostagem, mesmo não tendo prioridade de acostagem formal, devido à sua missão de serviço público.

(191) As autoridades italianas consideram que a prioridade de acostagem não conferiria uma vantagem significativa às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia e o seu adquirente, a CIN. Mais concretamente, alegam que a prioridade de acostagem, na prática, só se aplica em circunstâncias muito restritas. A dimensão da maior parte dos portos e a programação antecipada das partidas e chegadas assegurariam que, em circunstâncias normais — a menos que surgissem atrasos ou condições meteorológicas extremas –, não houvesse sobreposição na utilização de atracadouros específicos por outros operadores. Além disso, uma vez que a Tirrenia e a CIN prestam serviços durante o ano inteiro (contrariamente aos operadores que, p. ex., só os prestam na época alta), seria natural que os portos lhes dessem a oportunidade de escolherem primeiros os horários de acostagem, mesmo não tendo prioridade de acostagem formal. Por estes motivos, a Itália considera que a prioridade de acostagem não pode ter conferido qualquer vantagem significativa à Tirrenia e à CIN.

([71]) A Itália remete, mais particularmente, para o Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2013, Land Burgenland, C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, n.os 93 a 96.

([72]) JO L 92 de 13.4.2010, p. 19.

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

(192) A Itália não contestou o facto de a Tirrenia ter recebido 12 051 900 EUR para efetuar modernizações em embarcações necessárias para respeitar as normas de segurança internacionais. Além disso, as autoridades italianas confirmaram que, de facto, a Tirrenia utilizou apenas 630 600 EUR desses fundos para pagar modernizações da embarcação *Clodia*. Os restantes fundos (ou seja, 11 421 300 EUR) não foram utilizados para pagar modernizações nem foram reembolsados ao Estado. De acordo com a Itália, o novo proprietário do ramo de atividade da Tirrenia (ou seja, a CIN) teve de pagar as modernizações remanescentes a partir dos seus próprios fundos (e este passivo de 11 421 300 EUR, portanto, também foi tido em conta na avaliação preparada pela Banca Profilo).

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

(194) As autoridades italianas esclareceram que não foram utilizados recursos do FAS para conceder uma compensação adicional à Tirrenia. Em vez disso, esses recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais estabelecidas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia, caso provassem ser insuficientes. A Itália salienta que o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei de 2010 previa que as regiões utilizassem os recursos do FAS para financiarem uma parte da compensação de serviço público regular, garantindo assim a continuidade dos serviços públicos marítimos. Por conseguinte, esta medida diria respeito apenas a uma afetação de recursos no orçamento do Estado italiano para o pagamento das compensações de serviço público.

4.10. **Sobre a (ausência de) continuidade económica entre a Tirrenia em AE e a CIN**

(195) A Itália alegou que não existe uma continuidade económica entre a Tirrenia em administração extraordinária e a CIN com base nos seguintes motivos:

a) *Âmbito da venda*: a Itália salientou que, na sequência de uma tentativa sem êxito de privatização da totalidade da Tirrenia, incluindo a sua subsidiária Siremar, antes de a empresa ser colocada sob administração extraordinária, foram organizados concursos para determinadas partes dos respetivos ativos das empresas (ou seja, os respetivos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar). Além disso, a venda referia-se a um número limitado de ativos da Tirrenia em administração extraordinária, que anteriormente não tinham autonomia funcional. Foram vendidos, separadamente, ativos não essenciais à prestação do serviço público, nomeadamente seis embarcações, bens imóveis e uma coleção de arte. Além disso, as dívidas contraídas pela Tirrenia em administração extraordinária antes da transferência não foram assumidas pela CIN;

b) *Atividade económica*: as condições relativas ao cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas na nova Convenção para a CIN são substancialmente diferentes das estabelecidas na Convenção inicial para a Tirrenia. Mais particularmente, a nova Convenção prevê critérios completamente diferentes para o cálculo da compensação pela prestação do serviço público (que corresponde a um montante máximo fixo, em vez de cobrir a totalidade das perdas decorrentes do serviço público) e proporciona uma maior flexibilidade nos preços oferecidos aos passageiros (utilizando limites máximos de preços em vez de preços fixos). A Itália considerou que a alteração significativa do método de compensação obrigava forçosamente o adquirente a aumentar a eficiência organizativa do ramo de atividade da Tirrenia. Além disso, a Itália alegou que a simples transferência do proprietário público para um privado implica uma alteração drástica na organização e na gestão e que as condições impostas pela AGCM na sua decisão n.º 23670 de 21 de junho de 2012 reforçam a descontinuidade da atividade económica da CIN em relação à Tirrenia em administração extraordinária;

c) *Descontinuidade em matéria de mão-de-obra*: A Itália salientou que não houve uma transferência automática dos trabalhadores para o adquirente. A Tirrenia em administração extraordinária despediu os seus trabalhadores, sendo plenamente responsável por todos os custos remanescentes decorrentes dos antigos contratos. Subsequentemente, o adquirente apresentou novas propostas de emprego aos antigos trabalhadores, na medida em que fossem considerados necessários para o funcionamento do ramo de atividade transferido (ou seja, para o serviço público). Caso os antigos trabalhadores aceitassem a proposta, seriam contratados ao abrigo de um novo contrato diferente;

d) *Estruturas acionistas distintas do vendedor e do adquirente*: a Itália referiu que o adquirente foi identificado por meio de um processo de concurso aberto ao mais amplo número possível de potenciais proponentes. Este concurso assentou nos princípios da concorrência, da transparência e da não discriminação, tendo sido adjudicado de acordo com o critério do preço mais elevado. A identidade do vendedor é totalmente distinta da do adquirente, não tendo estes nenhuma relação em matéria de estrutura acionista.

e) *Lógica económica da transação*: com a transação pretendia-se liberalizar as atividades de transporte marítimo efetuadas pela Tirrenia para cumprir o Regulamento Cabotagem Marítima. Além disso, o primeiro convite à manifestação de interesse foi publicado em setembro de 2010 e o contrato de venda com a CIN foi assinado em 25 de julho de 2011, tendo a Comissão iniciado o procedimento de investigação formal com a sua decisão de 5 de outubro de 2011. Por estes motivos, a Itália alegou que a transação não pretendia contornar as regras em matéria de auxílios estatais, mas foi sim planeada e executada no intuito de pôr em prática um importante projeto industrial.

5. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

(196) A Comissão recebeu observações de quatro partes interessadas (a saber, a Tirrenia em administração extraordinária, a CIN, a Pan Med e a Grandi Navi Veloci), que são resumidas a seguir:

5.1. **Observações da Tirrenia em administração extraordinária**

(197) As respostas à Decisão de 2011 e à Decisão de 2012 dadas pela Tirrenia em administração extraordinária são resumidas a seguir.

5.1.1. *Sobre o procedimento de infração n.º 2007/4609*

(198) Na sua resposta à Decisão de 2012, a Tirrenia em administração extraordinária remeteu, primeiramente, para o procedimento de infração n.º 2007/4609 da Comissão referente à aplicação incorreta do Regulamento Cabotagem Marítima (ver igualmente secção 2.4). Neste contexto, a Tirrenia em administração extraordinária remeteu para a carta de 21 de dezembro de 2009 (ver considerando 114) sobre a intenção da Itália de lançar concursos para a venda das companhias de navegação que detinham contratos de serviço público, em vez de lançar concursos para adjudicar estes contratos. Nesta carta, a direção-geral da Comissão responsável pela energia e pelos transportes referiu que, à luz da transformação radical do setor prevista pelas autoridades italianas e dado o impacto social que, de acordo com as mesmas autoridades, seria sentido se os concursos não incluíssem a compra das empresas, o procedimento selecionado era aceitável — tanto em princípio como a título excecional — para assegurar o cumprimento do princípio da não discriminação entre armadores da Comunidade.

(199) Em 21 de junho de 2012 (ver considerando 121), a Comissão transmitiu à Itália um parecer fundamentado sobre os atrasos na execução de procedimentos concorrenciais para a adjudicação dos serviços públicos de cabotagem marítima prestados pela Caremar, pela Laziomar e pela Saremar, mais de três anos após o termo do prazo normal dos contratos pertinentes. Uma vez que as autoridades italianas tinham concluído os procedimentos concorrenciais para a adjudicação dos serviços públicos de cabotagem marítima prestados pela Tirrenia, pela Siremar e pela Toremar, o parecer fundamentado não dizia respeito a estas empresas. Com base nos intercâmbios iniciais entre as autoridades italianas e os serviços da Comissão e à luz dos mesmos, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que a Comissão concluíra que a privatização do ramo de atividade da Tirrenia estaria em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima.

(200) Com base na jurisprudência dos tribunais europeus ([73]), a Tirrenia em administração extraordinária alegou que, a partir do momento em que se determine que as obrigações de serviço público estão em conformidade com o Regulamento Cabotagem Marítima, deve-se considerar que estas respeitam o direito da União, sem ser necessário

([73]) A Tirrenia em administração extraordinária remete, em particular, para o Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Segunda Secção Alargada) de 15 de junho de 2005, Fred Olsen, SA, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, n.º 215.

um controlo mais aprofundado ao abrigo do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. De acordo com a Tirrenia em administração extraordinária, uma vez que se concluiu no procedimento de infração que as obrigações de serviço público impostas nas rotas exploradas pelo ramo de atividade da Tirrenia antes da privatização se justificavam à luz do Regulamento Cabotagem Marítima, esta conclusão não pode ser posta em causa no contexto do procedimento de investigação formal estabelecido no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE ([74]). Por conseguinte, qualquer medida adicional ao abrigo do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE deveria limitar-se a outras medidas, que não as de compensação pelos custos adicionais decorrentes das obrigações de serviço público legitimamente atribuídas e cumpridas ao abrigo do Regulamento Cabotagem Marítima.

(201) Por fim, a Tirrenia em administração extraordinária remeteu para o Acórdão de 2009 que anulou a Decisão de 2004 e a possibilidade de a compensação pelo serviço público apreciada na referida decisão ser considerada um auxílio existente. A Tirrenia em administração extraordinária alegou que, caso o auxílio concedido ao antigo grupo Tirrenia fosse, de facto, considerado um auxílio existente, esta classificação também seria provavelmente aplicável à compensação paga a título das obrigações de serviço público atribuídas ao ramo de atividade da Tirrenia no período abrangido pela Decisão de 2011 e pela Decisão de 2012, até à privatização. A Tirrenia em administração extraordinária salienta que a prorrogação da Convenção inicial era estritamente necessária para garantir a prestação do serviço público até à adjudicação da nova Convenção, no contexto da privatização do ramo de atividade da Tirrenia. Por conseguinte, foi considerada justificada à luz do resultado do procedimento de infração da Comissão. Além disso, as únicas alterações de caráter material introduzidas a partir de 1 de janeiro de 2009 tiveram como efeito a redução do montante global da compensação de serviço público concedida. Por este motivo, a Tirrenia em administração extraordinária alega que a medida não podia constituir um novo auxílio.

5.1.2. *Sobre a prorrogação da Convenção inicial*

(202) Quanto à existência de um efetivo SIEG nas rotas exploradas pelo ramo de atividade da Tirrenia ao abrigo da Convenção inicial, a Tirrenia em administração extraordinária referiu o seguinte. Em primeiro lugar, nas ligações Palermo — Cagliari, Civitavecchia — Cagliari, Nápoles — Cagliari, Cagliari — Trapani e na ligação com as ilhas Tremiti, a Tirrenia seria o único operador. Nas rotas Nápoles — Palermo, Civitavecchia — Olbia e Génova — Porto Torres, só é concedida uma compensação de serviço público durante a época baixa. Durante a época alta, estas três rotas têm maiores volumes de tráfego, permitindo o funcionamento da empresa numa base concorrencial. A Tirrenia em administração extraordinária salienta que, ao abrigo da Convenção inicial, os lucros obtidos nestas rotas durante a época alta eram deduzidos do montante da compensação de serviço público a pagar à Tirrenia, ao passo que as perdas incorridas durante esse período seriam suportadas pela própria empresa ([75]).

(203) Em segundo lugar, a Tirrenia em administração extraordinária apresentou igualmente dados relativos aos passageiros das rotas exploradas pela Tirrenia no âmbito do serviço público em 2010 e 2011. Com base nestas informações, a Tirrenia em administração extraordinária alega que foram cumpridas as condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011 e no artigo 2.º, n.º 1, alínea c), da Decisão SIEG de 2005. Além disso, uma vez que a compensação paga com base na prorrogação das Convenções iniciais fora alegadamente autorizada no contexto do procedimento de infração, seria igualmente cumprida a condição estabelecida no artigo 2.º, n.º 4, e no artigo 2.º, n.º 2, das Decisões SIEG de 2011 e 2005, respetivamente.

(204) Além do mais, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que não fora sobrecompensada pelo Estado. Mais particularmente, a empresa salientou que, durante o período em que esteve sob administração extraordinária (setembro de 2010 a julho de 2012), a empresa recebeu um montante de subvenção aproximadamente 20 milhões de EUR inferior, em termos absolutos, ao montante médio das subvenções recebidas nos dois anos anteriores (2008 e 2009), sendo cerca de 25 % menos, em termos relativos. A Tirrenia em administração extraordinária referiu que a compensação de serviço público paga até o final de 2009 permitiu à Tirrenia equilibrar as receitas e despesas e continuar em atividade, não obstante a gradual deterioração das suas perspetivas económicas e financeiras. Com o tempo, a Tirrenia ficou cada vez mais dependente das subvenções, uma vez que as outras receitas não acompanharam os aumentos dos custos incorridos na prestação do serviço público. No entanto, a partir de 2010, o montante da compensação foi limitado pela Lei de 2009, sendo, por conseguinte, significativamente inferior ao dos anos anteriores. A Tirrenia em administração extraordinária alegou que, por este motivo, a subvenção pública não conseguiria cobrir os custos de exploração incorridos pela Tirrenia nas rotas em questão. Por conseguinte, a Tirrenia em administração extraordinária conclui que não pode ter havido qualquer sobrecompensação durante os anos em que a Convenção inicial foi prorrogada.

([74]) A Tirrenia em administração extraordinária remete para o Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 10 de maio de 2005, Itália/Comissão, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275; e para o Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Sétima Secção) de 4 de março de 2009, Tirrenia di Navigazione/Comissão, T-265/04, T-292/04 e T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) A Tirrenia em administração extraordinária acrescenta que, mesmo na época alta, a Tirrenia tinha de cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção em matéria de frequência das rotas e número de *ferries* e também tinha de aplicar tarifas reduzidas para os residentes e categorias especiais de passageiros. A Tirrenia continuava, no entanto, a ter liberdade para fixar os preços de todos os outros passageiros numa base concorrencial.

5.1.3. *Sobre a potencial prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia*

(205) No que respeita ao reembolso do auxílio de emergência aprovado pela Decisão de 2010, a Tirrenia em administração extraordinária recorda que as autoridades italianas informaram a Comissão, em 16 de maio de 2011, de que as administrações extraordinárias da Tirrenia e da Siremar reembolsariam o auxílio de emergência após a conclusão da venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar, com a receita da venda destes ramos. Dado que o Ministério do Desenvolvimento Económico autorizou a adjudicação do contrato relativo ao ramo de atividade da Tirrenia à CIN em 23 de maio de 2011 e que o contrato de venda foi assinado em 25 de julho de 2011, tanto as autoridades italianas como a Tirrenia em administração extraordinária acreditavam legitimamente naquele momento que o auxílio poderia ser reembolsado até 28 de agosto de 2011, conforme exigido. A Tirrenia em administração extraordinária referiu que a conclusão da venda foi adiada devido a acontecimentos imprevistos e que, por conseguinte, a Tirrenia em administração extraordinária teve de continuar a prestar os serviços durante consideravelmente mais tempo do que o previsto, suportando todos os custos associados. A totalidade do auxílio de emergência foi, contudo, reembolsada ao Estado pela Tirrenia em administração extraordinária por meio de um único pagamento em 18 de setembro de 2012, ou seja, apenas 48 dias após o pagamento da primeira prestação da CIN, cujo crédito foi lançado em 1 de agosto de 2012.

(206) No que respeita ao requisito estabelecido no n.º 25, alínea c), das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação, a Tirrenia em administração extraordinária referiu o seguinte. O plano de liquidação da Tirrenia fora publicado no sítio Web da administração extraordinária ([76]) muito antes do termo do referido prazo de seis meses. A Tirrenia em administração extraordinária acrescentou que todas as informações pertinentes sobre a subsequente evolução do processo de privatização — que, segundo esta, constituiria essencialmente um plano de reestruturação, tal como definido pelas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação — foram regularmente transmitidas à Comissão no âmbito dos procedimentos de aprovação da fusão e de auxílio estatal. A Tirrenia em administração extraordinária alegou que a Comissão fora plenamente informada e que este plano era exequível, coerente e de grande envergadura, destinado a restaurar a viabilidade da Tirrenia, conforme exigido pelas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação.

(207) A Tirrenia em administração extraordinária alegou ainda que a Tirrenia deixou de ser uma empresa em dificuldade assim que recebeu o auxílio estatal que lhe permitiu prestar regularmente o serviço público, gerindo devidamente o processo de liquidação. Na sua opinião, no decurso do período em questão, estas atividades foram realizadas regularmente e sem nenhuma das perturbações que geralmente caracterizam uma empresa em dificuldade. A Tirrenia em administração extraordinária acrescentou que a conclusão da privatização coincidiu com a conclusão da execução do plano de reestruturação. Tal implicou a realização de alterações estruturais na organização e na gestão da Tirrenia, assegurando um regresso à rendibilidade de longo prazo. Por fim, a Tirrenia em administração extraordinária salientou que a Decisão de 2010 confirmou que o princípio do «auxílio único» também fora respeitado em relação ao passado, ou seja, em relação à compensação das obrigações de serviço público. Por conseguinte, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que as autoridades italianas poderiam ter tido expectativas legítimas de que esta compensação não constituiria um auxílio estatal.

5.1.4. *Sobre a nova Convenção*

(208) No que respeita ao procedimento seguido, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que a Itália notificou a Comissão da nova Convenção em 10 de janeiro de 2012 apenas por motivos de segurança jurídica. Por conseguinte, a Tirrenia em administração extraordinária discordou do ponto de vista da Comissão constante da Decisão de 2012 de que esta medida poderia constituir um auxílio ilegal, concedido em violação da proibição de execução por força do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(209) A Tirrenia em administração extraordinária abordou, quanto à substância, as dúvidas da Comissão sobre a conformidade da medida com as condições estabelecidas na Decisão SIEG de 2011.

(210) Mais particularmente, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que, com base nos dados relativos aos passageiros de 2010 e 2011, o limiar dos passageiros estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011 não foi ultrapassado. Além disso, uma vez que a nova Convenção tem um prazo de oito anos, não excede o prazo máximo de dez anos estabelecido no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão SIEG de 2011. Além do mais, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que, à luz do resultado do procedimento de infração (ver igualmente a secção 5.1.1) e na sequência da privatização do ramo de atividade da Tirrenia, foi também respeitada a condição do artigo 2.º, n.º 4, da Decisão de 2011.

(211) A Tirrenia em administração extraordinária salientou que o artigo 3.º da nova Convenção estabelece claramente os serviços a prestar e o anexo A identifica pormenorizadamente os tipos de embarcações a utilizar e os intervalos temporais a abranger, especificando os requisitos em matéria de serviços durante a tarde e a noite e os condicionalismos tarifários. A Tirrenia em administração extraordinária acrescentou ainda que a nova Convenção estabelece regras pormenorizadas relativas aos parâmetros para o cálculo da compensação e o respetivo controlo e

([76]) Ver: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

revisão e as disposições para evitar e recuperar qualquer sobrecompensação, bem como requisitos vinculativos que abrangem aspetos fundamentais (preço, qualidade e quantidade) dos serviços prestados. Para cada rota, são estabelecidas no anexo A da nova Convenção as tarifas máximas aplicáveis por pessoa e por veículo, estabelecendo uma diferença entre as tarifas gerais e as tarifas reduzidas para os residentes insulares. A compensação anual das obrigações de serviço público é fixa durante o período de vigência da Convenção. No entanto, há um mecanismo de revisão, de três em três anos, dos parâmetros económicos de referência, bem como uma cláusula de salvaguarda a favor de ambas as partes, caso ocorram alterações estruturais imprevistas, que ultrapassem um limiar fixo, de certos parâmetros económicos. Por fim, a Tirrenia em administração extraordinária salientou que, a fim de assegurar o cumprimento total dos requisitos descritos acima, a nova Convenção introduziu um sistema rigoroso e abrangente de sanções para o prestador dos serviços, com base no princípio da dissuasão. Os ministérios responsáveis pela supervisão também têm poder para realizar inspeções e verificações, obter informações e avaliar o cumprimento das obrigações estabelecidas na Convenção.

5.1.5. *Sobre a privatização da Tirrenia e o pagamento diferido do preço de aquisição pela CIN*

(212) Na sua resposta à Decisão de 2011, a Tirrenia em administração extraordinária salientou que a privatização do ramo de atividade da Tirrenia seria plenamente consentânea com a legislação em matéria de auxílio estatal. Mais particularmente, a empresa remeteu para a jurisprudência relacionada com o processo GRAWE ([77]), que afirma que, quando uma empresa estatal é privatizada, pode-se presumir que o preço de mercado corresponde à proposta mais elevada, se tal proposta for credível e tiver valor económico.

(213) Na sua resposta à Decisão de 2012, a Tirrenia em administração extraordinária recordou as principais fases do procedimento de concurso e os acontecimentos subsequentes. Salientou que o administrador extraordinário concebeu e conduziu o procedimento de concurso do modo considerado mais adequado para assegurar o maior valor possível e que, por lei, este estava obrigado a estabelecer salvaguardas para assegurar a transparência, a imparcialidade e a equidade do procedimento de concurso.

(214) A Tirrenia em administração extraordinária alegou ainda que o processo de concurso não estava sujeito a quaisquer condições que, por si só, pudessem provocar uma redução do valor dos ativos colocados à venda ou reduzir o número de potenciais adquirentes. Mais particularmente, refere-se às condições mencionadas na Decisão de 2011 sobre: i) a preservação dos níveis de emprego e ii) a agregação das embarcações às obrigações de serviço público num único concurso. No que respeita à primeira, a Tirrenia em administração extraordinária salienta que se trata de uma disposição obrigatória, estabelecida por ato legislativo de âmbito geral e indistintamente aplicada. Quanto à segunda, a Tirrenia em administração extraordinária referiu que a possibilidade de utilizar a frota do ramo de atividade para explorar as rotas de serviço público estabelecida na Convenção se afigura uma oportunidade viável de negócio e não um fator negativo com impacto no valor do ramo de atividade que estava a ser vendido, em especial num momento de recessão no setor do transporte marítimo.

(215) Sobre a questão específica do pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que não deveria ser apreciada de forma separada da privatização, no seu conjunto. A Tirrenia em administração extraordinária salientou que o procedimento de concurso foi concebido para salvaguardar plenamente os princípios da concorrência, da transparência e da não discriminação. Por conseguinte, com base na jurisprudência dos tribunais europeus ([78]), a Tirrenia em administração extraordinária alegou que o resultado deste procedimento de concurso constitui o preço de mercado. A decisão de permitir o pagamento fracionado decorreu da dinâmica do processo de concurso e deveu-se à falta de outras propostas finais que concorressem com a apresentada pela CIN. A Tirrenia em administração extraordinária alegou que permitir o diferimento do pagamento de parte do preço de aquisição não constitui, portanto, uma intervenção seletiva a favor da CIN. E assim o seria, em especial, porquanto foi dado a conhecer a todos os potenciais proponentes a disposição sobre o pagamento em prestações incluída na proposta da CIN, tendo os mesmos sido convidados a apresentar propostas concorrentes.

(216) Por estes motivos, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que as dúvidas da Comissão sobre a privatização da Tirrenia, nomeadamente o pagamento fracionado do preço de aquisição, não se justificam.

([77]) Acórdão do Tribunal Geral de 28 de fevereiro de 2012, Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Comissão Europeia, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) A Tirrenia em administração extraordinária remete para o Acórdão do Tribunal Geral (Sexta Secção) Land Burgenland e Áustria/Comissão, T-268/08 e T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, n.os 70, 72 e 87.

5.1.6. *Sobre a ausência de continuidade económica entre a Tirrenia e a CIN*

(217) A Tirrenia em administração extraordinária apresentou as seguintes características da privatização do ramo de atividade da Tirrenia: o âmbito da transferência (ativos e passivos); a atividade económica, os efetivos e a identidade das partes; o preço de venda; a lógica subjacente e o calendário da operação. A Tirrenia em administração extraordinária alegou que, no caso em apreço, todos estes elementos apontam para uma descontinuidade económica entre a administração extraordinária que vendeu o ramo de atividade da Tirrenia e a CIN.

(218) Mais particularmente, a Tirrenia em administração extraordinária alegou que o âmbito da transferência para a CIN foi mais restrito do que inicialmente previsto, dado que apenas foi colocada à venda a unidade de negócio que prestava o serviço público, e não a Tirrenia no seu conjunto (incluindo a Siremar). Além disso, com a conclusão da venda, foram anulados todos os passivos pendentes associados aos ativos do ramo de atividade da Tirrenia.

(219) A Tirrenia em administração extraordinária referiu igualmente que a própria natureza da transação, ou seja, conseguir a privatização, implicava uma evidente descontinuidade da atividade económica, em termos de estrutura organizativa, processos decisórios, critérios de gestão e estratégias empresariais. Além disso, na sequência da avaliação da transação pela AGCM, a atividade da nova empresa privada foi sujeita a medidas restritivas ([79]), as quais, além do objetivo previsto (ou seja, promover a concorrência), teriam igualmente reforçado a descontinuidade económica entre o vendedor e o adquirente do ramo de atividade da Tirrenia.

(220) Além disso, conforme estabelecido no artigo 56.º, n.º 3-A, do Decreto-Lei n.º 270/1999, o artigo 2112.º do Código Civil italiano não se aplica à venda de empresas que prestam serviços públicos essenciais, garantindo que não existe uma continuidade dos efetivos. Além disso, a Tirrenia em administração extraordinária recordou que um perito independente fixou o preço mínimo de venda e que o procedimento de venda foi transparente e não discriminatório, tendo como critério de adjudicação o preço mais elevado.

(221) Por fim, a Tirrenia em administração extraordinária, salientou que o procedimento de concurso do ramo de atividade da Tirrenia foi lançado em setembro de 2010, resultando na celebração do contrato de venda com a CIN em 25 de julho de 2011, ao passo que a Comissão iniciou a sua investigação formal na sua decisão de 5 de outubro de 2011. Por conseguinte, a transação não poderia ter tido como objetivo contornar as regras em matéria de auxílios estatais. Pelo contrário, a transação pretendia liberalizar o setor do transporte marítimo, como imposto pelo Regulamento Cabotagem Marítima, por meio de uma privatização.

5.2. **Observações da CIN**

(222) As respostas da CIN à Decisão de 2011 e à Decisão de 2012 são resumidas nas secções seguintes, centrando-se, principalmente, no processo de privatização.

5.2.1. *Sobre a transparência do processo de venda*

(223) A CIN salienta que a venda da Tirrenia, que estava sob administração extraordinária na sequência da declaração da sua insolvência, foi realizada mediante um procedimento concorrencial, transparente e não discriminatório nos termos do artigo 4.º, n.º 4-C, do Decreto-Lei n.º 347/2003. De acordo com a CIN, a possibilidade prevista no Decreto-Lei n.º 134/2008 de selecionar o adquirente por meio de negociações privadas está, sem dúvida, sujeita à observância dos princípios da concorrência, da transparência e da não discriminação.

(224) Ainda sobre esta questão, a CIN remete para um comunicado de imprensa da Tirrenia em administração extraordinária de 5 de outubro de 2011 que refere que «estes procedimentos ([80]) foram realizados com base em procedimentos de concurso respeitando plenamente os princípios da transparência e da não discriminação e descartando desde o primeiro momento a possibilidade de efetuar a venda por meio de negociação privada» e que,

([79]) Estas medidas incluem: (1) a obrigação de a Moby pôr termo ao serviço de transporte de mercadorias na rota Liorne — Cagliari, caso um novo operador manifeste interesse em prestar este serviço; (2) a obrigação de a Moby pôr termo ao serviço na rota Génova — Porto Torres para evitar a sobreposição da atividade com a CIN; (3) a obrigação de a Moby e a CIN venderem 10 % da capacidade de transporte misto de passageiros e mercadorias em cada uma das rotas Civitavecchia — Olbia e Génova — Olbia a outros operadores; e (4) a obrigação de a Moby e a CIN evitarem celebrar e rescindirem quaisquer acordos de partilha de código ou qualquer outro tipo de acordo para a venda de bilhetes com concorrentes, ou com partes relacionadas com concorrentes, nas rotas Civitavecchia — Olbia, Génova — Porto Torres e Génova — Olbia.

([80]) Sobre a venda dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar (nossa nota).

«para garantir que os procedimentos de concurso sejam abertos ao maior número possível de operadores do mercado, o âmbito dos ramos de atividade para venda foi restringido aos ativos e às relações contratuais fundamentais para a prestação do serviço público, tendo sido realizados procedimentos de venda separados para outros ativos detidos pelas empresas. [...] [N]ão foi imposta qualquer obrigação ou ónus aos potenciais adquirentes além dos previstos por lei».

(225) No que respeita à forma como o procedimento de concurso foi publicado e subsequentemente realizado, a CIN apresentou as seguintes observações.

(226) Em primeiro lugar, o convite à manifestação de interesse foi publicado, não apenas no sítio Web da Tirrenia e noutros sítios Web, mas também nos principais jornais nacionais e estrangeiros, tanto em italiano como em inglês. Além disso, o prazo inicial para responder ao convite foi prorrogado por quase um mês, para 20 de outubro de 2010. Por conseguinte, foi dado a todos os potenciais proponentes, tanto a nível nacional como internacional, tempo suficiente para manifestarem o seu interesse e obterem as informações necessárias à preparação de uma proposta de compra do ramo de atividade da Tirrenia.

(227) Mais de 20 partes manifestaram o seu interesse. Por conseguinte, a CIN considera completamente infundado o ponto de vista da Comissão de que o procedimento de venda não estaria em conformidade com os requisitos de transparência uma vez que se basearia em negociações privadas. Durante a fase de devida diligência, foi concedido a todos os proponentes acesso adequado às informações pertinentes sobre o ramo de atividade da Tirrenia. Mais especificamente, foram disponibilizados a todos os potenciais proponentes todos os pormenores técnico-jurídicos e económico-financeiros necessários para elaborar a proposta (incluindo a descrição pormenorizada da empresa que estava a ser vendida, o plano de negócios, o relatório de auditoria jurídica e o projeto do novo acordo de prestação de serviço público).

(228) A CIN conclui que não se afigura possível pôr em causa o facto de todas as partes potencialmente interessadas na aquisição do ramo de atividade da Tirrenia, tanto na Itália como no estrangeiro, terem tido oportunidade de manifestar o seu interesse e, posteriormente, acesso, em circunstâncias transparentes e não discriminatórias, aos documentos necessários para apresentar uma proposta pormenorizada.

5.2.2. *Sobre o âmbito da privatização*

(229) Na sua resposta, a CIN salienta que, precisamente para obter o maior preço de venda possível, o administrador extraordinário limitou o objeto da venda do ramo de atividade da Tirrenia apenas aos ativos e contratos necessários ao cumprimento das obrigações de serviço público.

(230) Mais concretamente, todas as embarcações incluídas na venda são estritamente necessárias ao cumprimento das obrigações de serviço público, uma vez que são as mesmas embarcações utilizadas pela Tirrenia nas rotas abrangidas pelas obrigações de serviço público da Convenção. No que respeita às rotas Civitavecchia — Olbia, Génova — Porto Torres e Nápoles — Palermo, para as quais só é paga uma compensação pública durante a época baixa, são utilizadas as mesmas embarcações para prestar o serviço na época alta. A CIN alega que, uma vez que estas embarcações estavam associadas e eram fundamentais às obrigações de serviço público durante dois terços do ano, foram necessariamente incluídas no ramo de atividade para venda.

(231) Por fim, a CIN refere que o administrador extraordinário lançou procedimentos separados para a venda dos ativos da Tirrenia que não eram necessários à exploração das ligações do serviço público. Estes procedimentos compreendem os da venda dos bens imóveis e das obras de arte da Tirrenia e, sobretudo, os da venda das seis embarcações detidas pela Tirrenia que não eram necessárias à prestação do serviço público ao abrigo da Convenção.

5.2.3. *Sobre as condições impostas aos proponentes*

(232) No que respeita à condição de manutenção dos níveis de emprego, a CIN alega que a única obrigação imposta a este respeito decorre da legislação aplicável, nomeadamente o artigo 63.º n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/1999, não tendo sido, por conseguinte, imposta pelo administrador extraordinário no caso específico da Tirrenia.

(233) A CIN sublinha que o artigo 2112.º do Código Civil italiano obriga a que, no caso da transferência de uma empresa, o contrato de trabalho seja assumido pelo adquirente e o trabalhador mantenha todos os direitos decorrentes. No entanto, nos termos do artigo 56.º, n.º 3-A, do Decreto-Lei n.º 270/1999, este regime ordinário não se aplica no caso da transferência de ramos de atividade sob procedimento de administração extraordinária. Por conseguinte, tendo em conta a duração limitada da obrigação específica estabelecida no artigo 63.º n.º 2, do Decreto-Lei n.º 270/1999 (apenas dois anos), e o facto de esta obrigação se limitar ao «pessoal essencial» ao cumprimento das obrigações de serviço público, a CIN alega que não se pode considerar que tal obrigação tenha reduzido o valor de mercado do ramo de atividade da Tirrenia.

(234) Quanto à preocupação da Comissão relativa à exigência de que o proponente vencedor cumprisse as obrigações de serviço público, a CIN observa o seguinte. Não seria possível comprovar que um procedimento concebido de modo diferente fosse suscetível de produzir um resultado diferente, mais especificamente, um preço de aquisição mais elevado. Inversamente, a escolha da adjudicação dos contratos de serviço público, e, por conseguinte, a compensação concedida na base destes, juntamente com os ativos estritamente necessários à prestação daqueles serviços, asseguraria uma maior concorrência entre os potenciais proponentes.

(235) Para alcançar este objetivo, o administrador extraordinário teria, por conseguinte, agido corretamente: i) ao limitar o âmbito do ramo de atividade colocado para venda aos ativos e contratos que eram funcionalmente essenciais à prestação do serviço público, e ii) ao impor ao adquirente apenas as obrigações exigidas por lei. A CIN considera que este objetivo foi, certamente, alcançado, visto que nada menos do que 21 partes nacionais, europeias e de países terceiros manifestaram o seu interesse na aquisição do ramo de atividade da Tirrenia.

5.2.4. *Sobre o preço de aquisição*

(236) A CIN considera que as dúvidas da Comissão relativas à possibilidade de o preço obtido pelo ramo de atividade da Tirrenia não ser o melhor possível não se justificam. De acordo com a CIN, poder-se-ia mesmo considerar que o preço de aquisição foi superior ao preço de mercado. A CIN refere, mais particularmente, o facto de um dos operadores que manifestaram interesse na aquisição do ramo de atividade da Tirrenia, nomeadamente a [...], ter contestado o preço determinado pelo perito independente nomeado pelo ministério, sustentando que o valor (380 000 000 EUR) era demasiado elevado ([81]). De acordo com a CIN, tal implica que o investidor privado considerou que o preço de aquisição pago pela CIN, que era, de facto, superior ao estabelecido pelo perito, seria excessivo. Do ponto de vista da CIN, o facto de o procedimento ter resultado no preço mais elevado não pode, portanto, ser posto em causa.

(237) Em todo o caso, a CIN sublinha que, no caso de haver várias propostas pelo ramo de atividade da Tirrenia, o critério de adjudicação seria o preço mais elevado. Além disso, por força do Decreto-Lei n.º 347/2003, o preço de aquisição não poderia ser, de modo algum, inferior ao preço do mercado estabelecido por avaliação independente.

(238) Após o termo do prazo de apresentação de propostas vinculativas em 15 de março de 2011, a CIN era a única empresa que apresentara uma proposta vinculativa de aquisição válida que cumpria os requisitos enunciados na carta sobre o procedimento. Na sequência de um pedido do administrador extraordinário, em 14 de abril de 2011, a CIN prestou esclarecimentos adicionais e apresentou uma proposta vinculativa final, a fim de harmonizar plenamente a sua proposta com a avaliação do perito nomeado pelo ministério. Neste contexto, a Tirrenia em administração extraordinária, em vez de adjudicar imediatamente o contrato à CIN, agiu no sentido de assegurar a maior concorrência possível entre os proponentes. Assim, a proposta vinculativa da CIN foi colocada na sala de consulta de dados, tendo todos os proponentes que passaram à fase de devida diligência sido convidados a apresentarem propostas de aquisição melhores. No entanto, no termo do prazo fixado (que fora prorrogado até 19 de maio de 2011) para esta última ronda de propostas, não foram recebidas quaisquer propostas.

(239) A CIN refere que a Tirrenia em administração extraordinária confirma o acima exposto, referindo, no supramencionado comunicado de imprensa de 5 de outubro de 2011, que «para comparar as propostas e proceder à adjudicação do contrato, o único critério seria o do preço mais elevado. Além disso, em conformidade com as disposições da legislação, o preço de venda não pode ser, de modo algum, inferior ao valor de mercado dos ativos estabelecido por uma avaliação ajuramentada efetuada por uma destacada instituição financeira nomeada como perito independente»; e que «no que respeita ao procedimento de venda da Tirrenia, após a Compagnia Italiana di Navigazione ter apresentado uma proposta vinculativa consentânea com o valor económico dos ativos, a fim de assegurar o mais elevado nível de transparência do procedimento de concurso, as condições dessa proposta foram dadas a conhecer a todos os proponentes, dando-lhes tempo suficiente para apresentarem as suas contrapropostas. No entanto, não foram recebidas quaisquer contrapropostas»;

([81]) A Comissão tomou igualmente em conta este facto nos seus processos relativos à fusão prevista entre a CIN e o ramo de atividade da Tirrenia (processo M.6362, posteriormente encerrado devido à retirada da notificação pelas partes).

5.2.5. *Sobre o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição*

(240) Quanto a esta questão, a CIN observou o seguinte. O diferimento do pagamento sem juros incide apenas sobre 180 000 000 EUR dos 380 100 000 EUR do preço total de aquisição. A CIN salienta também que o pagamento diferido está correlacionado com a natureza do objeto da venda, nomeadamente um segmento de atividade cujo valor efetivo depende do pagamento efetivo, num período de oito anos, dos montantes das compensações estipulados na nova Convenção. A CIN alega que esta questão foi igualmente tida em conta no relatório da avaliação do ramo de atividade da Tirrenia elaborado pelo perito independente ([82]).

(241) Além disso, a CIN refere que o diferimento parcial do pagamento sem juros também fazia parte do procedimento de concurso, na medida em que a proposta vinculativa da CIN, que incluía esta condição, foi disponibilizada na sala de consulta de dados. Todos os outros proponentes foram convidados pelo administrador extraordinário a apresentar uma proposta mais elevada. Uma vez que não foram recebidas propostas mais elevadas, a CIN alega que o vendedor obteve as melhores condições de pagamento efetivamente disponíveis no mercado. Ou seja, de acordo com a CIN, a inclusão de um diferimento parcial do pagamento sem juros representava, neste caso, a opção mais favorável e, de facto, a única opção para obter o pagamento de um preço proporcional ao valor do ramo de atividade da Tirrenia.

5.2.6. *Sobre a compensação pelo serviço público a pagar à CIN nos termos da nova Convenção*

(242) A CIN refere que, no momento da apresentação da sua proposta (ou seja, em março de 2013), era o único operador com atividade em quase todas as rotas abrangidas pela nova Convenção. Apenas na rota de serviço misto entre Nápoles e Palermo (cuja exploração ao abrigo da Convenção ocorre apenas durante a época baixa) é que existe outro operador, a Grandi Navi Veloci, desde 2011 (em colaboração com a SNAV, que já desenvolvia a sua atividade nesta rota antes de 2011). No entanto, a CIN considera que este operador não oferece serviços comparáveis aos seus. Com exceção desta rota, a CIN considera que, dada a ausência de concorrentes nas rotas abrangidas pela nova Convenção, não pode haver distorção da concorrência e efeitos no comércio intra-União. Por conseguinte, na sua opinião, a compensação paga com base na nova Convenção não poderia constituir um auxílio estatal (exceto, possivelmente, na rota Nápoles — Palermo).

(243) Além disso, a CIN alega ainda que a compensação paga com base na nova Convenção não lhe proporciona qualquer vantagem económica. Mais particularmente, a CIN considera que os quatro critérios Altmark estão preenchidos e que as dúvidas da Comissão a este respeito não se justificam. A CIN salienta que não existem operadores concorrentes nas rotas relevantes e que tal, por si só, justificaria tanto a necessidade de impor obrigações de serviço público à CIN como a correspondente compensação. A CIN acrescenta que, em todo o caso, qualquer presença temporária de um operador «concorrente» ([83]) da CIN nas rotas sujeitas a compensação de serviço público ao abrigo da nova Convenção não reduziria, por si só, as obrigações de serviço público da CIN em relação à rota em causa. Os operadores «concorrentes» têm liberdade para reduzir, suspender ou cancelar os serviços que tenham programado, ao passo que a CIN tem de garantir a continuidade do serviço nestas rotas. Além disso, ao contrário da CIN, estes operadores podem decidir livremente sobre a frequência, a capacidade, a qualidade e as tarifas dos seus serviços.

(244) No que respeita ao terceiro critério Altmark, a CIN discorda da apreciação da Comissão de que o prémio de risco de 6,5 % seria demasiado elevado, uma vez que a CIN alegadamente não assumiria riscos que geralmente recairiam sobre o prestador do serviço. A este respeito, a CIN refere que está obrigada a preservar as frequências mínimas do serviço e a aplicar os limites máximos das tarifas fixados na nova Convenção, mesmo quando a procura do mercado não justifique estas frequências ou os limites máximos das tarifas sejam demasiado baixos e economicamente insustentáveis. Por conseguinte, a CIN considera que está a assumir um risco, associado à

([82]) A CIN remete, mais particularmente, para a página 6 do relatório, na qual o perito esclarece que o intervalo relativo ao valor do segmento «foi identificado com base na presunção de que a Convenção do serviço público continuará a aplicar-se ao segmento de atividade e o Estado italiano e no pagamento das contribuições correspondentes nos termos do projeto de Convenção aplicável e especificamente refletidas no Plano do Segmento com base no Intervalo. [...] Puramente a título de exemplo, uma redução de 10 % das contribuições poderia provocar, se todos os restantes pressupostos do plano elaborado pela gestão da empresa se mantivessem inalterados, uma redução do Intervalo de aproximadamente 35 milhões de EUR.»

([83]) A CIN salienta que os serviços ocasionais efetivamente oferecidos por operadores «concorrentes» não são de modo algum comparáveis com os serviços garantidos pela CIN com base nas obrigações de serviço público estipuladas na nova Convenção, tanto em termos de ligações (as quais, onde elas existem, se limitam essencialmente à época alta) como em termos das frequências oferecidas.

incerteza da procura do mercado, que não afeta outros operadores do mercado ([84]). A CIN está também obrigada a assumir o custo, pelo menos durante três anos, de possíveis alterações das variáveis económicas de referência (que foram utilizadas para fixar a compensação pública) que resultem na insuficiência da compensação pública para cobrir as obrigações de serviço público. Caso surjam circunstâncias graves e imprevistas (como uma crise específica do setor), a CIN tem de aceitar uma redução das receitas ou um aumento dos custos (exceto custos de combustíveis) até um máximo de 3 % das receitas/dos custos previstos e, em todo o caso, tem de aceitar uma redução das receitas ou um aumento dos custos no primeiro dos três anos do período de atividade (ver considerando 107). A CIN salienta ainda que os parâmetros económicos, com base nos quais foi fixada a compensação, foram determinados tendo em conta a situação do mercado em 2009. De acordo com a CIN, o número de passageiros transportados desde então diminuiu, tendo os custos (p. ex., os encargos e as despesas portuárias, os custos de manutenção e seguros) aumentado. Por estes motivos, a CIN considera que o prémio de risco que recebe não pode implicar uma sobrecompensação e que, por conseguinte, o terceiro critério Altmark está preenchido.

(245) No que respeita às dúvidas da Comissão sobre o quarto critério Altmark, a CIN observou o seguinte. O procedimento de concurso apenas dizia respeito aos ativos da empresa estritamente necessários para cumprir as obrigações de serviço público estabelecidas na nova Convenção (e não à empresa no seu todo, como sugerido na Decisão de 2012). De acordo com a CIN, este concurso foi realizado por meio de um procedimento de concurso transparente, incondicional e não discriminatório, o que permitiu obter o melhor preço de venda efetivamente possível. A CIN considera que isto permitiu ao proponente selecionado cumprir as obrigações de serviço público estipuladas na nova Convenção da forma mais eficiente possível, utilizando (apenas) os ativos necessários e essenciais à prestação destes serviços. A CIN também discorda do ponto de vista da Comissão de que os potenciais proponentes que dispunham já das suas próprias embarcações e tripulações poderiam ter prestado o serviço com custos inferiores. A este respeito, a CIN refere que estes operadores utilizariam geralmente estas embarcações para prestar os próprios serviços, não estando, portanto, disponíveis para prestar serviços adicionais, como os postos a concurso. Tanto mais assim seria quanto houvesse restrições rigorosas relativas à capacidade das embarcações e à frequência dos serviços, tal como exigido pela nova Convenção. Por todos os motivos acima expostos, a CIN conclui que o quarto critério Altmark está também preenchido.

(246) Não obstante o facto de a CIN considerar que a compensação paga com base na nova Convenção não constitui um auxílio estatal, por uma questão de exaustividade, respondeu também às dúvidas da Comissão sobre a compatibilidade desta compensação com o mercado interno. Mais particularmente, a CIN salienta que esta medida, na medida em que constituísse um auxílio estatal, cumpriria as condições da Decisão SIEG de 2011. A este respeito, a CIN refere que o prazo da nova Convenção é inferior a dez anos, conforme exigido no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão SIEG de 2011. Além disso, todas as rotas exploradas ao abrigo da nova Convenção (apenas durante a época baixa, nos respetivos casos) teriam tido menos de 300 000 passageiros nos anos de 2010 e 2011 (os dois anos anteriores à atribuição) e, por conseguinte, cumpririam o disposto no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011. Por fim, a CIN remete para a sua resposta relativa ao primeiro e terceiro critérios Altmark para responder às dúvidas da Comissão sobre o caráter real do SIEG e a proporcionalidade da compensação concedida.

5.2.7. *Sobre a (ausência de) continuidade económica entre a Tirrenia e a CIN*

(247) A CIN salienta que a Comissão essencialmente desenvolveu a noção de continuidade económica entre duas empresas, para efeitos de auxílio estatal, para os casos específicos em que as empresas que beneficiam de auxílios transferiram partes lucrativas das suas empresas para outras empresas que detinham ou controlavam, mesmo que indiretamente. À luz do exposto acima, a CIN considera que a privatização do ramo de atividade da Tirrenia está completamente fora do âmbito de aplicação deste teste, uma vez que não existe qualquer relação empresarial ou outra que ligue a Tirrenia (e de forma geral o grupo Tirrenia) à CIN.

(248) Além disso, a CIN salienta que houve alguns casos, ainda que sejam poucos e discutíveis, em que o teste da continuidade económica foi igualmente aplicado pela Comissão em relação à transferência de ativos ou empresas entre entidades independentes, sem qualquer relação entre as estruturas acionistas. No entanto, mesmo que se procedesse à aplicação do teste ao caso em apreço (que a CIN contesta), a CIN alega que não se verificaria qualquer continuidade económica pelos seguintes motivos.

([84]) A CIN considera que este risco é especialmente pertinente, visto que não tem um direito exclusivo e, por conseguinte, não tem a certeza de prestar o serviço em exclusividade.

(249) Em primeiro lugar, não há qualquer relação de identidade ou empresarial entre a CIN e o acionista único da Tirrenia, a Fintecna, uma empresa totalmente detida pelo Ministério da Economia e das Finanças italiano. Em segundo lugar, o objeto da venda corresponde apenas aos ativos e contratos funcionalmente essenciais à prestação do serviço público. Em terceiro lugar, o critério de adjudicação foi preço mais elevado. Em quarto lugar, considera-se que a compra da CIN do ramo de atividade da Tirrenia integra uma «lógica empresarial» peculiar e assente num plano de negócios cujos pressupostos subjacentes diferem dos da Tirrenia. Mais particularmente, a CIN pretende pôr em prática um plano abrangente para restabelecer a eficiência do ramo de atividade da Tirrenia. Por fim, não houve uma transferência automática dos trabalhadores para a CIN, nem foram preservados os direitos adquiridos dos trabalhadores, havendo sim uma obrigação de a CIN preservar durante dois anos os níveis de pessoal necessários ao cumprimento das obrigações de serviço público.

5.2.8. *Outras observações da CIN*

(250) A pedido da Comissão, a CIN facultou dados pormenorizados sobre as rotas que explorou no período entre 20 de julho de 2012 e 31 de dezembro de 2012, tanto ao abrigo do regime de serviço público como enquanto operador privado. As informações prestadas incluíam, nomeadamente, os seguintes elementos:

1) A época em que a rota foi explorada (ou seja, época alta ou baixa, durante todo o ano);

2) O nome e a arqueação da(s) embarcação(ões) utilizada(s) para explorar esta rota;

3) O número médio de passageiros por viagem;

4) O volume médio de mercadorias transportadas (em toneladas) por viagem;

5) As receitas totais médias por viagem (em EUR);

6) O número médio de trabalhadores por viagem ([85]).

(251) Além disso, a CIN também facultou a lista das rotas em relação às quais tinha obrigações de serviço público, nomeadamente os respetivos âmbitos em termos de períodos do ano e arqueação bruta mínima da(s) embarcação (ões) a utilizar em cada rota. Por fim, a CIN reiterou alguns dos argumentos apresentados na sua resposta de 1 de março de 2012 à Decisão de 2011, em especial no respeitante ao procedimento de privatização, alegando que os factos do processo demonstravam que não lhe fora concedida qualquer vantagem em razão da agregação das obrigações de serviço público aos ativos necessários ao seu cumprimento e que não foram associadas condições prejudiciais ao preço de venda ([86]).

5.3. **Observações da Pan Med**

(252) Na sua resposta à Decisão de 2011, a Pan Med alegou que existem concorrentes que prestam diariamente serviços nas ligações Génova — Porto Torres e Nápoles — Palermo, pesem embora as alegações da Itália de que nenhum concorrente da Tirrenia presta serviços semelhantes em termos de frequência e continuidade.

(253) Mais concretamente, de acordo com a Pan Med, há pelo menos dez anos que a Grandi Navi Veloci explora a ligação Génova — Porto Torres, ao passo que a SNAV explora a ligação Nápoles — Palermo (a partir de 2011 em cooperação com a Grandi Navi Veloci). Além disso, a Moby ofereceria uma ligação entre Liorne e Cagliari. Por conseguinte, a Tirrenia não seria o único operador nesta ligação. Além disso, a Pan Med alegou que os serviços de transporte exclusivo de mercadorias de Nápoles para Cagliari, de Ravena para a Catânia e de Liorne para Cagliari não podem constituir um efetivo SIEG, na medida em que não asseguram a continuidade territorial, sendo meramente uma rota alternativa aos veículos de transporte de mercadorias que, na ausência destas ligações, seguiriam rotas de outros serviços de transporte de mercadorias existentes. A Pan Med concentra-se, sobretudo, nas ligações à Sicília e refere as alternativas rodoviárias à travessia do estreito de Messina por *ferry*. Por fim, a Pan Med alegou que os preços de transporte de mercadorias alegadamente baixos aplicados pela Tirrenia nestas rotas constituem uma barreira à entrada de outros operadores neste mercado.

([85]) Este incluía apenas o número de trabalhadores da tripulação (a bordo, e também de licença ou fora de serviço), sem especificar o número de trabalhadores total e de trabalhadores em terra para cada rota. A CIN salienta ainda que os regulamentos aplicáveis proporcionam orientações precisas em matéria de horas de trabalho e de segurança e proteção do pessoal para assegurar uma quantidade suficiente e a devida qualidade da tripulação de cada ligação.

([86]) Ver secções 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 e 5.2.4 para mais informações.

(254) Na sua resposta à Decisão de 2012, a Pan Med alegou que pretendia começar a explorar novas rotas, mas alegou que a concorrência seria dificultada pelo auxílio incompatível concedido às empresas do antigo grupo Tirrenia e aos seus adquirentes. Os considerandos seguintes resumem as observações da Pan Med, que ora se referem exclusivamente à Tirrenia ora se referem a todas as empresas do grupo Tirrenia.

(255) No que respeita ao auxílio de emergência concedido à Tirrenia e à Siremar, a Pan Med alega que, a partir de 28 de agosto de 2011 — data em que este auxílio deveria ter terminado — até ao seu reembolso aproximadamente um ano e dois meses mais tarde, estas duas empresas beneficiaram de um auxílio de emergência ilegal e irregular. Mais particularmente, o auxílio de emergência não cumpriria as Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação e não faria parte de um plano de reestruturação abrangente. Por conseguinte, de acordo com a Pan Med, constituiria um auxílio ao funcionamento da Tirrenia e da Siremar.

(256) Sobre as novas Convenções, a Pan Med formulou observações relativas ao caráter real do SIEG prestado pela CIN e pela Compagnia delle Isole («CdI»). A Pan Med alegou que nem as necessidades das áreas em causa em termos de mobilidade das comunidades locais nem as relacionadas com o desenvolvimento económico poderiam continuar a justificar a compensação pública destes operadores. A Pan Med salientou que o objetivo de assegurar a continuidade territorial não deveria ser alcançado por meio da agregação de rotas selecionadas arbitrariamente, que, neste caso, não parecem refletir o interesse geral.

(257) A carta continha igualmente um resumo da Pan Med da situação concorrencial das rotas de cabotagem servidas ao abrigo do regime de serviço público da CIN e da CdI. A partir desta visão geral, a Pan Med concluiu que, em muitas destas rotas ([87]), existem operadores concorrentes que, na sua opinião, prestariam serviços comparáveis. Tal demonstraria que o mercado consegue, de facto, cumprir as obrigações de serviço público que foram confiadas à CIN e à CdI. Além disso, a Pan Med salientou que, para algumas rotas, a CIN apenas recebe uma compensação pelos serviços prestados na época baixa, tendo liberdade para fixar os seus preços na época alta. De acordo com a Pan Med, tal criaria um subvencionamento cruzado indevido com recurso a fundos públicos.

(258) A Pan Med argumentou ainda que, atualmente, a ilha da Sicília é adequadamente servida por seis aeroportos ([88]). Mais particularmente, as ligações aéreas entre a região da Sicília e o continente italiano seriam i) comparáveis em termos de frequência, continuidade e regularidade com os serviços de transporte marítimo que recebem compensação pública e ii) suficientes para assegurar a mobilidade das comunidades locais. No que respeita ao argumento do desenvolvimento económico, a Pan Med salientou que a maioria do transporte de mercadorias na Itália é rodoviário e que as ligações com a Sicília estão bem desenvolvidas no estreito de Messina. Além disso, muitas das ligações marítimas subvencionadas não teriam como destino ou origem zonas remotas.

(259) Além do exposto acima, a Pan Med alega que a compensação pela prestação do serviço público permite aos operadores obterem lucros mais do que razoáveis e, por conseguinte, não preencheria o terceiro critério Altmark. A Pan Med apresentou um exemplo do cálculo dos custos e das receitas na rota Ravena-Catânia em 2010, que alegadamente teria resultado num lucro de 8,3 milhões de EUR ([89]) e, por conseguinte, numa sobrecompensação do operador, a Tirrenia. A Pan Med considera ainda que o prémio de risco de 6,5 % estabelecido na Diretiva CIPE não se justifica, uma vez que a CIN não assumiria qualquer risco empresarial.

(260) A Pan Med descreveu, em seguida, um conjunto de novas rotas que pretendia explorar, nomeadamente a ligação Augusta-Ravena. A Pan Med alegou que, deste modo, ofereceria um serviço contínuo ao longo do corredor adriático, estabelecendo ligações com partida e destino à Sicília e proporcionando uma maior capacidade de transporte de mercadorias e uma maior abrangência das ligações ao continente. Por conseguinte, alegou que as forças de mercado são suficientes para prestar o SIEG confiado à CIN na rota Ravena-Catânia. A Pan Med, entre outros, apresentou um argumento semelhante relativamente à rota Gaeta — Termini Imerese, que entraria em concorrência com a rota Nápoles — Palermo explorada pela CIN.

([87]) Mais concretamente, a Pan Med mencionou que a Grimaldi prestava serviços de transporte de mercadorias nas rotas Ravena — Catânia, Salerno — Cagliari, Palermo — Cagliari e Trapani — Cagliari. De acordo com a Pan Med, a Moby e a Sardinia Ferries exploravam sazonalmente a rota Civitavecchia — Olbia, ao passo que a Moby exploraria durante todo o ano a rota Génova — Olbia. De acordo com a Pan Med, a Moby exploraria ainda uma ligação semanal entre Civitavecchia e Arbatax.

([88]) Palermo, Catânia, Ragusa, Trapani, assim como os aeroportos de Lampedusa e Pantelleria.

([89]) A Comissão não apreciará esta alegação infundada nesta Decisão, uma vez que a contabilidade analítica transmitida pelas autoridades italianas demonstra que a Tirrenia registou um prejuízo nesta rota em 2010.

(261) Quanto ao pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição do ramo de atividade da Tirrenia, a Pan Med salienta que a opção de proceder ao pagamento em prestações não constava do convite à manifestação de interesse da aquisição do ramo de atividade da Tirrenia nem foi anunciada pelo administrador extraordinário da Tirrenia ou pelo(s) seu(s) consultor(es). Se a Pan Med tivesse tido conhecimento da possibilidade de proceder ao pagamento do preço em prestações, alega que teria avaliado seriamente a possibilidade de adquirir o ramo de atividade da Tirrenia. Além disso, a Pan Med refere que manifestou o seu interesse à Tirrenia em administração extraordinária em adquirir apenas a divisão Adriatica da Tirrenia, mas não recebeu qualquer resposta.

(262) Por fim, nas conclusões da sua resposta à Decisão de 2012, a Pan Med alegou que considera existir uma continuidade económica entre a Tirrenia e a CIN. Por este motivo, a Pan Med considera que a CIN teria de reembolsar o alegado auxílio incompatível.

5.4. **Observações da Grandi Navi Veloci**

(263) A Grandi Navi Veloci apresentou observações sobre as seguintes matérias: i) a alegada violação do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima; ii) a compensação anual da obrigação de serviço público; iii) a privatização dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar; iv) a prioridade de acostagem concedida à Saremar; v) outras medidas de auxílio concedidas no contexto das privatizações; vi) a ilegalidade dos auxílios já concedidos e a necessidade de suspender e recuperar provisoriamente os auxílios ([90]). A maioria destas observações dizem apenas respeito ao caso específico da Saremar, que não é abrangido pelo âmbito de aplicação da presente decisão. Nos considerandos seguintes, resume-se as observações mais pertinentes para a presente decisão.

(264) No que respeita à privatização dos ramos de atividade da Tirrenia e da Siremar, a Grandi Navi Veloci concordou com a opinião preliminar da Comissão, expressa na sua Decisão de 2011, de que o processo não foi suficientemente transparente e incondicional de modo que permitisse excluir a existência de auxílio. Além disso, a empresa alegou que as autoridades italianas estavam a adiar indefinidamente a privatização das empresas do grupo Tirrenia, não obstante as garantias alegadamente dadas à Comissão no decurso dos anos e formalizadas na Decisão de 2001 (nos considerandos 4 e 12) e na Decisão de 2004 (nos considerandos 5 e 45). A empresa alegou que a perspetiva de uma futura privatização fora utilizada como instrumento de negociação para que a Comissão permitisse o pagamento das compensações de serviço público às empresas do grupo Tirrenia até 2008.

(265) No que respeita à prioridade de acostagem, a empresa citou duas decisões (*segnalazioni*) da AGCM que afirmam que esta prioridade pode ter um impacto negativo na concorrência, em especial se o beneficiário tiver um direito exclusivo às faixas horárias de acostagem mais valiosas do ponto de vista económico. A empresa não contestou a opinião preliminar da Comissão de que a medida não constitui um auxílio estatal, visto que não há perda de recursos estatais. No entanto, a Grandi Navi Veloci alegou que a transferência da prioridade de acostagem para os novos proprietários das empresas do antigo grupo Tirrenia, conforme prevista no artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009, constitui, em si mesma, uma violação do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima.

(266) A pedido da Comissão, a GNV apresentou igualmente dados pormenorizados da sua própria atividade nas rotas exploradas pela Tirrenia/CIN ao abrigo do regime de serviço público. Mais particularmente, a GNV explicou que explorava as seguintes rotas:

— Génova — Porto Torres: durante todo o ano de 2009 e 2010, entre 1 de janeiro de 2011 e 5 de novembro de 2011 e entre 30 de março de 2012 e 16 de setembro de 2012;

— Génova — Olbia (apenas na época alta): entre 22 de maio de 2009 e 5 de outubro de 2009, entre 28 de maio de 2010 e 3 de outubro de 2010, entre 27 de maio de 2011 e 18 de setembro de 2011 e entre 1 de junho de 2012 e 15 de setembro de 2012;

— Nápoles — Palermo: não desenvolveu atividade nesta rota em 2009 e 2010, entre maio e dezembro de 2011 e durante todo o ano de 2012.

(267) No que respeita à rota Génova-Porto Torres, a GNV salientou que reduziu os serviços prestados (nomeadamente a frequência) em 2012 após a entrada da Saremar no mercado. Quanto à rota Nápoles — Palermo, a GNV começou a explorar em 2012 duas ligações diárias (uma durante a noite e outra durante o dia) durante o ano inteiro. A GNV alegou que os seus serviços nestas rotas são equivalentes aos oferecidos pela Tirrenia/CIN. Nas respostas, a GNV indicou ainda que, na rota Nápoles — Palermo, utiliza as seguintes embarcações: *SNAV Sardegna* (construída em 1989), *SNAV Campania* (construída em 1974), *SNAV Lazio* (construída em 1989) e, apenas em 2011, também a *Finn Forest* (construída em 1978).

([90]) Nos termos do artigo 11.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, JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

6. **OBSERVAÇÕES DA GRIMALDI**

(268) A Grimaldi apresentou várias denúncias, todas após o termo dos prazos processuais de apresentação de observações de terceiros interessados sobre a Decisão de 2011 e a Decisão de 2012. Nenhuma destas denúncias foi apresentada por meio do preenchimento do formulário de denúncia a que se refere o artigo 24.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ([91]). No entanto, a Comissão resumirá estas denúncias nas seguintes secções e responderá às mesmas na secção 7.4.

6.1. **Primeira denúncia (fevereiro de 2016)**

(269) Em 12 de fevereiro de 2016, a Grimaldi apresentou uma denúncia à Comissão relativa à compensação concedida à CIN ao abrigo da nova Convenção e a um alegado abuso de posição dominante (nos termos do artigo 102.º do TFUE), sem, porém, apresentar documentos comprovativos. A carta fora igualmente remetida à AGCM. Resume-se abaixo os elementos mais pertinentes para a presente decisão.

(270) No que respeita aos elementos em matéria de auxílio estatal, a Grimaldi alegou que a CIN seria sobrecompensada pelo cumprimento das suas alegadas obrigações de serviço público. A Grimaldi apresentou os seguintes argumentos.

(271) Em primeiro lugar, o montante fixo da compensação foi calculado com base em pressupostos em matéria de custos, em especial custos de combustíveis, alegadamente obsoletos e erróneos. De facto, a Grimaldi considerou, mais especificamente, que os últimos, que representariam aproximadamente 30 % dos custos de transporte, diminuíram drasticamente entre 2012 e 2016, pelo que, na sua opinião, a compensação deveria ter sido ajustada (ou seja, reduzida) em conformidade ([92]).

(272) Em segundo lugar, a Grimaldi alegou igualmente que numerosos descontos e iniciativas de comercialização agressivas realizadas pela CIN só foram possíveis em resultado da sobrecompensação ao abrigo da nova Convenção. Mais particularmente, a Grimaldi salientou que, em fevereiro de 2016, a CIN e a Moby ofereceram duas promoções idênticas, sugerindo, assim, que o funcionamento tanto da CIN como da Moby seguia uma estratégia empresarial integrada e que a CIN utilizava a alegada sobrecompensação decorrente da nova Convenção para proceder ao subvencionamento cruzado das ofertas e promoções da Moby.

(273) Em terceiro lugar, a Grimaldi salientou que, nalgumas das rotas da nova Convenção, a CIN teria efetivamente um monopólio, ao passo que noutras o principal concorrente seria a própria Moby. A Grimaldi argumenta, por conseguinte, que, em resultado da aquisição pela Onorato Partecipazioni do controlo exclusivo da CIN e da Moby, autorizada pela AGCM na sua Resolução n.º 25 773, a concorrência deixou, efetivamente, de existir para a CIN nas rotas em que a Moby era anteriormente o seu concorrente. Por conseguinte, de acordo com a Grimaldi, o prémio de risco previsto no cálculo da compensação da CIN ao abrigo da nova Convenção deveria ser reduzido, visto que este visava remunerar o risco adicional assumido pela CIN nas rotas em que não cumpria as obrigações de serviço público em condições de exclusividade. Além disso, a Grimaldi destacou que o facto de a CIN receber «subvenções públicas consideráveis» decorrentes das suas obrigações de serviço público fora considerado, nos n.ºs 47 e 56 da Decisão n.º 25 773 da AGCM, uma barreira à entrada de potenciais concorrentes nos mercados em que a concentração CIN/Moby criaria efetivamente uma posição dominante, aproximando-se do monopólio ([93]).

(274) A Grimaldi considerou igualmente que não havia verdadeiramente necessidade de um SIEG, pelo menos, nalgumas rotas onde existiriam concorrentes, em especial nas ligações Génova — Olbia e Civitavecchia — Olbia, nas quais a própria Moby estava presente. De acordo com a Grimaldi, tal sugere que a presença simultânea da CIN e da Moby em ambas as rotas seria suficientemente estável para pôr em causa a necessidade de um SIEG, pelo menos durante os anos em causa.

(275) No que respeita ao alegado abuso de posição dominante, a Grimaldi descreve em termos gerais várias práticas de mercado abusivas e retaliatórias alegadamente cometidas pela CIN e pela Moby contra os seus clientes, no setor do transporte, que começavam a utilizar os serviços dos concorrentes da Moby e da CIN em diversas rotas. A Grimaldi salienta ainda que a alegada compensação excessiva conferida à CIN ao abrigo da nova Convenção lhe concedia os meios financeiros para utilizar práticas restritivas contra potenciais novos operadores no mercado.

([91]) Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

([92]) Além disso, a Grimaldi argumenta que, visto que a reapreciação do equilíbrio económico e financeiro da nova Convenção ocorre apenas de três em três anos e, alegadamente, a título voluntário, essencialmente não há forma de ter em conta as variações do custo dos combustíveis na fixação da compensação.

([93]) Este ponto é mais pormenorizadamente desenvolvido pela AGCM nos n.ºs 198 a 207 da sua Decisão n.º 27 053. Ver secção 6.2 para mais informações.

(276) Por fim, a Grimaldi alegou que o auxílio concedido à CIN é ilegal porquanto a Itália não respeitou a respetiva proibição de execução por força do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e sugeriu que a Comissão aprovasse uma decisão que obrigasse a Itália a suspender o pagamento dos auxílios e a recuperá-los provisoriamente (pelo menos, a parte relativa à alegada sobrecompensação) ao abrigo do artigo 13.º do Regulamento (UE) 2015/1589.

6.2. **Resolução n.º 27 053 de 28 de março de 2018 da AGCM**

(277) Em 28 de março de 2018, a AGCM adotou a sua Resolução n.º 27 053, em parte, como resultado da carta da Grimaldi (ver considerando 269), concluindo que, entre 28 de setembro de 2015 e a data de adoção da resolução (ou seja, 28 de fevereiro de 2018), tanto a CIN como a Moby tinham explorado abusivamente a sua posição dominante de acordo com o artigo 102.º, alínea b), do TFUE em várias rotas de transporte misto e de mercadorias entre a Itália continental e a Sardenha, nomeadamente:

1) Génova — Porto Torres

2) Olbia — Génova

3) Olbia — Civitavecchia

4) Liorne — Cagliari

5) Cagliari — Civitavecchia

(278) As práticas anticoncorrenciais ocorreram nas cinco rotas supramencionadas, que são abrangidas pela nova Convenção, durante o período em que as respetivas obrigações de serviço público estavam em vigor. Estas práticas incluíam a negação de acesso aos navios a transportadores e também bens perecíveis. Por esta violação das regras de concorrência, a CIN e a Moby tiveram de pagar uma coima de 29 202 673,73 EUR.

(279) Da Resolução n.º 27 053 da AGCM coube recurso para o tribunal administrativo regional (*Tribunale Amministrativo Regionale*, a seguir designado «TAR»), tendo sido, por conseguinte, suspensa a coima. Em 4 de junho de 2019, o TAR proferiu o seu acórdão n.º 7175/2019, anulando parcialmente a Resolução n.º 27 053 da AGCM e solicitando que a AGCM retomasse a investigação e recalculasse a coima.

6.3. **Segunda denúncia (maio de 2018)**

(280) Em 29 de maio de 2018, a Grimaldi apresentou uma nova denúncia à Comissão, em grande medida baseada na Resolução n.º 27 053 da AGCM, reiterando as alegações feitas na sua primeira denúncia e apresentando argumentos adicionais em apoio daquelas, que são resumidos a seguir.

(281) Em primeiro lugar, a respeito da sobrecompensação nos termos da nova Convenção, a Grimaldi comunicou que o Ministério dos Transportes italiano alegadamente criticara a prática descrita no considerando 272, porquanto poderia pôr em risco a sustentabilidade financeira da nova Convenção e representaria uma alegada mistura inoportuna dos custos e das receitas das duas empresas. A partir do exposto acima, a Grimaldi sugeriu ainda que a CIN não tinha respeitado a separação da contabilidade exigida.

(282) Em segundo lugar, no que respeita ao caráter real do SIEG, a Grimaldi argumentou que existem vários operadores nalgumas rotas abrangidas pelas obrigações de serviço público, pondo, assim, em causa a existência de um efetivo SIEG. Mais particularmente, a Grimaldi alegou que a Moby, a GNV, a Forship, a Grendi e a própria Grimaldi exploram, em diversas ocasiões durante o ano, rotas que poderiam ser consideradas equivalentes às oferecidas pela CIN ao abrigo da nova Convenção (por vezes apenas com portos alternativos).

(283) Além disso, a Grimaldi argumentou que a CIN tem repetidamente violado os termos da Convenção. Mais particularmente, de acordo com a Decisão n.º 27 053 da AGCM, em várias rotas com partida e destino à Sardenha que são abrangidas pelas obrigações de serviço público, foi sistematicamente recusado o embarque ou foram aplicadas condições de mercado prejudiciais aos operadores de transporte para dissuadir a entrada de novos operadores do mercado nalgumas destas rotas, nomeadamente a própria Grimaldi e a Grendi. Não obstante o abuso de posição dominante, a Grimaldi considerou que tal demonstra que a CIN não presta efetivamente um SIEG, pelo menos no que respeita ao transporte de mercadorias, visto que não proporcionou qualquer continuidade territorial a estes operadores de transporte. Pelo contrário, a Grimaldi considera que a CIN está meramente a utilizar a compensação de serviço público para explorar abusivamente a sua posição dominante, juntamente com a Moby.

(284) Em terceiro lugar, a Grimaldi considerou que o atraso no pagamento da primeira prestação do preço diferido do ramo de atividade da Tirrenia, no valor de 55 milhões de EUR, confere uma vantagem adicional à CIN (ver considerando 88, alínea b)).

6.4. **Terceira denúncia (setembro de 2018)**

(285) Em 18 de setembro de 2018, a Grimaldi apresentou uma nova denúncia, dirigida ao Ministério dos Transportes italiano, à AGCM e à Comissão. Nesta denúncia, a Grimaldi informou o Ministério dos Transportes e a AGCM sobre a anunciada fusão da CIN e da Moby e solicitou a intervenção das autoridades italianas no âmbito das respetivas competências. O grupo Moby anunciou esta fusão no seu relatório semestral de 30 de junho de 2018, afirmando que a devida escritura seria assinada em novembro de 2018 e que a fusão entraria em vigor a partir de 1 de janeiro de 2018 (ver considerando 83).

(286) A Grimaldi argumentou que esta fusão violaria a decisão da AGCM de 23 de setembro de 2013, que alegadamente afirmaria que uma fusão da Moby e da CIN violaria a obrigação de «separação das empresas» da CIN por força do artigo 8.º, n.º 2-A, da Lei n.º 287/90 (aditado por meio do artigo 11.º, n.º 3, da Lei n.º 57/2001) ([94]). Ao abrigo desta regra, o SIEG não pode ser prestado por empresas que desenvolvam atividades comerciais, devendo estas duas atividades ser desenvolvidas por empresas distintas (ainda que façam parte do mesmo grupo). Por este motivo, a Grimaldi solicitou a intervenção da AGCM no sentido de sancionar as duas empresas por força do artigo 8.º, n.º 2-E, e também com base em decisões tomadas em processos semelhantes.

(287) Além disso, a Grimaldi alegou que a fusão violaria a Convenção de 18 de julho de 2012. Mais particularmente, a Grimaldi argumentou que a fusão violaria o requisito de manter uma contabilidade analítica e separada dos custos e receitas de cada rota de serviço público. De acordo com a Grimaldi, por força do artigo 22.º da nova Convenção, este requisito tem de ser interpretado à luz do artigo 8.º, n.º 2-A, da Lei n.º 287/90, que exige uma completa separação das empresas, e não uma mera separação da contabilidade. De facto, a Grimaldi alegou que a fusão permitiria à CIN proceder ao subvencionamento cruzado dos serviços comerciais prestados por si própria ou pela Moby e impediria o ministério de verificar devidamente a utilização das subvenções públicas.

(288) Por fim, a Grimaldi instou a Comissão a encerrar o seu procedimento de investigação formal.

6.5. **Outras denúncias (outubro e novembro de 2018)**

(289) Em 9 de outubro de 2018, a Grimaldi apresentou outra denúncia ao Ministério dos Transportes italiano e à AGCM, remetendo uma cópia à Comissão para informação. Nessa carta, a Grimaldi centrava-se nos aumentos de preços anunciados pela Moby e pela CIN, para alegadamente compensar o aumento do custo dos combustíveis. A Grimaldi salientou que os aumentos são mais acentuados nas rotas que a Moby/CIN alegadamente explora em monopólio (Génova — Olbia, Génova — Porto Torres) e menos acentuados nas rotas em que a Moby/CIN concorre com a Grimaldi (Nápoles — Catânia, explorando a Grimaldi a rota Salerno — Catânia). Além disso, a Grimaldi referiu que os aumentos dos preços não são proporcionais à extensão da rota, como deveriam ser se, de facto, visassem fazer face ao aumento dos custos dos combustíveis. Por estes motivos, a Grimaldi solicitou:

a) Que a AGCM verificasse o alegado caráter abusivo e anticoncorrencial dos aumentos dos preços da Moby e da CIN (que alegadamente representariam uma violação dos termos da Decisão n.º 27 053 da AGCM de 28 de fevereiro de 2018);

b) Que a AGCM impedisse a fusão por incorporação da Moby na CIN (tal como solicitado na denúncia anterior de 18 de setembro de 2018);

c) Que o Ministério dos Transportes verificasse a compatibilidade dos aumentos dos preços da CIN com os termos da nova Convenção.

(290) Em 20 de novembro de 2018, a Grimaldi apresentou uma nova denúncia à AGCM e remeteu uma cópia dessa carta ao Ministério dos Transportes italiano e à Comissão. Nesta denúncia, a Grimaldi reiterou o seu pedido para que a autoridade da concorrência italiana impedisse a fusão anunciada da Moby e da CIN. A Grimaldi reconheceu que a fusão não carece de autorização prévia da AGCM, uma vez que se trata de uma pura reestruturação de um grupo.

([94]) GURI n.º 240 de 13 de outubro de 1990.

No entanto, a Grimaldi alegou que as confusões dos custos e das receitas do SIEG e das atividades comerciais apenas aumentaria após a fusão. Para fundamentar as suas alegações, a Grimaldi remeteu para duas cartas enviadas pelo Ministério dos Transportes à CIN sobre as ofertas comerciais conjuntas desta e da Moby e o respetivo impacto potencial no equilíbrio financeiro da nova Convenção.

7. **APRECIAÇÃO**

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

(291) De acordo com o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

(292) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, para determinar se as medidas que se inserem no âmbito de aplicação da presente decisão constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, devem ser cumulativamente satisfeitas todas as condições supramencionadas. Nomeadamente, a medida deve:

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

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

c) Falsear ou ameaçar falsear a concorrência,

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

(293) A Comissão observa que a prioridade de acostagem, que se aplica apenas às rotas de serviço público, está inextricavelmente ligada à prestação do SIEG por parte da Tirrenia e do seu adquirente, a CIN. Por conseguinte, esta medida será apreciada juntamente com a compensação pelo serviço público concedida a estas empresas (ver secções 7.1.1 e 7.1.3).

(294) Além disso, a Comissão observa que a nova Convenção entre a Itália e a CIN deve ser apreciada juntamente com a privatização do ramo de atividade da Tirrenia (incluindo o pagamento diferido de parte do preço de aquisição). A apreciação conjunta afigura-se adequada porquanto a Itália, no fundo, organizou um concurso para um contrato de serviço público (ou seja, a nova Convenção) de acordo com o qual o proponente vencedor teria de adquirir à Tirrenia um conjunto de ativos (sobretudo embarcações) necessários ao cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas no referido contrato de serviço público.

7.1.1. *Prorrogação da Convenção inicial entre a Tirrenia e a Itália*

7.1.1.1. Recursos estatais

(295) A fim de ser considerada auxílio estatal, uma medida deve ser imputável ao Estado e concedida direta ou indiretamente mediante recursos estatais.

(296) O Estado italiano confiou a exploração de rotas marítimas à Tirrenia nos termos da Convenção inicial, tal como prorrogada. A Convenção inicial foi celebrada com o Estado, sendo a resultante compensação de serviço público paga à Tirrenia pelo Estado a partir do próprio orçamento. Por conseguinte, a compensação de serviço público da Tirrenia é imputável ao Estado e é concedida mediante recursos estatais.

(297) A Comissão observa que, de acordo com a Itália, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas às devidas autoridades portuárias pela acostagem, mas a Tirrenia não pagou qualquer taxa adicional pela prioridade de acostagem. No entanto, a Comissão considera que, em princípio, a Itália poderia ter decidido impor uma taxa adicional pela prioridade de acostagem e que, ao não o fazer, renunciou a receitas estatais. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem é concedida por lei (ver considerando 108), é imputável ao Estado.

7.1.1.2. Seletividade

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

7.1.1.3. Vantagem económica

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

(300) Mais particularmente, no seu acórdão no processo Altmark ([95]), o Tribunal de Justiça decidiu que, se uma intervenção estatal deve ser considerada uma compensação que representa a contrapartida das prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público, de forma que estas empresas não beneficiam, na realidade, de uma vantagem financeira e que, portanto, a referida intervenção não tem por efeito colocar essas empresas numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas que lhes fazem concorrência, essa intervenção não cai sob a alçada do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(301) No entanto, o Tribunal de Justiça também esclareceu que, para que num caso concreto tal compensação de serviço público possa escapar à qualificação de auxílio estatal, deve estar reunido um determinado número de critérios («critérios Altmark»), que são resumidos abaixo:

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

2) Os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente («Altmark 2»);

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

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

(302) A Comissão especificou como aplica os critérios Altmark na sua comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral («Comunicação SIEG») ([96]).

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

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

(305) Em nenhuma das prorrogações da Convenção inicial durante o período entre 1 de janeiro de 2009 e 18 de julho de 2012 a Tirrenia foi selecionada na sequência de um procedimento de concurso público. O Estado italiano limitou-se a prorrogar o sistema já em vigor, autorizando desse modo o operador pré-estabelecido a continuar a receber uma compensação pelo exercício das obrigações de serviço público.

([95]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

(306) Além disso, as autoridades italianas não facultaram à Comissão qualquer indicação de que o nível de compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações. A Itália apenas argumentou que a compensação de serviço público da Tirrenia diminuiu significativamente a partir de 2010, na sequência da introdução do montante máximo de compensação estabelecido pela Lei de 2009 (ver considerando 25). No entanto, a Itália não demonstrou que os custos suportados pela Tirrenia na execução das suas obrigações de serviço público eram consentâneos com os de uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte.

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

(308) Uma vez que os quatro critérios Altmark não se encontram cumulativamente preenchidos no caso em apreço, a Comissão conclui que a compensação pela exploração das rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial proporcionou uma vantagem económica à Tirrenia.

(309) No que respeita à prioridade de acostagem, a Comissão recorda, primeiramente, que a autoridade da concorrência italiana AGCM considerou pelo menos em dois momentos que esta medida possui um valor económico (ver considerando 265). No entanto, a Tirrenia não paga qualquer taxa pela prioridade de acostagem (ver considerando 190). Além disso, a Comissão observa que a prioridade de acostagem tem, pelos menos teoricamente, o potencial para reduzir os custos do operador (p. ex., devido à possibilidade de uma acostagem garantida reduzir os tempos de espera nos portos e, assim, reduzir os custos de combustíveis) ou aumentar as suas receitas (p. ex., devido à possibilidade de alguns horários gerarem uma maior procura dos passageiros). De facto, na medida em que a prioridade de acostagem permita uma atracagem mais rápida, os utilizadores do serviço de *ferry* poderão preferir o operador que beneficie desta medida. Mesmo que estes efeitos apenas se materializassem em circunstâncias limitadas ou tivessem uma dimensão relativamente reduzida, a prioridade de acostagem poderia, ainda assim, constituir uma vantagem económica para a Tirrenia.

7.1.1.4. Efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais

(310) Quando o auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em comparação com outras empresas concorrentes no mercado intra-União, deve considerar-se que estas foram afetadas por esse auxílio ([97]). Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência ([98]).

(311) No caso em apreço, o beneficiário desenvolve a sua atividade em concorrência com outras empresas que prestam serviços de transporte marítimo na União, concretamente desde a entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho ([99]) e do Regulamento Cabotagem Marítima, que liberalizam o mercado dos transportes marítimos internacionais e da cabotagem marítima, respetivamente. O facto de, na altura, a Tirrenia ser o único operador nalgumas rotas não significa que outros operadores (internacionais) não pudessem estar interessados em prestar serviços de transporte marítimo semelhantes. Por conseguinte, a compensação pela exploração de rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial pode afetar as trocas comerciais da União e falsear a concorrência no mercado interno. Esta conclusão é também válida, pelos mesmos motivos, para a prioridade de acostagem.

7.1.1.5. Conclusão

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

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

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

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

7.1.1.6. Novo auxílio ou auxílio existente

(313) Como foi anteriormente referido (ver considerando 201), a Tirrenia em administração extraordinária considera que, se a compensação de serviço público concedida à Tirrenia até ao fim de 2008 fosse considerada um auxílio estatal com base no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, esta qualificação aplicar-se-ia igualmente à compensação paga com base na prorrogação da Convenção inicial.

(314) A Comissão observa, em primeiro lugar, que a compensação paga à Tirrenia pelo cumprimento das obrigações de serviço público marítimo até ao fim de 2008 não será apreciada na presente decisão. A apreciação dessa compensação, e se pode ou não ser considerada um auxílio estatal, será objeto de uma decisão da Comissão publicada em separado ([100]).

(315) O artigo 1.º, alínea c), do Regulamento (UE) 2015/1589 dispõe que deve entender-se por «novo auxílio», «quaisquer auxílios, isto é, regimes de auxílio e auxílios individuais, que não sejam considerados auxílios existentes, incluindo as alterações a um auxílio existente». Além disso, o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE dispõe que a Comissão deve ser notificada atempadamente dos projetos relativos à instituição de auxílios ou alteração de auxílios existentes, que não poderão ser postos em execução antes de o procedimento haver sido objeto de uma decisão final ([101]). Em consonância com a posição dos tribunais europeus ([102]), a Comissão considera que a alteração (ou seja, a prorrogação) do prazo de um regime de auxílio ou de uma medida de auxílio com um claro termo (ou seja, 31 de dezembro de 2008) é suficiente para que a medida seja considerada um novo auxílio, independentemente de outras características da medida serem alteradas ou não.

(316) Pelos motivos expostos acima, a Comissão considera que, independentemente de a compensação concedida à Tirrenia até ao fim de 2008 ser considerada um auxílio existente, a compensação de serviço público paga com base nas sucessivas prorrogações da Convenção inicial deveria ser considerada um novo auxílio, devendo ser rejeitados os argumentos da Tirrenia em administração extraordinária.

(317) A Comissão observa que nem as autoridades italianas nem a Tirrenia em administração extraordinária argumentaram que a prioridade de acostagem constituía um auxílio existente. A Comissão, por conseguinte, considerará esta medida um novo auxílio.

7.1.2. *Prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia*

(318) A Comissão já determinou nos considerandos 34 a 40 da Decisão de 2010 que a medida de auxílio de emergência notificada constituía um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(319) Na Decisão de 2010, a Comissão declarou o auxílio de emergência notificado a favor da Tirrenia compatível com o mercado interno. De acordo com as Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004, a Itália comprometeu-se a transmitir à Comissão no prazo de seis meses um plano de reestruturação (ou liquidação) ou elementos comprovativos de que o empréstimo fora integralmente reembolsado e/ou de que a garantia se extinguira.

(320) A primeira prestação do empréstimo garantido foi paga à Tirrenia em 28 de fevereiro de 2011, pelo que o prazo de seis meses expiraria em 28 de agosto de 2011.

(321) A Itália não apresentou à Comissão um plano de reestruturação (ou liquidação) até esta data. Pelo contrário, antes do termo do prazo de seis meses, ou seja, em 11 de julho de 2011, a garantia foi acionada, tornando-se a Tirrenia a partir dessa data devedora do Estado. O montante em dívida da Tirrenia, devido ao acionamento da garantia, foi, por fim, reembolsado ao Estado em 18 de setembro de 2012. Até essa data, a Tirrenia continuou a beneficiar da medida de auxílio de emergência.

(322) A autoridades italianas não argumentaram nem demonstraram que a prorrogação do auxílio de emergência deixaria de constituir um auxílio estatal. Apenas apresentaram argumentos (ver secção 4.2) que justificavam por que razão a medida continuaria a ser compatível mesmo após o termo do prazo de seis meses.

([100]) Mais concretamente, esta medida é apreciada no âmbito do processo SA.15631.

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

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

(323) Por conseguinte, a Comissão considera que a prorrogação do auxílio de emergência além do prazo de seis meses, ou seja, de 28 de agosto de 2011 a 18 de setembro de 2012, também constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.1.3. *A adjudicação da nova Convenção agregada ao ramo de atividade da Tirrenia à CIN, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN*

(324) A fim de determinar se a adjudicação da nova Convenção agregada ao ramo de atividade da Tirrenia, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição, constitui uma vantagem a favor da CIN na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão tem de apreciar a observância dos critérios Altmark (ver considerando 299).

7.1.3.1. Critério Altmark 1

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

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

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

(327) No domínio da cabotagem marítima, foram estabelecidas regras pormenorizadas da União que regem as obrigações de serviço público no Regulamento Cabotagem Marítima e, para efeitos de análise de potenciais auxílios estatais a empresas envolvidas no transporte marítimo, nas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (a seguir, «Orientações Marítimas») ([103]).

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

«Um Estado-Membro pode celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impor obrigações de serviço público, como condição para a prestação de serviços de cabotagem, às companhias de navegação que participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas.

Sempre que um Estado-Membro celebrar contrato de fornecimento de serviços públicos ou impuser obrigações de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários.»

(329) O artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima estabelece que um contrato de fornecimento de serviços públicos pode incluir:

— serviços de transporte que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade,

— serviços de transporte complementares,

— serviços de transporte a preços e condições determinados, nomeadamente para determinadas categorias de passageiros ou para determinados itinerários,

— adaptações dos serviços às necessidades efetivas.

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

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

(331) Resulta de jurisprudência constante que as obrigações de serviço público só podem ser impostas se justificadas pela necessidade de assegurar serviços regulares e adequados de transporte marítimo que não consigam ser exclusivamente assegurados pelas forças de mercado ([104]). A comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima ([105]) confirma que «compete aos Estados-Membros (incluindo, nos casos adequados, as autoridades regionais ou locais), e não aos armadores, determinar as rotas em que são necessárias obrigações de serviço público. Concretamente, podem ser previstas obrigações de serviço público para serviços regulares de cabotagem insular caso o mercado não assegure serviços adequados.» Além disso, o artigo 2.º, n.º 4, do Regulamento Cabotagem Marítima define «obrigações de serviço público» como «as obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador comunitário em questão não assumiria ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições.»

(332) Em consonância com a jurisprudência ([106]), a fim de verificar se existe um efetiva necessidade de um serviço público e se este era necessário e proporcionado e, por conseguinte, também se o primeiro critério Altmark foi preenchido, a Comissão apreciará:

(1) Se houve **procura dos utilizadores**;

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

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

(1) **Procura dos utilizadores**

(333) Neste caso, foi confiada à CIN a prestação de serviços mistos e de serviços de transporte de mercadorias em todas as 12 linhas apresentadas no quadro 3. As obrigações de serviço público impostas à CIN dizem respeito às ligações de transporte marítimo a explorar, ao tipo e à capacidade das embarcações atribuídas às respetivas rotas marítimas exploradas, à disponibilidade de uma embarcação de reforço para assegurar a continuidade do serviço, à frequência do serviço e às tarifas máximas cobradas aos utilizadores (residentes nas ilhas e outros passageiros, respetivamente) do serviço prestado em cada uma das rotas.

(334) Conforme descrito no considerando 152, a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na nova Convenção sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão considera que estes podem ser, de facto, objetivos legítimos de interesse público.

(335) No que respeita às rotas de transporte exclusivo de mercadorias, a Comissão recorda que o Tribunal Geral já estabeleceu ([107]) que, para poder ser qualificado como serviço de interesse económico geral, o serviço em causa não deve necessariamente constituir um serviço universal no sentido estrito. Com efeito, o conceito de serviço universal, não implica que o serviço em causa deva corresponder a uma necessidade comum à totalidade da população ou ser fornecido em todo um território ([108]), devendo antes servir os interesses da sociedade no seu conjunto. Além disso, a Comissão considera que a legislação da União não obsta a que os Estados-Membros qualifiquem validamente como um SIEG, no exercício do seu poder discricionário, determinados serviços de transporte marítimo de mercadorias que tenham como destino ou origem zonas remotas, contanto que sejam seguidos os princípios estabelecidos no Regulamento Cabotagem Marítima. No entanto, a Comissão manifestara as suas dúvidas quanto à possibilidade de se considerar que a exploração de rotas de transporte exclusivo de mercadorias visa satisfazer interesses económicos gerais na aceção do direito da União.

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

([105]) Comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), Bruxelas, COM (2014) 232 final, 22.4.2014.

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

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

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

(336) As autoridades italianas explicaram que as ligações de transporte marítimo de mercadorias em apreciação eram necessárias para fornecer todo o tipo de bens às ilhas da Sicília e da Sardenha. Além disso, a regularidade destes serviços de transporte de mercadorias durante o ano inteiro assegura que estas ilhas permanecem adequadamente abastecidas também na época baixa, quando existe menos procura dos turistas. Além de que estes serviços também contribuem para o desenvolvimento económico de ambas as ilhas, transportando bens a partir do continente e para o continente. Assim, as empresas sardas e sicilianas podem, por exemplo, vender os seus produtos no continente. A Itália considera que os serviços de transporte exclusivo de mercadorias são necessários, além dos serviços mistos que também fazem parte do contrato de serviço público ([109]). Além disso, as autoridades italianas argumentam que os serviços de transporte exclusivo de mercadorias por mar não podem ser substituídos por serviços de carga aérea. A este respeito, a Comissão observa ([110]) que, em 2012, o porto da Catânia recebeu aproximadamente 2,7 milhões de toneladas de mercadorias, enquanto os aeroportos da Catânia, de Palermo e de Trapani apenas receberam 10 309 toneladas em conjunto. De igual modo, em 2012, o porto de Cagliari recebeu mais de 12,5 milhões de toneladas de mercadorias, enquanto os aeroportos de Alghero, Cagliari e Olbia trataram apenas 4 825 toneladas em conjunto. Por estes motivos, a Comissão conclui que os serviços de transporte exclusivo de mercadorias também podem realizar objetivos legítimos de interesse público. A alegação da Pan Med (ver considerando 253) de que as rotas de transporte exclusivo de mercadorias para a Sicília e a Sardenha não podem constituir um verdadeiro SIEG deve, portanto, ser rejeitada.

(337) Antes de ser confiada à CIN a exploração das ligações marítimas nos termos da nova Convenção, estas rotas eram exploradas pela Tirrenia (e algumas também pela Adriatica, até 2004 ([111])) com base nas Convenções iniciais. A Comissão observa que, efetivamente, as rotas em causa foram exploradas, sem grandes alterações, durante muitos anos, ou seja, pelo menos desde a entrada em vigor da Convenção inicial. As autoridades italianas, em especial as autoridades regionais em causa, consideraram que estes serviços eram (e continuavam a ser) necessários para satisfazer a procura dos utilizadores.

(338) Para ilustrar a procura real dos serviços por parte dos utilizadores, a Itália forneceu dados estatísticos que demonstram que, em 2010, a Tirrenia transportou 944 225 passageiros, 218 779 veículos e mais de 2,7 milhões de metros lineares de mercadorias em doze rotas de serviços públicos combinadas durante os períodos de tempo correspondentes abrangidos pelas obrigações de serviço público (ou seja, sem ser na época alta para três rotas). Os números de 2011 foram ligeiramente mais elevados. Isto demonstra que, nos dois anos antes de serem confiadas à CIN as obrigações de serviço público, houve uma procura agregada significativa de serviços de transporte marítimo nas rotas em causa.

(339) No entanto, a fim de determinar a existência de uma verdadeira procura dos utilizadores em cada uma das doze rotas em causa, é necessário proceder a uma avaliação mais pormenorizada. Para o efeito, a Itália forneceu dados estatísticos por rota do período que medeia entre 2007 e 2018. Além do número total de passageiros ou metros lineares de carga transportada por ano, estas dados estatísticos permitem calcular as médias por viagem. A título ilustrativo, o quadro 4 apresenta dois desses parâmetros para os anos de 2010 e 2018. Estes valores demonstram que, durante estes anos, em cada viagem de ida e volta em cada uma das seis (cinco, em 2018) rotas mistas em causa foram transportadas várias centenas de passageiros. O valor mais baixo da ligação com as ilhas Tremiti deve ser analisado à luz da sua muito pequena população e dimensão (ou seja, menos de 500 habitantes e aproximadamente 3 quilómetros quadrados de área). Nas três rotas exploradas ao abrigo do regime de serviço público apenas durante a época baixa, o número médio de passageiros é superior a 500 por viagem de ida e volta, o que ilustra a procura dos utilizadores destes serviços na época baixa. Quanto à carga, os valores de 2010 demonstram que, em oito das doze rotas (incluindo as três rotas de transporte exclusivo de mercadorias), a quantidade de carga foi significativa, tendo sido superior a 1 250 metros lineares por viagem de ida e volta. Em 2018, este limiar foi superado em sete das restantes dez rotas (incluindo as duas de transporte exclusivo de mercadorias). A Comissão recorda que qualquer comparação entre os valores de 2010 e 2018 deverá ter em atenção o acordo modificativo de agosto de 2014 (ver considerando 103), que suprimiu algumas rotas e alterou a frequência de outras. A Comissão salienta ainda que, nas rotas de transporte exclusivo de mercadorias, a CIN tem recorrido a embarcações maiores do que a Tirrenia, permitindo, por conseguinte, o transporte de maiores quantidades de carga do que no passado.

([109]) A Comissão observa que, neste caso, em duas das três rotas de transporte exclusivo de mercadorias não são prestados serviços mistos ao abrigo do regime de serviço público nas mesmas rotas. A CIN só teve de prestar um serviço misto em conjunto com um serviço de transporte exclusivo de mercadorias na rota Nápoles — Cagliari, tendo de suprimir este último em 2014 (ver considerando 103) para restaurar o equilíbrio económico-financeiro da atividade.

([110]) Com base nos dados recolhidos pela Comissão nos sítios do Istituto Nazionale di Statistica (referentes ao transporte marítimo) e da Associazione Italiana Gestori Aeroporti (referentes ao transporte aéreo).

([111]) Até à fusão da Tirrenia e da Adriatica (ver também o considerando 13).

Quadro 4

Procura dos utilizadores durante os anos de 2010 (exploradas pela Tirrenia) e 2018 (exploradas pela CIN)

	Número médio de passageiros por viagem [1]		Quantidade média de carga por viagem [2]	
Rotas de serviço misto:	2010	2018	2010	2018
Nápoles — Palermo (época baixa)	606	583	1 418	1 794
Génova — Porto Torres (época baixa)	714	678	1 381	1 380
Génova — Olbia — Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia — Olbia (época baixa)	1 094	617	2 043	1 526
Nápoles — Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo — Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani — Cagliari	305	Suprimida	475	Suprimida
Civitavecchia — Cagliari — Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli — ilhas Tremiti	146	204	65	31
	Número médio de passageiros por viagem		Quantidade média de carga por viagem	
Rotas de transporte de mercadorias:	2010	2018	2010	2018
Liorne — Cagliari	3	2	2 046	2 925
Nápoles — Cagliari	3	Suprimida	1 339	Suprimida
Ravena — Catânia	14	11	2 594	6 498

[1] Número total de passageiros dividido pelo número total de viagens de ida e volta no período.
[2] Quantidade total de carga (em metros lineares) dividida pelo número total de viagens de ida e volta no período.

(340) Para demonstrar mais pormenorizadamente a contínua existência de procura dos utilizadores quando a CIN começou a desenvolver a sua atividade ao abrigo da nova Convenção, a Itália apresentou igualmente dados estatísticos agregados até ao final de 2018. Os valores constantes do quadro 5 demonstram que, em 2013 e 2014, a CIN transportou mais passageiros, veículos e carga do que a Tirrenia transportara em 2010 e 2011, respetivamente (ver considerando 338). Tal confirma que a procura dos utilizadores continuou a existir, tendo até aumentado significativamente, desde que a CIN começou a prestar o serviço público. Por fim, a análise dos dados estatísticos por rota de cada ano até o final de 2018 não proporcionou qualquer indício de que a procura dos utilizadores em rotas específicas tenha desaparecido. O quadro 4 apresenta os dados estatísticos por rota de 2018, a título ilustrativo. Por uma questão de brevidade, a Comissão não apresenta os valores dos restantes anos em que a CIN prestou o serviço.

Quadro 5

Dados estatísticos para o período 2012-2018 (rotas de serviço público mistas e de transporte de mercadorias exploradas pela CIN)

	# de passageiros transportados	# de veículos transportados	Carga transportada (metros lineares)
2012 (julho-dezembro)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) A Comissão considera que os dados estatísticos acima indicados (ver considerandos 338 a 340) demonstram claramente que existe uma procura real de serviço de transporte de passageiros e de mercadorias em cada uma das doze rotas de serviço público em questão. Pode-se concluir, portanto, que estes serviços dão resposta a necessidades públicas reais e satisfazem uma verdadeira procura dos utilizadores.

(2) **Existência de uma deficiência do mercado**

(342) De acordo com o ponto 48 da Comunicação SIEG, «não seria adequado associar obrigações específicas de serviço público a uma atividade cuja prestação está já assegurada, ou pode ser assegurada de forma satisfatória e em condições, tais como o preço, caraterísticas qualitativas objetivas, continuidade e acesso ao serviço, conformes ao interesse público tal como definido pelo Estado, por empresas que desenvolvem a suas atividades em condições normais de mercado» ([112]). Por conseguinte, a Comissão deve examinar se o serviço teria sido inadequado se a sua prestação fosse assegurada unicamente pelas forças de mercado, à luz dos requisitos de serviço público impostos pelo Estado-Membro com a prorrogação da nova Convenção. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão se limita a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(343) A Comissão observa que, durante o período que antecedeu a assinatura da nova Convenção com a CIN, outros operadores prestavam serviços de *ferry* nalgumas rotas abrangidas pela nova Convenção, ainda que não necessariamente durante todo o ano e com a mesma frequência. Com base na situação concorrencial no período que antecedeu a atribuição em 18 de julho de 2012 (tal como descrito no considerando 34) e nas observações das partes interessadas (ver secção 5), a Comissão apreciará em cada uma das rotas em causa, se os serviços prestados por outros operadores eram equivalentes aos que a CIN tinha de prestar por força da nova Convenção.

(344) Apesar de a nova Convenção impor obrigações específicas de serviço público em termos de tarifas a cobrar (incluindo tarifas reduzidas para os residentes insulares), a Itália não justificou a necessidade do serviço público, argumentando que a CIN tem de manter as tarifas das rotas em causa a um nível inferior ao das cobradas por outros operadores. Por conseguinte, a Comissão não efetuou uma análise comparativa das tarifas cobradas por todos os operadores nas rotas em causa. Pelo contrário, no decurso da investigação, a Itália alegou que, na medida em que os outros operadores prestam serviços de *ferry* nas rotas exploradas pela CIN ao abrigo do regime de serviço público, estes serviços concorrentes não respeitam plenamente as obrigações estabelecidas na nova Convenção. Mais concretamente, estes difeririam em termos de continuidade e de frequência durante o ano, não seriam equivalentes (em termos de portos ou tipos de serviço, como, p. ex., apenas para transporte de mercadorias, e não misto) ou não teriam a mesma qualidade. A Comissão concentrar-se-á, por conseguinte, nas possíveis diferenças em termos de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade (ver considerando 329).

(345) A Comissão observa, primeiramente, que, até ao momento da atribuição à CIN, nenhum outro operador prestava serviços mistos em cinco das nove rotas de serviços mistos abrangidas pela nova Convenção. Mais concretamente:

— Civitavecchia — Cagliari — Arbatax: A Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço misto diário nesta rota. A Comissão não recebeu nem encontrou elementos comprovativos da alegação da Pan Med (ver nota de rodapé 87) de que a Moby exploraria uma ligação semanal entre Civitavecchia e Cagliari. Mesmo que a Moby, de facto, explorasse esta rota, *quod non*, a sua oferta seria insuficiente para satisfazer a necessidade de serviço público no que respeita à regularidade (ou seja, um serviço semanal não é equivalente a uma ligação diária) e não satisfaria o requisito da ligação a Arbatax. Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de serviços mistos.

— Nápoles — Cagliari: A Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço misto nesta rota. Na sua resposta à Decisão de 2012 (ver nota de rodapé 87), a Pan Med indicou que a Grimaldi prestava um serviço de transporte de mercadorias entre Salerno e Cagliari. A Comissão observa, porém, que, independentemente da possibilidade de existência de outras diferenças em matéria de requisitos específicos aplicáveis à CIN ao abrigo da nova Convenção, um serviço de transporte exclusivo de mercadorias não pode satisfazer a necessidade de serviço público em relação aos passageiros e veículos. Por conseguinte, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de serviços mistos.

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

— Palermo — Cagliari: A Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço misto nesta rota. Na sua resposta à Decisão de 2012 (ver nota de rodapé 87), a Pan Med indicou que a Grimaldi prestava um serviço de transporte de mercadorias entre estes portos. A Comissão observa, porém, que, independentemente da possibilidade de existência de outras diferenças em matéria de requisitos específicos aplicáveis à CIN ao abrigo da nova Convenção, um serviço de transporte exclusivo de mercadorias não pode satisfazer a necessidade de serviço público em relação aos passageiros e veículos. Por conseguinte, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de serviços mistos.

— Trapani — Cagliari: A Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço misto nesta rota. Na sua resposta à Decisão de 2012 (ver nota de rodapé 87), a Pan Med indicou que a Grimaldi prestava um serviço de transporte de mercadorias entre estes portos. A Comissão observa, porém, que, independentemente da possibilidade de existência de outras diferenças em matéria de requisitos específicos aplicáveis à CIN ao abrigo da nova Convenção, um serviço de transporte exclusivo de mercadorias não pode satisfazer a necessidade de serviço público em relação aos passageiros e veículos. Por conseguinte, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de serviços mistos.

— Termoli — Ilhas Tremiti: A Tirrenia era o único operador nesta rota. Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de serviços mistos.

(346) Nas restantes quatro rotas de serviços mistos abrangidas pela nova Convenção, existiam outros operadores além da Tirrenia que prestavam serviços mistos. Contudo, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nestas quatro rotas. Mais concretamente, os serviços prestados pelos outros operadores não satisfazem plenamente a necessidade de serviço público identificada pela Itália na nova Convenção pelos seguintes motivos:

— Génova — Porto Torres: O único operador que prestava serviços nesta rota ao longo do ano durante o período de tempo relevante, a Grandi Navi Veloci (ver considerandos 266 e 267), apenas garantia três partidas semanais na época baixa. Porém, a nova Convenção exige que a CIN preste um serviço diário (durante a noite) em ambos os portos. A oferta da Grandi Navi Veloci era, por conseguinte, insuficiente para satisfazer a necessidade de serviço público no que respeita à regularidade na época baixa. A Comissão recorda que a CIN só recebe uma compensação de serviço público pela exploração desta rota durante a época baixa, ou seja, quando surge a deficiência do mercado. A referência da Pan Med (ver considerando 253) à presença da Grandi Navi Veloci nesta rota não pode, por conseguinte, ser aceite como prova de que a oferta do mercado seria suficiente para satisfazer as necessidades de serviço público.

— Civitavecchia — Olbia: O único operador que prestava serviços nesta rota ao longo do ano durante, pelo menos, parte do período relevante, a SNAV, apenas garantia três partidas semanais na época baixa, em 2008. No entanto, a nova Convenção exige que a CIN preste um serviço diário (durante a noite) em ambos os portos na época baixa. Embora a SNAV pareça ter aumentado a frequência dos seus serviços durante a época baixa, deixou de explorar esta rota depois de maio de 2011, tendo o seu sucessor, a Grandi Navi Veloci, decidido prestar este serviço apenas durante a época alta. A oferta da SNAV e a presença de alguns outros operadores na época alta (ver considerando 34) era, por conseguinte, insuficiente para satisfazer a necessidade de serviço público no que respeita à regularidade e à continuidade do serviço na época baixa. A referência da Grimaldi (ver considerando 274) à presença da Moby nesta rota não pode alterar esta conclusão, uma vez que a Moby apenas desenvolvia a sua atividade durante a época alta. A Comissão recorda que a CIN só recebe uma compensação de serviço público pela exploração desta rota durante a época baixa, ou seja, quando surge a deficiência do mercado.

— Nápoles — Palermo: O único operador que prestava serviços nesta rota ao longo do ano durante o período relevante, a SNAV (em colaboração com a Grandi Navi Veloci em alguns anos, ver considerando 266), prestava serviços diários com partidas ao fim da tarde em ambos os portos, tanto na época alta como na baixa. Em princípio, esta frequência corresponde aos requisitos da nova Convenção. No entanto, os dados apresentados pelas autoridades italianas demonstram que existia uma diferença significativa entre a continuidade proporcionada pela SNAV e a do prestador de serviço público de então, a Tirrenia. Mais especificamente, no período 2009-2012 a SNAV cancelou 76 viagens nesta rota, ao passo que a Tirrenia apenas cancelou 19 viagens (ou seja, quatro vezes menos). Ademais, destes 76 cancelamentos pela SNAV, 19 deveram-se a feriados e os restantes 57 a condições meteorológicas adversas. Apesar de ter quase a mesma hora de partida, a Tirrenia apenas cancelou cinco viagens (ou onze vezes menos do que a SNAV) devido a condições meteorológicas adversas. Os restantes cancelamentos da Tirrenia deveram-se a força maior, ou seja, sete deveram-se a greve do pessoal e outros sete em consequência de problemas técnicos. Além disso, a Itália alegou que a SNAV não cumpriria os requisitos de qualidade estabelecidos pela nova Convenção, uma vez que explorava esta rota com recurso a embarcações de 1973, 1974, 1980 e, apenas num caso, de 1989. No entanto, a Tirrenia e, posteriormente, a CIN utilizavam embarcações mais recentes (construídas entre 1999 e 2000). Quando a GNV

começou a explorar esta rota em 2011 (em colaboração com a SNAV), utilizava embarcações de 1974, 1978 e duas de 1989 (ver considerando 267). A Comissão considera que, com base nestes elementos, a Itália concluiu corretamente que a SNAV não poderia assegurar suficientemente a continuidade, regularidade e qualidade do serviço nesta rota e que, por conseguinte, não cometeu um erro manifesto ao atribuir à CIN a exploração desta rota. A Comissão recorda que a CIN só recebe uma compensação de serviço público pela exploração desta rota durante a época baixa (durante a qual a probabilidade de condições meteorológicas adversas é maior) e que a CIN também presta serviços com a mesma frequência na época alta sem qualquer compensação (estando, porém, sujeita a condicionalismos tarifários). A referência da Pan Med (ver considerando 253) à presença da SNAV (em conjunto com a Grandi Navi Veloci, a partir de 2011) nesta rota não pode, por conseguinte, ser aceite como prova de que a oferta do mercado seria suficiente para satisfazer as necessidades de serviço público em matéria de continuidade, regularidade e qualidade. Por fim, a alegação da Pan Med de que se preparava para explorar a rota Gaeta — Termini Imerese (ver considerando 260), que seria equivalente à rota Nápoles — Palermo, não põe em causa esta conclusão. Mais especificamente, a Pan Med referiu os seus planos numa carta de abril de 2013, mas os elementos de prova que produziu demonstram que apenas tomou medidas para solicitar as devidas autorizações para explorar a referida rota vários meses após ter sido confiado à CIN o SIEG (ou seja, em julho de 2012). A Pan Med não alegou que começara efetivamente a explorar a rota Gaeta — Termini Imerese. Em todo o caso, no momento da atribuição, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado na rota Nápoles — Palermo, uma vez que a Pan Med não tinha ainda apresentado o pedido para começar a explorar a rota e porque a oferta da SNAV e da Grandi Navi Veloci não satisfazia as necessidades de serviço público em matéria de continuidade, regularidade e qualidade.

— Génova — Olbia — Arbatax: Durante o período relevante, a Moby desenvolvia a sua atividade entre Génova e Olbia apenas durante parte do ano (na maioria dos anos, de meados de março até meados de outubro). A alegação da Pan Med de que a Moby explorava esta ligação durante todo o ano (ver considerando 87) não é corroborada pelos elementos de prova. Por conseguinte, a referência da Grimaldi (ver considerando 274) à presença da Moby nesta rota não pode ser tomada como prova da inexistência de uma deficiência do mercado. De igual modo, a GNV (ver o considerando 266) desenvolvia a sua atividade entre Génova e Olbia apenas na época alta. No entanto, a nova Convenção exige que a CIN preste serviços entre Génova e Olbia, pelo menos, três vezes por semana durante o ano inteiro. Além disso, a nova Convenção exige igualmente uma ligação a Arbatax (duas vezes por semana), que nenhum dos outros operadores oferece. A oferta da Moby e da GNV era, por conseguinte, insuficiente para satisfazer a necessidade do serviço público, nomeadamente, em matéria de continuidade e regularidade.

(347) Em duas das três rotas de transporte de mercadorias, nenhum outro operador prestava serviços de transporte de mercadorias e, na outra rota, os serviços prestados por outros operadores não satisfaziam completamente os requisitos estabelecidos na nova Convenção. Mais concretamente:

— Liorne — Cagliari ([113]): Durante o período relevante, os outros operadores (p. ex., a Moby, tal como referido pela Pan Med, ver considerando 253) nesta rota só ofereciam uma partida por semana. No entanto, a nova Convenção exige que a CIN preste um serviço de transporte de mercadorias entre estes portos, pelo menos, cinco vezes por semana. Por conseguinte, a oferta dos outros operadores era insuficiente para satisfazer a necessidade de serviço público em matéria de regularidade.

— Nápoles — Cagliari: A Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço de transporte de mercadorias nesta rota. Na sua resposta à Decisão de 2012, a Pan Med indicou que a Grimaldi prestava um serviço de transporte de mercadorias entre Salerno e Cagliari. Embora os portos de Nápoles e Salerno apenas distem 50 quilómetros entre si por estrada, as autoridades italianas argumentaram que não podem ser considerados intercambiáveis. A Itália salienta que a Diretiva CIPE, que faz parte da base jurídica da compensação de serviço público em apreciação, indicava como um dos objetivos dos acordos de serviço público (nomeadamente a nova Convenção com a CIN) a oferta de «ligações capazes de reduzir o peso do tráfego de veículos a motor nas já saturadas estradas principais da parte peninsular do país». De acordo com as autoridades italianas, a prestação de um serviço de transporte de mercadorias a partir de Nápoles contribuiria para este objetivo, uma vez que as estradas entre Nápoles e Salerno estão saturadas. Neste contexto, a Comissão refere ainda que intentou uma ação no Tribunal de Justiça contra a Itália por incumprimento da Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ([114]). A redução do congestionamento nas estradas pode, certamente, contribuir para a melhoria da qualidade do ar. Independentemente da possibilidade de existência de outras diferenças em matéria de requisitos específicos aplicáveis à CIN ao abrigo da nova Convenção, a Comissão considera que, com base nestes elementos, a Itália poderia concluir que os serviços de transporte de mercadorias prestados a partir de Salerno não eram equivalentes aos exigidos no âmbito da nova Convenção e que, por conseguinte, não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado na rota de transporte de mercadorias Nápoles — Cagliari.

([113]) A nova Convenção também permite que esta ligação seja realizada a partir de Génova, em vez de Liorne, mas esta possibilidade nunca foi posta em prática.

([114]) Para informações contextuais, ver: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_18_3450

— Ravena — Catânia: até ao momento da atribuição à CIN, a Tirrenia era o único operador que oferecia um serviço de transporte de mercadorias nesta rota. Na sua resposta à Decisão de 2012, a Pan Med indicou que a Grimaldi começara a prestar um serviço de transporte de mercadorias entre estes portos a partir do final de 2012. Além disso, a Pan Med indicou (ver considerando 260) que pretendia explorar a rota Augusta — Ravena, que seria equivalente à rota Catânia — Ravena. A Pan Med referiu os seus planos numa carta de abril de 2013, mas os elementos de prova que produziu demonstram que apenas tomou medidas para solicitar as devidas autorizações para explorar a referida rota em novembro de 2012. A Pan Med não comprovou que, efetivamente, começou a explorar a rota Augusta — Ravena. De todo o modo, uma vez que, no momento da atribuição não existiam outros operadores, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que havia uma deficiência do mercado nesta rota de transporte de mercadorias ([115]).

(348) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que, no momento da atribuição, as forças de mercado eram, por si só, insuficientes para satisfazer as necessidades de serviço público. Efetivamente, em diversas rotas a CIN era o único operador, ao passo que noutras rotas os serviços prestados por outros operadores não eram equivalentes em termos de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, pelo que não satisfaziam em pleno as necessidades de serviço público identificadas pela Itália na nova Convenção.

(3) **Abordagem menos restritiva**

(349) A Comissão observa que as autoridades italianas decidiram celebrar um contrato de serviço público com um operador (CIN), em vez de impor obrigações de serviço público a todos os operadores interessados em explorar as rotas em causa. Com base nas informações apresentadas pela Itália, a Comissão aceita que a procura dos utilizadores (tal como descrita acima, ver considerandos 333 a 341) não seria suprida por meio da imposição de obrigações de serviço público. Mais concretamente, em várias rotas a CIN é o único operador (ver, p. ex., o considerando 345) e, quando não é este o caso, a oferta dos outros operadores não cumpre (todos) os requisitos de regularidade, continuidade e qualidade. Além disso, a exploração da maioria das rotas (se não todas), especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que, sem a compensação de serviço público, o mais provável seria que não fossem exploradas de todo. A Ecorys chegou a uma conclusão semelhante no seu relatório (ver considerando 98). Além disso, a Comissão toma nota do argumento da Itália de que também seria necessário optar por um contrato de serviço público devido à privatização da Tirrenia. Mais especificamente, a Itália alega que a adjudicação dos ativos da Tirrenia juntamente com o novo contrato de serviço público permitiu i) assegurar a continuidade do serviço público marítimo, ii) maximizar o valor a favor do Estado e iii) salvaguardar postos de trabalho. Foi por estes motivos que a Comissão concordou (ver considerando 114) que a Itália colocasse a concurso o ramo de atividade da Tirrenia juntamente com a nova Convenção. Ao fazê-lo, a Comissão aceitou igualmente, e reitera na presente decisão, que a Itália não podia contar com a aplicação de obrigações de serviço público a todos os operadores e que esta, pelo contrário, celebrasse um contrato de serviço público exclusivamente com a CIN.

Conclusão

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

(351) A fim de concluir que está satisfeito o critério Altmark 1, a Comissão tem ainda de verificar ser foram confiadas à CIN obrigações de serviço público que foram claramente definidas. A este respeito, a Comissão observa que as obrigações de serviço público são claramente definidas na nova Convenção e nos respetivos anexos (que incluem, por exemplo, especificações em matéria de navios para cada rota). Do mesmo modo, as regras que regem a compensação são pormenorizadas na Convenção, na Lei de 2009 e na Diretiva CIPE. A nova Convenção tem também um prazo claro (oito anos), identifica a CIN como o operador do serviço público e contém as medidas destinadas a evitar e recuperar sobrecompensações (ver também considerando 365). Por conseguinte, a Comissão conclui que está satisfeito o primeiro critério Altmark.

([115]) Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que, mesmo se a Itália tivesse conhecimento (o que não foi argumentado nem comprovado) das intenções da Grimaldi e da Pan Med de começar a explorar esta rota, poderia, ainda assim, ter concluído que os serviços da Grimaldi ou da Pan Med não seriam suficientes para satisfazer a necessidade de serviço público (p. ex., porque não seriam equivalentes em termos de portos servidos ou qualidade ou capacidade oferecida ou porque a continuidade e regularidade deste serviço não poderia ser garantida).

Prioridade de acostagem

(352) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem é necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo Grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia. Efetivamente, se não houvesse prioridade de acostagem para as empresas encarregadas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter (por vezes) de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma conectividade fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que existem obrigações específicas de horários na nova Convenção para a partida das rotas de serviço público, a prioridade de acostagem ajuda a garantir que os portos afetam os atracadouros e os tempos de acostagem de uma forma que permita ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público. Esta prioridade de acostagem foi transferida para a CIN quando esta adquiriu o ramo de atividade da Tirrenia. Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à CIN cumprir as suas obrigações de serviço público, constituindo um efetivo SIEG (ver considerando 350). Além disso, as autoridades italianas confirmaram que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público (e não, por exemplo, quando a CIN explora rotas numa base comercial durante a época alta). Por conseguinte, a prioridade de acostagem também respeita a primeira condição do acórdão Altmark.

7.1.3.2. Critério Altmark 2

(353) A Comissão recorda que, na Decisão de 2012 (ver o respetivo considerando 205), tinha considerado, a título preliminar, que o segundo critério do acórdão Altmark é respeitado.

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

(355) Mais concretamente, os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada encontram-se explicados em detalhe na Diretiva CIPE e foram aplicados na nova Convenção (e respetivos anexos), enquanto os montantes máximos de compensação constam da Lei de 2009. O método de cálculo da compensação, incluindo, por exemplo, os elementos de custo tomados em consideração, encontra-se detalhado na Diretiva CIPE. Uma vez que a prioridade de acostagem não implica uma compensação financeira a favor da CIN, a Comissão considera que esta medida cumpre o critério Altmark 2.

(356) Por conseguinte, a Comissão conclui que a segunda condição do acórdão Altmark é respeitada.

7.1.3.3. Critério Altmark 3

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

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

(359) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga à CIN. Nomeadamente, a Comissão começou por advogar que o prémio de risco de 6,5 % não refletia um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a CIN não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação desse tipo de serviços. Mais concretamente, os elementos de custo tomados em consideração para efeitos do cálculo da compensação incluem todos os custos envolvidos na prestação do serviço e foram tidas em conta as variações, por exemplo, dos preços dos combustíveis. Como resultado, a Comissão considerou, nessa fase, a possibilidade de a CIN ter recebido uma compensação excessiva.

(360) A Comissão observa que determinados aspetos do método de compensação, conforme dispostos na nova Convenção, parecem efetivamente reduzir o risco comercial incorrido pela CIN. Nomeadamente, as tarifas máximas que a CIN pode cobrar são ajustadas anualmente para ter em conta a inflação e refletir as variações dos preços dos combustíveis. Além disso, a nova Convenção inclui algumas cláusulas (ver considerando 107) que visam manter o

equilíbrio económico-financeiro do serviço público. Em especial, se a compensação de serviço público for insuficiente para cobrir o custo dos serviços confiados pela nova Convenção, essas cláusulas permitem rever i) o âmbito dos serviços, ii) o modo como os serviços são prestados (por ex., o tipo de embarcações) ou iii) as tarifas máximas.

(361) Contudo, as cláusulas supramencionadas estão sujeitas a uma série de restrições. Nomeadamente, ao abrigo do artigo 8.º da nova Convenção, o equilíbrio económico-financeiro do serviço público só é revisto a cada três anos. Se esta revisão mostrar que a compensação é insuficiente para cobrir o custo do serviço público, a CIN e as autoridades italianas só podem acordar a realização de alterações para o período de três anos subsequente. Caso as receitas ou os custos do serviço público revelem diferenças estruturais imprevistas mais de 3 % superiores ou inferiores aos valores previstos na nova Convenção, o artigo 9.º desta permite às partes solicitar (sob reserva de um conjunto de condições) uma revisão do equilíbrio económico-financeiro. Ao abrigo de ambos os artigos, essas alterações (se existentes) são o resultado de um procedimento por negociação e, até que seja alcançado um acordo, a CIN deve continuar a prestar o serviço público inalterado. Em consequência, a CIN permanece parcialmente exposta ao risco de que a compensação seja insuficiente para cobrir os custos da exploração do serviço. Embora os artigos 8.º e 9.º da nova Convenção possam ser utilizados para restaurar o equilíbrio económico-financeiro, essa medida só pode ser tomada numa base prospetiva, sem a possibilidade de uma correção retroativa.

(362) Conforme acima explicado (ver considerando 42), a Diretiva CIPE prevê que o prémio de risco de 6,5 % seja utilizado para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC. No entanto, no decurso do procedimento formal de investigação (ver considerando 180), a Itália esclareceu que, devido ao facto de o montante da compensação ser limitado pela Lei de 2009, foi tomada a decisão de simplificar o cálculo aplicando os 6,5 % como taxa fixa de rentabilidade do capital. As autoridades italianas demonstraram também que a aplicação da metodologia completa conforme prevista na Diretiva CIPE poderia ter resultado, pelo menos em alguns anos, numa rentabilidade do capital superior a 6,5 %. Por este motivo, a Itália considera que a sua abordagem simplificada é conservadora e não permite uma compensação superior a favor da CIN do que a estabelecida ao abrigo da Diretiva CIPE.

(363) Neste contexto, a Comissão comparou a rentabilidade do capital investido de 6,5 % que foi aplicada à CIN com a rentabilidade média do capital investido gerada por um grupo de referência em 2011 (o ano anterior à atribuição à CIN). O grupo de referência é composto por operadores de *ferries* selecionados que ofereciam ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros ([116]). A análise revela que a rentabilidade do capital investido aplicada à CIN se situa imediatamente abaixo da rentabilidade média gerada pelo grupo de referência. Esta comparação ilustra que, no ano anterior à atribuição à CIN, não era irrazoável uma rentabilidade do capital de 6,5 %.

(364) Mais importante ainda, a Comissão observa que, independentemente do montante a que CIN teria direito com base na metodologia supracitada (incluindo a rentabilidade do capital), a CIN nunca poderá receber mais do que o montante máximo definido pela Lei de 2009 (ou seja, 72 685 642 EUR). Este montante, que foi definido em 2009 sem nunca ter sido ajustado para ter em conta a inflação, era muito provavelmente conservador, já que era quase 10 % inferior ao que a Tirrenia necessitava para prestar o serviço nesse mesmo ano ([117]). Os valores concretos do período de 2012-2018 no quadro 6 mostram que, em todos os anos, exceto um (2015), a compensação de serviço público foi insuficiente para cobrir o custo líquido do serviço, incluindo a rentabilidade do capital de 6,5 %. Em conformidade com o ponto 47 do Enquadramento SIEG de 2011, a Comissão avalia se houve uma compensação em excesso durante todo o período de vigência do contrato. No período de 2012-2018, a CIN recebeu cerca de 47 milhões de EUR menos do que o montante calculado utilizando a metodologia, incluindo a rentabilidade de 6,5 %. Este valor confirma que as cláusulas de revisão da nova Convenção não protegem a CIN de todos os riscos relacionados com a prestação do serviço público. Efetivamente, embora o perímetro do serviço público tenha sido modificado em agosto de 2014 (ver considerando 103) após um pedido da CIN com base no artigo 9.º da nova Convenção, esta modificação não afetou a subcompensação incorrida até esse momento. Embora os resultados tenham melhorado em alguns dos anos subsequentes, a rentabilidade do capital realizado da CIN na totalidade do período (até 2018) foi de apenas 3,4 % ([118]) em vez dos 6,5 % inicialmente previstos pela Itália.

([116]) Nomeadamente: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV e Caronte & Tourist. As empresas do antigo Grupo Tirrenia (por ex., Caremar, Toremar) foram excluídas do grupo de referência.

([117]) A Comissão recorda que 2009 foi o último ano em que a Tirrenia operou em condições normais (ou seja, ainda não estava em situação de administração extraordinária).

([118]) O montante total da compensação recebida pela CIN no período de 2012-2018 corresponde ao custo líquido incorrido na prestação do serviço público, incluindo uma rentabilidade do capital de cerca de 3,4 %.

Quadro 6

Custo líquido do serviço público explorado pela CIN no período de 2012-2018

(EUR)

Atribuições de serviço público da CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total geral
Receitas totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Custos totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
–Amortizações	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Custo líquido do serviço público	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Rentabilidade do capital (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Montante elegível de compensação	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Compensação efetiva	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Sobre/sub-compensação	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) A Comissão considera ainda positivo o facto de a nova Convenção exigir que a CIN submeta anualmente as suas contas de gestão (subdivididas por rota e certificadas por um auditor independente) ao Ministério dos Transportes, para que este possa verificar se houve alguma compensação em excesso. Esta é uma salvaguarda adicional para assegurar que a CIN não beneficia de qualquer compensação em excesso. Uma vez que estas contas também fazem distinção entre as rotas exploradas ao abrigo do regime de serviço público e as exploradas numa base comercial, exclui-se a hipótese de subvenção cruzada das atividades comerciais. As autoridades italianas também apresentaram estas contas de gestão relativamente ao período de 2012-2018, permitindo assim à Comissão efetuar os cálculos no quadro 6.

(366) À luz do que precede, a Comissão conclui que a compensação de serviço público concedida à CIN não ultrapassa o que é necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável. Mais concretamente, a Comissão considera que o prémio de risco de 6,5 % previsto na Diretiva CIPE tem de ser avaliado em combinação com o montante máximo de compensação que consta da Lei de 2009. Neste sentido, a rentabilidade do capital que a CIN poderia esperar numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que corria ao explorar os serviços públicos ao abrigo da nova Convenção. Ficam assim dissipadas as dúvidas da Comissão quanto ao cumprimento da terceira condição do acórdão Altmark.

(367) No que se refere à prioridade de acostagem e a qualquer eventual compensação em excesso dela resultante, a Comissão observa o seguinte. A Itália argumentou que qualquer eventual vantagem monetária decorrente da prioridade de acostagem seria limitada (ver considerando 191). Consequentemente, o risco de compensação em excesso decorrente desta medida também seria limitado. Além disso, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. A análise supramencionada realizada pela Comissão (ver considerando 364) confirmou que, no período de 2012-2018, a CIN não recebeu qualquer compensação em excesso. Por conseguinte, a Comissão conclui que a prioridade de acostagem também cumpre o terceiro critério Altmark.

7.1.3.4. Critério Altmark 4

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

(369) De acordo com o ponto 63 da Comunicação SIEG, a forma mais simples de as autoridades públicas satisfazerem o quarto critério Altmark consiste em recorrer a um procedimento de contrato público transparente, aberto e não discriminatório, em conformidade com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([119]) («Diretiva 2004/17/CE») e a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([120]) «Diretiva 2004/18/ /CE»).

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

(371) A Comissão observa que, no caso em apreço, o procedimento de concurso decorreu antes da entrada em vigor da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([121]) (aplicável aos contratos públicos adjudicados para a prestação de serviços de transporte marítimo) e da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([122]). Nessa altura, eram aplicáveis as Diretivas 2004/17/CE e 2004/18/CE. Contudo, a Diretiva 2004/17/ /CE não se aplica aos serviços de transporte marítimo prestados pela Tirrenia. Efetivamente, o artigo 5.º da Diretiva 2004/17/CE esclarece que o seu âmbito de aplicação inclui apenas os serviços de transporte por caminho-de-ferro, sistemas automáticos, elétricos, tróleis, autocarros ou cabo.

(372) Os contratos públicos adjudicados pelas entidades adjudicantes no contexto das suas atividades de serviços de transporte marítimo, costeiro ou fluvial são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2004/18/CE com base no respetivo considerando 20. Contudo, os serviços de transporte marítimo e fluvial estão também incluídos na lista do anexo II B dessa diretiva, o que implica ([123]) que apenas estão sujeitos aos respetivos artigos 23.º e 35.º, n.º 4. Isto significa que, ao abrigo da Diretiva 2004/18/CE, um contrato público relativo a serviços de transporte marítimo está sujeito apenas às obrigações referentes às especificações técnicas (artigo 23.º) e à obrigação de publicar um anúncio de adjudicação (após o contrato ter sido adjudicado, ou seja, no final e não no início do procedimento de adjudicação: artigo 35.º, n.º 4). Todas as outras regras estipuladas pela Diretiva 2004/18/CE — incluindo as disposições sobre o conteúdo dos anúncios a publicar (artigo 36.º, n.º 1) e as disposições sobre os critérios de seleção (artigos 45.º a 52.º) — não são aplicáveis aos contratos públicos relativos a serviços de transporte marítimo.

(373) Além disso, a Diretiva 2004/18/CE não se aplica, em caso algum, às concessões de serviços definidas no respetivo artigo 1.º, n.º 4 ([124]). A Comissão observa que as concessões de serviços com algum interesse transfronteiriço permanecem, não obstante, sujeitas aos princípios gerais de transparência e de igualdade de tratamento do Tratado.

(374) Com base no que precede, a Comissão conclui que a Diretiva 2004/18/CE só é passível de aplicação no caso de um contrato público, exceto quando este diz respeito a uma concessão de serviços. Além disso, uma vez que o caso em apreço diz respeito a serviços de transporte marítimo, apenas seriam aplicáveis alguns dos requisitos dessa diretiva. Neste contexto, a Comissão considera que não pode basear-se apenas no cumprimento das Diretivas Contratos Públicos para demonstrar a conformidade com o quarto critério Altmark. Por este motivo, a Comissão avalia abaixo se o procedimento de concurso utilizado pela Itália foi competitivo, transparente e não discriminatório. Para efetuar esta avaliação, a Comissão irá basear-se nas orientações relevantes definidas na sua Comunicação sobre a noção de auxílio estatal ([125]) (em especial nos respetivos pontos 89 e seguintes).

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

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

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

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

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

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

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

Natureza competitiva e transparente do concurso

(375) O ponto 90 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal especifica que um procedimento de concurso tem de ser competitivo ([126]) para permitir a participação de todos os proponentes interessados e elegíveis no processo. Além disso, de acordo com o ponto 91 da mesma comunicação, o procedimento tem de ser transparente para permitir que todos os proponentes interessados sejam igual e devidamente informados em cada fase do procedimento de concurso. Esse ponto salienta ainda que a acessibilidade de informação, o tempo suficiente para os proponentes interessados, bem como a clareza dos critérios de seleção e de adjudicação são elementos fundamentais para um procedimento de seleção transparente, e indica que um concurso tem de ser suficientemente publicitado, para que todos os potenciais proponentes possam tomar conhecimento do mesmo.

(376) A título de observação preliminar, a Comissão salienta que, embora o direito italiano ([127]) conceda ao administrador extraordinário a possibilidade de encetar negociações privadas com os potenciais adquirentes, esta possibilidade não foi aproveitada no caso em apreço. Na verdade, no caso em apreço, foi dada preferência a um concurso aberto para assegurar que o ramo de atividade da Tirrenia fosse vendido ao preço de mercado, maximizando assim o produto da venda. Uma vez que não se realizaram negociações privadas para a privatização do ramo de atividade da Tirrenia, ficam assim dissipadas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de 2011 relativamente a esta possibilidade.

(377) No caso em apreço, o procedimento de concurso foi lançado através da publicação de um convite à manifestação de interesse para a aquisição do ramo de atividade da Tirrenia num jornal internacional e em vários jornais nacionais, bem como em sítios Web especializados selecionados (ver considerando 70). Este convite convidava «todos os que pudessem garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo» a manifestarem o seu interesse e não impunha quaisquer condições adicionais. Foi também concedido tempo suficiente (ou seja, 35 dias) às potenciais partes interessadas para que manifestassem o seu interesse, a fim de poderem participar no processo subsequente. Na fase subsequente de devida diligência deste processo, os proponentes elegíveis dispuseram de quatro meses para avaliarem todas as informações pertinentes, a fim de determinarem se e quanto queriam propor pelo ramo de atividade da Tirrenia.

(378) A Comissão observa que o convite à manifestação de interesse deixava bem claro que o ramo de atividade da Tirrenia seria vendido nos termos das regras específicas do processo Marzano, com o expresso propósito de assegurar a continuidade do serviço de transporte marítimo ao abrigo do regime de serviço público. Além disso, o convite fazia referência ao artigo 19.º-B do Decreto-Lei n.º 135 de 25 de setembro de 2009, que especifica que, após a conclusão do procedimento de concurso, seria celebrada uma nova convenção com o adquirente da Tirrenia. O mesmo artigo indica também que a duração dessa nova convenção não seria superior a oito anos e descreve o que deveria incluir. Adicionalmente, o mesmo artigo fixa o montante máximo da compensação para a Tirrenia em 72 685 642 EUR por ano durante todo o período de vigência da nova convenção. Por último, o artigo 19.º-B especifica ainda que o adquirente da Tirrenia manteria a prioridade de acostagem nas rotas do serviço público.

(379) Conforme salientado na Decisão de 2011, o convite à manifestação de interesse não incluía detalhes específicos sobre os ativos exatos para venda, o critério de adjudicação e o calendário das fases seguintes do procedimento de concurso. A Comissão considera que, ainda assim, o processo de concurso no seu todo foi suficientemente transparente pelos motivos expostos nos considerandos seguintes.

(380) Em primeiro lugar, o convite à manifestação de interesse mencionava que os proponentes tinham de ser capazes de «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo». Este era o único critério de seleção aplicado pela Itália para determinar se as partes interessadas poderiam ou não participar no procedimento de concurso. Embora o convite não especificasse de que modo os proponentes poderiam comprovar o cumprimento deste requisito, por omissão, isto significava que poderiam ser utilizados quaisquer meios adequados de prova ([128]). A Comissão não recebeu quaisquer informações que demonstrem que uma ou mais das cinco partes interessadas excluídas tinham, de facto, apresentado provas adequadas da posse dos meios financeiros suficientes para assegurar a continuidade do serviço, conforme exigido pelo convite à manifestação de interesse. A Comissão considera que este critério de seleção estava claro para todos os proponentes interessados e que também se justificava à luz do objetivo prosseguido.

([126]) Na nota 146 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal, a Comissão observa que os Tribunais da União fazem referência, no contexto dos auxílios estatais, a um procedimento de concurso «aberto». A utilização do termo «aberto», no entanto, não se refere a um procedimento específico ao abrigo das Diretivas Contratos Públicos. Por conseguinte, a Comissão considera que o termo «competitivo» se afigura mais adequado, sem ter a intenção de desviar-se das condições substantivas estabelecidas na jurisprudência.

([127]) Nomeadamente: Decreto-Lei n.º 134 de 28 de agosto de 2008, convertido na Lei n.º 166 de 27 de outubro de 2008.

([128]) Além disso, conforme explicado anteriormente (ver considerando 373), o artigo 36.º, n.º 1, da Diretiva 2004/18/CE não se aplicava a este concurso. Por conseguinte, a Itália não tinha, na verdade, qualquer obrigação de incluir critérios de seleção no convite.

(381) Em segundo lugar, conforme explicado no considerando 378, a referência ao Decreto-Lei n.º 135 de 25 de setembro de 2009 deixava claro às partes interessadas que a nova convenção (com uma duração máxima de oito anos) seria celebrada após a conclusão do procedimento de concurso e que o montante anual da compensação de serviço público tinha sido fixada num máximo de 72 685 642 EUR por ano. Adicionalmente, o convite à manifestação de interesse indicava que o objetivo era vender o ramo de atividade dedicado à prestação do serviço público. Além disso, tal como confirmado pela Itália, todas as informações pertinentes referentes ao âmbito da venda, incluindo o projeto de convenção a celebrar entre o adquirente e o Estado, haviam sido disponibilizadas às 11 partes que acabaram por decidir participar na fase de devida diligência. As partes puderam assim decidir se apresentavam ou não uma proposta e, se o fizessem, qual seria o valor da mesma. A Comissão salienta que é prática normal, nos procedimentos de venda entre operadores privados, que as informações sensíveis do ponto de vista comercial só sejam disponibilizadas na fase de devida diligência. Pelo mesmo motivo, as partes interessadas tiveram de assinar acordos de confidencialidade antes de lhes ter sido concedido acesso à documentação relevante (ver considerando 71). Nesta base, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse havia deixado suficientemente claro ([129]) que a venda era referente ao ramo de atividade da Tirrenia agregado a uma nova convenção. Após terem manifestado o seu interesse, as partes receberam acesso a todas as informações necessárias para tomarem uma decisão quanto à possível proposta.

(382) Em terceiro lugar, no que diz respeito ao calendário das fases subsequentes do procedimento de concurso, a Comissão faz notar o seguinte. Os proponentes interessados que cumpriam o único critério de seleção foram convidados por ofício de 10 de novembro de 2010 a participar na diligência devida. Depois disso, os detalhes relevantes sobre as fases seguintes concretas do procedimento, especialmente o calendário do procedimento e os critérios de acesso à segunda fase de devida diligência, foram fornecidos aos restantes proponentes interessados em ofício do administrador extraordinário de 2 de fevereiro de 2011. A Comissão considera que a ausência destas informações no convite à manifestação de interesse ([130]) não é suscetível de ter desencorajado os potenciais proponentes de manifestarem o seu interesse.

(383) Em quarto lugar, a Comissão observa que, com base no convite, 21 partes manifestaram o seu interesse em adquirir o ramo de atividade da Tirrenia. Essas 21 partes incluíam entidades nacionais, europeias e não europeias, entre as quais alguns dos principais operadores de *ferries* da Itália (por ex., a Grandi Navi Veloci e a Moby). A Comissão considera que este facto confirma que todos os potenciais proponentes dispuseram de uma oportunidade suficiente para manifestarem o seu interesse em participar no procedimento de concurso. Neste contexto, a Comissão salienta que as partes interessadas não tiveram de seguir procedimentos complexos e não teriam sido obrigadas a incorrer em custos significativos para manifestarem o seu interesse. Bastava enviarem um ofício em que demonstrassem a sua capacidade para garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo. As 16 partes que cumpriam este critério de seleção foram então convidadas para a fase de devida diligência, 11 das quais decidiram participar nela. Foi apenas depois desta fase que as partes tiveram de decidir se queriam ou não apresentar uma proposta e, em caso afirmativo, quão elevada esta seria.

(384) Por último, a Comissão assinalou na Decisão de 2012 que não sabia ao certo se todos os potenciais proponentes haviam tido conhecimento, nas fases iniciais do procedimento de concurso, da possibilidade de diferirem o pagamento de uma parte do preço de aquisição durante vários anos sem aplicação de juros. Esta possibilidade não foi mencionada, mas também não foi excluída no convite à manifestação de interesse ([131]). Nesta base, a CIN apresentou uma proposta que incluía o pagamento fracionado de quase metade do preço de aquisição. Em primeiro lugar, a Comissão observa que, uma vez que o concurso incluía um contrato de serviço público com uma duração de oito anos, o diferimento de uma parte do pagamento durante o período de vigência desse contrato não era invulgar. Efetivamente, no caso dos contratos de concessão, é comum que a renda da concessão seja paga em prestações e não de uma só vez em adiantado. Além disso, a Comissão constata que o valor real da proposta da CIN, obtido mediante o desconto dos pagamentos diferidos ao seu valor no momento da venda, é apenas cerca de 4 % inferior do que se tivesse sido efetuado o pagamento adiantado do preço total. A Comissão considera que esta diferença relativamente pequena não é suscetível de ter afetado a vontade das partes em manifestarem o seu interesse. Neste contexto, há que recordar que o valor do ramo de atividade da Tirrenia (incluindo a nova Convenção) não era conhecido quando as partes tiveram de manifestar o seu interesse, pelo que o conhecimento da opção de diferimento nessa fase não é

([129]) A Comissão salienta que a Itália também não estava obrigada a fornecer uma descrição detalhada dos ativos exatos para venda e do novo contrato de serviço público no convite à manifestação de interesse, uma vez que o artigo 36.º, n.º 1, da Diretiva 2004/18/CE não era aplicável a este procedimento de concurso.

([130]) Além disso, uma vez que o artigo 36.º, n.º 1, da Diretiva 2004/18/CE não era aplicável a este procedimento de concurso, a Itália também não estava obrigada a descrever no convite à manifestação de interesse como seriam organizadas as fases subsequentes do procedimento de concurso.

([131]) Além disso, a Comissão assinala que a Itália não era obrigada a detalhar as (possíveis) condições de pagamento no convite, uma vez que o artigo 36.º, n.º 1, da Diretiva 2004/18/CE não era aplicável a este procedimento de concurso.

suscetível de ter afetado a decisão de participar no procedimento de concurso. Além disso, a Comissão salienta que a proposta vinculativa da CIN (incluindo o pagamento parcialmente diferido) foi divulgada na sala de consulta de dados e que todos os outros proponentes foram explicitamente convidados a melhorarem a sua proposta. Apesar de terem disposto de 16 dias para o fazerem e independentemente da possibilidade de também incluírem um pagamento diferido nas suas propostas, nenhum dos outros proponentes avançou com uma proposta. Por estes motivos, a Comissão conclui que não se pode considerar que a possibilidade de diferir o pagamento de uma parte do preço de aquisição tenha afetado negativamente a competitividade ou a transparência do processo de concurso.

(385) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que, no seu conjunto, o procedimento de concurso foi competitivo e transparente. Nomeadamente, a intenção da Tirrenia de ceder a atividade de serviço público (ou seja, o ramo de atividade da Tirrenia) e de celebrar uma nova convenção com uma duração de oito anos com o proponente vencedor foi amplamente divulgada junto de todos os possíveis proponentes no mercado regional ou internacional relevante. Além disso, a Comissão tem em conta que os potenciais proponentes podiam manifestar facilmente o seu interesse, sem terem de assumir qualquer compromisso nessa fase. Desde que pudessem demonstrar que cumpriam o único critério de seleção, as partes recebiam subsequentemente todas as informações necessárias e tempo para decidirem se e quanto queriam propor pelo ramo de atividade da Tirrenia. Por estes motivos, a Comissão considera que ficam dissipadas as suas dúvidas de que o procedimento de concurso não tivesse sido suficientemente transparente devido a possíveis deficiências no convite à manifestação de interesse.

Natureza não discriminatória do concurso e preço mais elevado como critério

(386) O ponto 92 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal salienta que o tratamento não discriminatório de todos os proponentes em todas as fases do procedimento e os critérios objetivos de seleção e adjudicação previamente especificados no que se refere ao processo são condições indispensáveis para assegurar que a operação resultante está em sintonia com as condições de mercado. Além disso, esse ponto especifica que, a fim de garantir a igualdade de tratamento, os critérios de adjudicação devem permitir comparar e avaliar as propostas de forma objetiva. Por último, de acordo com o ponto 95 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal, sempre que os organismos públicos vendam ativos, o único critério relevante para a escolha do comprador deve ser o preço mais elevado ([132]), tendo em conta também as disposições contratuais exigidas (por ex., a garantia pós-venda do vendedor).

(387) Conforme indicado anteriormente (ver considerando 380), o convite à manifestação de interesse incluía apenas uma condição de seleção, nomeadamente que os proponentes tinham de ser capazes de «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo». Das 21 partes que manifestaram interesse, cinco foram excluídas por se ter constatado que não podiam cumprir esta condição (ver também a nota 34). A Comissão considera que o único critério de seleção aplicável era objetivo e tinha sido suficientemente esclarecido a todas as partes interessadas no convite à manifestação de interesse.

(388) Os 16 proponentes interessados que satisfaziam a condição de seleção foram subsequentemente convidados para a fase de devida diligência, mas cinco deles indicaram que já não tinham interesse. Durante a fase de devida diligência, que demorou quatro meses, as 11 partes restantes receberam acesso a uma sala de consulta de dados que continha todas as informações pertinentes (ver considerando 72), permitindo-lhes avaliar o ramo de atividade e o projeto de nova Convenção colocados à venda. Assim sendo, todos os proponentes receberam as mesmas informações e beneficiaram sempre de igualdade de tratamento.

(389) Em 2 de fevereiro de 2011, o administrador extraordinário enviou aos restantes 11 proponentes interessados um ofício que detalhava o procedimento e os requisitos para apresentar uma proposta. Nomeadamente, o ofício estabelecia claramente as condições da venda: elaborar um plano de negócios para o cumprimento das obrigações de serviço público, conforme definidas no projeto de convenção, e fornecer as garantias necessárias para provar a solidez financeira do proponente. A Itália confirmou que, caso fosse recebida mais do que uma proposta elegível, o único critério de adjudicação seria o preço mais elevado. Efetivamente, a Comissão observa que, em 29 de abril de 2011, o administrador extraordinário solicitou melhores propostas das outras partes interessadas, precisamente com o objetivo de alcançar o melhor retorno financeiro possível da venda.

([132]) Ver Acórdão do Tribunal Geral de 28 de fevereiro de 2012, Land Burgenland e Áustria/Comissão, T-268/08 e T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, n.º 87.

(390) As dúvidas da Comissão, expostas na Decisão de 2011, de que o Decreto n.º 134/2008 permitiria adjudicar o concurso com base noutros critérios foram, portanto, resolvidas. Todas as partes foram correta e igualmente informadas ao longo de todas as etapas do procedimento de concurso, podendo assim apresentar uma proposta com pleno conhecimento do procedimento e dos requisitos. A Comissão também considera que o critério de adjudicação permite comparar e avaliar objetivamente as propostas.

O pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN

(391) A Comissão observou, na Decisão de 2012, que o valor real ([133]) do preço de aquisição oferecido pela CIN estava abaixo do valor de mercado estabelecido pelo perito nomeado pelo ministério competente. Contudo, no processo «Land Burgenland», o Tribunal de Justiça declarou que, quando uma autoridade pública procede à venda de uma empresa que lhe pertence através de um procedimento de concurso público aberto, transparente e incondicional, se pode presumir que o preço de mercado corresponde à proposta mais elevada (vinculativa e credível) e que apenas o preço é considerado, sem a necessidade de recorrer a outros meios para efeitos da verificação do preço de mercado, como peritagens independentes ([134]). Além disso, mesmo a proposta mais elevada apresentada no âmbito de um procedimento de adjudicação irregular em razão de condições ilícitas pode, não obstante, corresponder ao preço de mercado, quando as lacunas que viciam as condições do concurso público não tenham influenciado o montante dessa proposta, provocando uma diminuição do mesmo ([135]).

(392) A Comissão observa que, dado que no caso em apreço o preço pago pela CIN resulta de um procedimento de concurso aberto, transparente e não discriminatório, pode presumir-se que este preço é igual ao preço de mercado. Por conseguinte, não é necessário comparar este preço com as avaliações determinadas pelos peritos independentes nomeados, respetivamente, pela Itália e pela Comissão. Além disso, a Comissão partilha da opinião da Itália (ver considerando 176) de que os peritos independentes tinham necessariamente de formular determinados pressupostos, pelo que as avaliações resultantes deveriam, em qualquer circunstância, ser interpretadas com cautela. Por último, conforme referido pela CIN (ver considerando 236), pelo menos um potencial proponente para o ramo de atividade da Tirrenia indicou que o preço estabelecido pelo perito independente nomeado pela Itália era demasiado elevado. Embora esta prova seja circunstancial, confirma que as avaliações realizadas por peritos podem nem sempre refletir o valor de mercado determinado pelos operadores do mercado mediante concurso público.

(393) Por uma questão de exaustividade, a Comissão considera que existe também uma lógica económica subjacente ao pagamento diferido. Efetivamente, conforme salientado pela CIN (ver considerando 240), o pagamento diferido está correlacionado com a natureza do objeto da venda, nomeadamente um ramo de atividade cujo valor efetivo depende (conforme confirmado pela Banca Profilo; ver secção 2.3.3.4 e considerando 240) do pagamento efetivo, num período de oito anos, dos montantes das compensações estipulados na nova Convenção. O pagamento diferido (de uma parte do preço de aquisição) também pode, portanto, ver visto como uma consequência lógica da natureza dos ativos (em especial do contrato de serviço público e da compensação correspondente) submetidos a concurso público.

(394) Com base no que precede, a Comissão conclui que ficam dissipadas as suas dúvidas relativas ao diferimento de uma parte do preço de aquisição.

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

(395) No caso em apreço, foram submetidos a concurso público a nova Convenção agregada ao ramo de atividade da Tirrenia, sob reserva de determinadas condições no que se refere ao nível dos efetivos, em vez de apenas a nova Convenção. Na Decisão de 2012, a Comissão adotou a posição preliminar de que, na medida em que os proponentes já se encontravam devidamente dotados de embarcações e tripulações, teriam incorrido em custos inferiores se não tivessem sido obrigados a assumir uma parte dos trabalhadores e dos ativos fixos da Tirrenia. Por conseguinte, a Comissão considerou, a título preliminar, que a colocação a concurso da nova Convenção sem a obrigação de assumir as embarcações e tripulações da Tirrenia necessárias para prestar o serviço público teria resultado num custo menor para a coletividade.

([133]) Obtido mediante o desconto dos pagamentos diferidos ao respetivo valor no momento da venda.

([134]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2013, Land Burgenland/Comissão, C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, n.os 94-95.

([135]) Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de outubro de 2013, Land Burgenland/Comissão, C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, n.º 96.

(396) Como a Tirrenia era uma grande empresa em administração extraordinária, o direito nacional geral ([136]) exigia que o seu adquirente mantivesse o mesmo nível de efetivos necessário para cumprir as obrigações de serviço público, conforme previsto nos planos de negócios da Tirrenia, por um período de dois anos. Neste contexto, o contrato para a transferência do ramo de atividade exige que a CIN ofereça emprego (com base em novos contratos) aos antigos trabalhadores da Tirrenia e que se abstenha de efetuar despedimentos ([137]) por um período de dois anos. Em primeiro lugar, a Comissão observa que este requisito se baseia numa obrigação legal, que as autoridades italianas não podiam ignorar na configuração da transferência do ramo de atividade, e que esta obrigação é limitada no tempo (ou seja, por um período de dois anos). A Comissão assinala também que o ramo de atividade da Tirrenia dará continuidade à prestação do serviço público com base nas obrigações de serviço público definidas na nova Convenção. Neste sentido, a Itália declarou que apenas a tripulação e o pessoal administrativo necessário para a continuidade da prestação do serviço público seriam assumidos pela CIN. Além disso, a Itália argumentou que a CIN teria tido de respeitar estes níveis de efetivos mínimos, independentemente de qualquer condição referente aos efetivos. Dado que os custos salariais seriam cobertos pela compensação paga à CIN ao abrigo da nova Convenção, a Comissão considera que a obrigação de manter os níveis de emprego não é, na prática, onerosa para a CIN. Por conseguinte, esta obrigação não é suscetível de ter reduzido o preço de venda do ramo de atividade e não pode ter conferido uma vantagem à CIN desta forma. Além disso, esta solução também foi benéfica para a Tirrenia (e, portanto, para a Itália que é a sua detentora), já que não teria de pagar indemnizações ao pessoal que foi recontratado pela CIN. A Comissão observa que, de acordo com uma estimativa efetuada pela Ecorys, as indemnizações totais para todos os funcionários da Tirrenia teriam ascendido a pelo menos 35 milhões de EUR.

(397) Ao agregar os ativos do ramo de atividade da Tirrenia a um novo contrato de serviço público ([138]), o adquirente fica automaticamente sujeito ao requisito de garantir a continuidade do serviço público e é-lhe concedida a prioridade de acostagem. Em primeiro lugar, a Comissão observa que apenas os ativos necessários para cumprir as obrigações de serviço público foram agregados ao contrato de serviço público. Todos os outros ativos (incluindo bens imóveis, seis embarcações, uma coleção de arte) foram vendidos através de procedimentos de concurso separados. Em segundo lugar, a Comissão considera que a agregação dos ativos do ramo de atividade da Tirrenia ao novo contrato de serviço público não resulta num preço inferior do que se os ativos e o contrato em causa tivessem sido vendidos em separado, pelos seguintes motivos:

— Conforme já foi referido (ver considerando 164), o administrador extraordinário da Tirrenia organizou procedimentos de concurso separados para vender seis embarcações que eram apenas operadas em rotas não sujeitas às obrigações de serviço público. Destas seis embarcações, apenas uma poderia ser vendida a um proponente que pretendesse continuar a utilizá-la para efeitos de navegação. As outras cinco embarcações só poderiam ser vendidas para efeitos de demolição. Além disso, em março de 2011, os corretores de navios ([139]) aos quais foi solicitada a determinação do valor das embarcações da Tirrenia salientaram que a crise económica tinha tido um impacto significativo que se refletia em valores mais baixos para as embarcações e num excesso de embarcações no mercado. Por estes motivos, parece improvável que todas as 18 embarcações restantes da Tirrenia pudessem ter sido vendidas para efeitos de navegação (ou seja, por um preço mais elevado do que o seu valor residual). A Comissão considera que a agregação dessas embarcações ao contrato de serviço público permitiu obter um preço mais elevado ([140]) pelas embarcações da Tirrenia, uma vez que, em contrapartida pela exploração das embarcações nas rotas do serviço público, o seu adquirente receberia uma compensação de serviço público por um período de oito anos.

— Na Decisão de 2012, a Comissão tinha evocado a possibilidade de os proponentes estarem já equipados com embarcações e tripulações suficientes e, portanto, preferirem não ter de adquirir as embarcações da Tirrenia e contratar os seus trabalhadores. A Comissão observa que, quando a CIN começou a cumprir as suas obrigações ao abrigo da nova Convenção, dispunha de um total de 1 239 efetivos e 18 embarcações (que faziam parte do ramo de atividade da Tirrenia que a CIN adquiriu). A Comissão considera improvável que os potenciais proponentes pudessem ter recursos tão significativos prontamente disponíveis para (re)afetação a fim de cumprir as obrigações de serviço público previstas na nova Convenção. Tanto assim é que a nova Convenção

([136]) O artigo 63.º, n.º 2, do Decreto Legislativo n.º 270/1999 exige que qualquer potencial adquirente de um ramo de atividade de uma grande empresa em administração extraordinária deve comprometer-se a manter o nível de efetivos (ou seja, o número de trabalhadores) e a continuar as atividades comerciais durante pelo menos dois anos após a aquisição.

([137]) Exceto em circunstâncias bem especificadas.

([138]) Um projeto deste contrato foi disponibilizado a todos os proponentes na sala de consulta de dados. Além disso, as suas principais disposições já constavam do artigo 19.º-B do Decreto-Lei n.º 135 de 25 de setembro de 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Isto porque, quando uma embarcação não se encontra ainda no final da sua vida útil, o seu valor para efeitos de navegação seria superior ao seu valor residual. Num cenário em que as embarcações sejam vendidas em separado, é provável que pelo menos algumas delas tenham de ser vendidas ao seu valor residual. Por conseguinte, ao agregar as embarcações ao contrato de serviço público, todas as embarcações continuam a operar e podem, assim, ser vendidas a um preço mais elevado do que o seu valor residual.

inclui requisitos específicos (por ex., de capacidade) sobre as embarcações a utilizar nas diferentes rotas do serviço público. Qualquer operador que tivesse os recursos necessários já os teria, provavelmente, afetados a outras rotas e a sua reafetação em sintonia com a nova Convenção teria necessariamente levado à perda de receitas em relação à sua utilização anterior. A este respeito, a Comissão salienta que tanto a Grimaldi como a GNV participaram no procedimento de concurso e que nenhuma das empresas indicou à Comissão que preferia não ter de adquirir as embarcações da Tirrenia.

(398) Para confirmar que a agregação da nova Convenção ao ramo de atividade da Tirrenia e que a condição referente aos efetivos não são onerosas para a CIN, a Comissão encomendou um estudo a um perito independente (Ecorys) no decurso do procedimento formal de investigação. Foi pedido à Ecorys (ver considerandos 96 e seguintes) que determinasse o valor de mercado do ramo de atividade da Tirrenia sem quaisquer condições associadas. A Ecorys concluiu que, se o ramo de atividade da Tirrenia tivesse sido vendido sem qualquer condição associada, e em especial sem ser agregada a um novo contrato de serviço público para a prestação do serviço público (e, portanto, também sem a obrigação de garantir a continuidade desse serviço público), a empresa teria sido vendida ao valor de liquidação de 303,5 milhões de EUR. A Ecorys baseou esta conclusão no pressuposto de que o ramo de atividade da Tirrenia não poderia lucrativamente continuar as suas operações sem uma compensação de serviço público. A Ecorys observou que este valor de liquidação é inferior ao valor que resultou do concurso e indicou que, portanto, a liquidação imediata (no fundo, uma venda das embarcações) não era uma alternativa viável para um operador numa economia de mercado. Além disso, a Ecorys comparou os efetivos do ramo de atividade da Tirrenia com os de várias empresas de *ferries* comparáveis e concluiu que o número de efetivos da Tirrenia e a estrutura dos custos com pessoal não são diferentes dos de empresas comparáveis, tendo por referência a parte dos custos da mão-de-obra nas receitas totais e a relação custos da mão-de-obra/pessoal. A análise não demonstrou qualquer diferença significativa entre o ramo de atividade da Tirrenia e as empresas comparáveis que pudesse apontar para excesso de pessoal ou custos da mão-de-obra excessivos. Desta forma, um adquirente potencial teria tido pouca margem de manobra em termos de despedimento ou substituição de uma parte dos efetivos. Nesta base, a Ecorys concluiu que não há nenhum elemento que demonstre que a condição referente aos efetivos teve qualquer impacto significativo no valor do ramo de atividade da Tirrenia. Por conseguinte, a Comissão conclui que a agregação da nova Convenção ao ramo de atividade da Tirrenia e a condição referente aos efetivos não poderiam ter reduzido o preço de venda do ramo de atividade nem ter conferido uma vantagem à CIN desta forma.

(399) Em suma, a condição de manter os níveis de emprego é imposta pelo direito nacional geral e não pelo vendedor. Além disso, essa condição não é onerosa para o adquirente do ramo de atividade da Tirrenia, como também foi confirmado pelo perito independente da Comissão (a Ecorys). A condição de garantir a continuidade do serviço público em consequência direta da agregação dos ativos à obrigação de serviço público não pode ser considerada como causadora de uma redução do preço. Pelo contrário, conforme já argumentado, a venda dos ativos em separado teria resultado num preço mais baixo (como confirmado pela Ecorys). Além disso, é altamente improvável que houvesse potenciais proponentes interessados em adquirir o contrato de serviço público sem assumir os ativos, dado o grande número de embarcações e tripulações necessárias para a prestação do serviço público. Por conseguinte, a Comissão conclui que qualquer vendedor no contexto de uma economia de mercado teria decidido vender os ativos do ramo de atividade da Tirrenia juntamente com um novo contrato de serviço público a fim de obter o preço mais elevado. Nesta base, a Comissão conclui que a Itália não associou condições que fossem suscetíveis de reduzir o preço ou que um vendedor privado não teria exigido. Por esta razão, a Comissão conclui que fica dissipada a sua dúvida de que a colocação a concurso da nova Convenção juntamente com o ramo de atividade da Tirrenia e as condições referentes aos efetivos não poderiam resultar no menor custo para a coletividade.

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

(400) Com base na avaliação acima descrita (ver considerandos 375 a 399), a Comissão conclui que o procedimento de concurso foi aberto, transparente e não discriminatório em sintonia com as regras em matéria de concursos públicos. Contudo, o ponto 68 da Comunicação SIEG observa que «no caso de procedimentos em que só é apresentada uma proposta, o procedimento não pode ser considerado suficiente para garantir que conduz ao menor preço para a coletividade».

(401) Desta forma, dado que apenas a CIN apresentou uma proposta no procedimento de concurso para o ramo de atividade da Tirrenia (que incluía a nova Convenção), essa proposta não seria normalmente suficiente para garantir a ausência de uma vantagem para o vencedor.

(402) No entanto, a Comissão alterou subtilmente a posição expressa no ponto 68 da Comunicação SIEG no seu Guia SIEG ([141]), referindo que «isso não significa que não possam ocorrer casos em que, devido a salvaguardas particularmente fortes na conceção do procedimento, também um processo em que uma única proposta é apresentada possa ser suficiente para garantir a prestação do serviço "ao menor custo para a coletividade"».

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

— O procedimento de concurso foi organizado de forma a maximizar o interesse dos potenciais proponentes. Além disso, os potenciais proponentes não tiveram de seguir procedimentos complexos e não teriam sido obrigados a incorrer em custos significativos para manifestarem o seu interesse. Como resultado, foram recebidas nada menos do que 21 manifestações de interesse por parte de entidades italianas, europeias e não europeias, 16 das quais foram convidadas para a fase de devida diligência (ver considerando 387).

— Foi possível uma concorrência real até ao final do procedimento de concurso. Nomeadamente, restavam 11 possíveis proponentes na fase de apresentação de propostas. Três deles (Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l.) decidiram unir esforços sob o nome CIN e apresentaram uma proposta vinculativa. A Comissão considera que, com base no seu perfil, dos restantes oito possíveis proponentes, pelo menos cinco eram provavelmente capazes (devido à sua experiência e recursos financeiros) de apresentar propostas ou tinham motivos para terem um interesse genuíno na apresentação de uma proposta (por ex., já ativos no setor e/ou na Itália).

— Foi fixado à partida um preço mínimo com base na avaliação realizada pelo perito independente nomeado pela Itália (ver considerando 73). Este preço mínimo foi divulgado a todos os potenciais proponentes na sala de consulta de dados e estabelecia um ponto de referência relativamente alto para as propostas iniciais. Efetivamente, conforme salientado acima (ver considerando 168), um potencial proponente para o ramo de atividade da Tirrenia indicou que o preço mínimo era, na verdade, demasiado elevado. Embora este preço mínimo elevado tenha ajudado a garantir que o procedimento conduzia ao menor custo para a coletividade, também poderá ter desencorajado outros potenciais proponentes de apresentarem uma proposta.

— A proposta vinculativa apresentada pela CIN em 14 de abril de 2011 foi divulgada na sala de consulta de dados e, por ofício de 2 de maio de 2011, o administrador extraordinário convidou todos os proponentes considerados para a fase de devida diligência a apresentarem uma proposta melhor do que a apresentada pela CIN até 12 de maio de 2011. No seguimento de um pedido de um dos potenciais adquirentes, o prazo para a apresentação de melhores propostas foi alargado pelo administrador extraordinário até 19 de maio de 2011. O convite para apresentar melhores propostas é uma salvaguarda particularmente forte para garantir a obtenção da proposta mais elevada possível (e, assim, o menor custo para a coletividade). Além disso, o pedido de uma das partes para alargar o prazo demonstra que houve uma concorrência real até ao fim do procedimento de concurso.

(404) A Comissão considera que, dadas as salvaguardas supraindicadas, incluindo mais concretamente o preço mínimo e o convite para apresentar propostas mais elevadas, o procedimento de concurso era suficiente para garantir a prestação do serviço ao menor custo para a coletividade, mesmo que apenas fosse apresentada uma proposta. Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que o caso em apreço difere dos casos seguintes em que apenas foi apresentada uma proposta:

— No procedimento de concurso para a exploração de uma ligação marítima rápida para o transporte de passageiros entre Messina e Reggio Calabria, apenas a Ustica Lines apresentou uma proposta. Contudo, esta empresa foi também a única que manifestou interesse, pelo que nunca foi possível a existência de uma concorrência real. Nesse caso, a Comissão concluiu necessariamente que a condição Altmark 4 não tinha sido cumprida e que a compensação de serviço público constituía um auxílio estatal ([142]). A Comissão recorda que, no caso em apreço, 21 partes manifestaram o seu interesse e 11 delas participaram na parte final do concurso.

— No procedimento de concurso para a atribuição das concessões da distribuição da imprensa na Bélgica, apenas a bpost (o prestador titular deste SIEG) apresentou uma proposta. Embora, inicialmente, três empresas tenham manifestado interesse em participar no concurso, uma empresa retirou-se antes de terminar o prazo para a apresentação de propostas e outra anunciou que já não pretendia apresentar uma proposta (três dias depois de a bpost ter apresentado a sua proposta). As autoridades belgas alegaram, ainda assim, que tinha ocorrido uma

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

([142]) Decisão da Comissão no processo SA.42710, SIEG — Ligação marítima rápida para o transporte de passageiros entre Messina e Reggio Calabria — Itália, JO C 40 de 2.2.2018, p. 4.

concorrência real durante o procedimento de concurso e que existiam salvaguardas suficientes para garantir que o concurso resultava no menor custo para a coletividade. Contudo, a Comissão considerou que, nesse caso, as salvaguardas eram insuficientes e, portanto, concluiu que a condição Altmark 4 não tinha sido cumprida e que a compensação de serviço público constituía um auxílio estatal ([143]). Enquanto as autoridades italianas utilizaram um procedimento de concurso aberto, as autoridades belgas organizaram um procedimento por negociação ([144]), sendo que os procedimentos por negociação, de acordo com o ponto 66 da Comunicação SIEG, «só em casos excecionais podem ser considerados suficientes para respeitar o quarto critério Altmark». A Comissão observa que, além desta diferença importante, também as salvaguardas no caso da bpost eram totalmente diferentes das aplicáveis no caso em apreço. Por último, há que referir que, no caso da bpost, o prestador titular do SIEG ganhou o concurso após ter apresentado a única proposta com apenas um potencial proponente concorrente presente. No caso em apreço, o concurso foi ganho por um proponente que não tinha qualquer ligação ao prestador titular do SIEG, com vários potenciais proponentes concorrentes credíveis presentes e com as salvaguardas supramencionadas. Por estes motivos, a Comissão conclui que as circunstâncias no caso da bpost não são comparáveis às do caso em apreço.

(405) Além disso, a Comissão constata que o procedimento de concurso utilizado para a venda do ramo de atividade da Tirrenia difere significativamente do procedimento utilizado para selecionar o operador dos serviços de navegação entre o território continental francês e a Córsega ([145]) («o caso da SNCM») das seguintes formas:

— As autoridades francesas atribuíram as delegações de serviço público com base num processo por negociação com publicação prévia de anúncio. De acordo com o ponto 66 da Comunicação SIEG, os procedimentos desse género «só em casos excecionais podem ser considerados suficientes para respeitar o quarto critério Altmark». Ao invés, as autoridades italianas utilizaram um procedimento de concurso aberto.

— Embora no caso da SNCM tenham sido apresentadas duas propostas, uma delas foi rejeitada com base num critério de seleção. Por conseguinte, as duas propostas não chegaram a ser comparadas em matéria de mérito para selecionar a proposta economicamente mais vantajosa. Por isso, mesmo que tenham sido apresentadas duas propostas, tal não foi suficiente para garantir uma concorrência efetiva. Contudo, no procedimento de concurso da Tirrenia, 11 partes participaram na fase final e a Comissão considera que foi possível uma concorrência real até ao final do procedimento (ver considerando 403), mesmo que, em última instância, apenas a CIN tenha apresentado uma proposta.

— No caso da SNCM, o operador titular (grupo SNCM/CMN) também apresentou uma proposta e tinha uma vantagem concorrencial significativa, uma vez que já possuía embarcações que cumpriam os requisitos técnicos previstos no contrato de delegação de serviço público. Este aspeto foi crucial, dado que esses requisitos implicavam a construção de embarcações praticamente personalizadas semelhantes às embarcações da SNCM, o que significava um custo elevado para os potenciais proponentes interessados. No caso em apreço, o operador titular (Tirrenia em AE) não apresentou nem podia apresentar uma proposta, e o proponente vencedor não tinha qualquer ligação ao mesmo. Uma vez que o concurso incluía embarcações que cumpriam os requisitos técnicos para explorar o serviço público, nenhum dos potenciais proponentes teve uma vantagem concorrencial em relação aos outros.

— Além disso, no caso da SNCM, a Comissão considerou que o muito reduzido prazo (ou seja, menos de um mês) fixado entre a data prevista para a concessão da convenção de delegação de serviço público e a data de início dos serviços era suscetível de constituir um importante obstáculo à entrada de novos operadores. A Comissão observa que, no caso da Tirrenia, decorreu mais de um ano entre a conclusão do procedimento de concurso e o início da prestação do serviço público por parte da CIN.

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

(407) Dado que as quatro condições definidas pelo Tribunal de Justiça no processo Altmark foram cumulativamente preenchidas, a Comissão conclui que a adjudicação da nova Convenção agregada ao ramo de atividade da Tirrenia e à prioridade de acostagem à CIN, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN, não confere uma vantagem económica à CIN.

([143]) Decisão da Comissão no processo SA.42366, Compensações de serviço público concedidas à bpost durante o período de 2016-2020 — Bélgica (JO C 341 de 16.9.2016, p. 5).

([144]) Artigo 30.º da Diretiva 2004/18/CE e artigo 1.º, n.º 9, alínea a), da Diretiva 2004/17/CE.

([145]) Decisão da Comissão no processo SA.22843, Delegação de serviço público Córsega 2007-2013 atribuída à SNCM e à CMN (JO L 220 de 17.8.2013, p. 20).

7.1.3.5. Conclusão

(408) Uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumpridos, a Comissão conclui que a adjudicação da nova Convenção agregada ao ramo de atividade da Tirrenia e à prioridade de acostagem à CIN, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN, não constitui um auxílio estatal a favor da CIN.

7.1.4. *As medidas previstas pela Lei de 2010*

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

(410) Com base nas informações recebidas durante o procedimento formal de investigação, a Comissão conclui que as três medidas devem ser apreciadas separadamente.

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

(411) Recursos estatais: os fundos em causa foram concedidos pelo Estado a partir do seu próprio orçamento (ver considerando 109) e a sua utilização para efeitos de liquidez foi possibilitada pela Lei de 2010. A medida é, por conseguinte, imputável ao Estado e atribuída através de recursos estatais.

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

(413) Vantagem económica: a Comissão observa que a Tirrenia recebeu cerca de 12 051 900 EUR para realizar as modernizações das embarcações necessárias para respeitar as normas internacionais de segurança e podia, com base na Lei de 2010, utilizar estes fundos temporariamente para efeitos de liquidez (ver considerando 109). Conforme anteriormente explicado (ver considerando 110), uma parte destes fundos (ou seja, 4 657 005,35 EUR) foi utilizada pela Banca Carige para abater duas dívidas da Tirrenia a seu favor. Além disso, as autoridades italianas confirmaram (ver considerando 192) que, de facto, a Tirrenia utilizou apenas 630 600 EUR desses fundos para pagar modernizações da embarcação Clodia. Os restantes 11 421 300 EUR não foram utilizados para pagar modernizações nem foram reembolsados ao Estado. Eventualmente, o novo proprietário do ramo de atividade da Tirrenia (ou seja, a CIN) teve de pagar as modernizações remanescentes a partir dos seus próprios fundos (e este passivo de 11 421 300 EUR também foi tido em conta na avaliação preparada pela Banca Profilo). A Itália não demonstrou que esta liquidez foi concedida em condições de mercado. Além disso, a Tirrenia não reembolsou nem utilizou a liquidez para o seu propósito original (ou seja, para pagar modernizações das embarcações), com a exceção dos 630 600 EUR utilizados para modernizar a embarcação Clodia. Uma vez que um operador de mercado normal não poderia beneficiar de tal medida, a Comissão considera que esta conferiu necessariamente uma vantagem económica à Tirrenia.

(414) Efeito nas trocas comerciais: pelos motivos expostos nos considerandos 310 e 311, a Comissão considera que a concessão desta medida à Tirrenia é suscetível de afetar as trocas comerciais da União e de falsear a concorrência no mercado interno.

(415) Conclusão: a Comissão conclui que a utilização, por parte da Tirrenia, de 11 421 300 EUR, que eram originalmente destinados à modernização das embarcações, para efeitos de liquidez, conforme permitido pela Lei de 2010, constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.1.4.2. Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização

(416) Conforme descrito no considerando 111, nos termos do artigo 1.º da Lei de 2010, alguns atos e operações realizados para privatizar o grupo Tirrenia e descritos nos pontos 1 a 15 do artigo 19.º-B do Decreto-Lei n.º 135/2009, convertido, com alterações, na Lei de 2009, estão isentos de quaisquer impostos normalmente devidos sobre os mesmos.

(417) Em primeiro lugar, a Comissão realça que têm de ser avaliados dois conjuntos separados de transferências: 1) as transferências das antigas filiais da Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) da Tirrenia (agora em AE) para as regiões da Campânia, Sardenha e Toscânia; e 2) a transferência do ramo de atividade da Tirrenia da Tirrenia em AE para a CIN. Os impostos sujeitos a isenção são, nomeadamente, o imposto de registo, as taxas de registo de hipoteca e de registo predial, o imposto de selo (coletivamente, «os impostos indiretos»), o IVA e o IRC. Os beneficiários desta medida de auxílio seriam o vendedor, o adquirente ou ambos.

(418) Primeiramente, a Comissão aceita que as transferências para as regiões não tenham estado sujeitas a IRC (por não ter sido paga qualquer contrapartida) nem a IVA (que não se aplica a essas transações nos termos do direito nacional). No que diz respeito aos impostos indiretos, aqueles que, nos termos do direito nacional, tinham de ser pagos apenas pelos adquirentes, eram exigíveis às regiões agindo, neste caso, no âmbito das suas atribuições de serviço público, ou seja, enquanto entidades estatais. Como tal, não se qualificam como empresas económicas. Por conseguinte, nenhuma das isenções fiscais supramencionadas será avaliada de forma mais pormenorizada na presente decisão.

(419) A Comissão observa também que, uma vez que as transações como a venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN não estão sujeitas a IVA ([146]), a isenção fiscal não pode ter conferido uma vantagem à Tirrenia no que diz respeito ao IVA. Além disso, a Comissão constata que o contrato de venda do ramo de atividade da Tirrenia indica claramente que o adquirente, neste caso a CIN, tem de suportar todos os impostos, taxas e custos notariais relacionados com a transação, sem referência a qualquer isenção gozada pela CIN sobre tais impostos. Por conseguinte, a Comissão conclui que a CIN não pode ter beneficiado desta medida. Por estes motivos, nenhuma das isenções fiscais supramencionadas será avaliada de forma mais pormenorizada na presente decisão.

(420) Neste contexto, a Comissão irá, portanto, avaliar apenas se a Tirrenia (em AE) beneficiou de alguma isenção do imposto de registo, das taxas de registo de hipoteca e de registo predial e do imposto de selo («os impostos indiretos») relativamente a ambos os conjuntos de transferências, bem como de alguma isenção de IRC referente ao produto da transferência do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN.

(421) Recursos estatais: uma isenção fiscal implica, por definição, uma renúncia de recursos estatais. Além disso, uma vez que estas isenções foram concedidas por força da Lei de 2010 [ver considerando 111, alínea b)], são também imputáveis ao Estado.

(422) Seletividade: como as isenções fiscais foram concedidas apenas para as operações e os atos relacionados com a privatização do antigo Grupo Tirrenia, são consideradas seletivas. A Itália não argumentou nem demonstrou que as isenções fiscais não sejam seletivas.

(423) Vantagem económica: relativamente aos impostos indiretos, a Tirrenia foi dispensada de os pagar em relação às operações e aos atos relacionados com ambos os conjuntos de transferências descritos no considerando 416 (para as regiões e para a CIN), pelo que beneficiou de uma vantagem económica equivalente aos impostos normalmente devidos por estes tipos de operações e atos nos termos do direito nacional.

(424) Adicionalmente, em relação à transferência do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN, a Comissão observa que esta transferência foi efetuada em troca de uma contrapartida (de 380 100 000 EUR) paga pela CIN. Por conseguinte, o produto desta transação estaria normalmente sujeito a IRC. A isenção deste imposto constitui uma vantagem económica, dado que o produto de uma venda de ativos ou de uma empresa seria normalmente tido em consideração no cálculo do IRC de uma empresa. A Comissão salienta que esta conclusão não é afetada pelo facto de, nesta fase, ainda não ser possível determinar se a Tirrenia irá, na prática, beneficiar da isenção do imposto sobre o rendimento, uma vez que ainda não é claro se será devido algum imposto sobre o rendimento no momento em que a Tirrenia for plenamente liquidada ([147]).

([146]) Ao abrigo do Decreto Presidencial n.º 633 de 26 de outubro de 1972, as transferências de empresas em atividade ou unidades de negócio para outra empresa não são consideradas entregas de bens, pelo que estão isentas de IVA.

([147]) Nomeadamente, no caso de processos de insolvência como o que envolve a Tirrenia em AE, os rendimentos são determinados de acordo com as regras previstas no artigo 183.º da lei consolidada relativa ao imposto sobre o rendimento. Com base nessa disposição, os rendimentos de uma empresa relativamente ao período que vai do início do processo de insolvência até à respetiva conclusão representam a diferença entre os ativos da empresa no início do processo e os ativos residuais no final do mesmo. Antes do final do processo, não é, como tal, possível antecipar se haverá imposto a pagar e qual será a sua dimensão. Uma vez que a liquidação da Tirrenia em AE ainda está em curso, é impossível concluir se será devido algum imposto sobre o rendimento.

(425) Efeito nas trocas comerciais: pelos motivos expostos nos considerandos 310 e 311, a Comissão considera que a isenção da Tirrenia de alguns impostos conforme descrito *supra* é suscetível de afetar as trocas comerciais da União e de falsear a concorrência no mercado interno.

(426) Conclusão: as isenções de i) impostos indiretos sobre as operações e os atos relacionados com as transferências da Caremar, Saremar, Toremar e do ramo de atividade da Tirrenia para os respetivos adquirentes e de ii) IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN, que foram concedidas pela Lei de 2010, constituem um auxílio estatal a favor da Tirrenia.

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

(427) Nas Decisões de 2011 e 2012, a Comissão mencionou a possibilidade de as antigas empresas do Grupo Tirrenia utilizarem recursos do FAS [ver considerando 111, alínea c)] a fim de satisfazerem as atuais necessidades de liquidez. Contudo, no decurso do procedimento formal de investigação, as autoridades italianas esclareceram que os recursos do FAS não visavam constituir uma compensação adicional para a Tirrenia (ou qualquer outra das empresas do antigo Grupo Tirrenia). Em vez disso, esses recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais previstas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo Grupo Tirrenia, caso provassem ser insuficientes. Efetivamente, o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei de 2010 previa que as regiões utilizassem os recursos do FAS para financiarem uma parte da compensação de serviço público regular, garantindo assim a continuidade dos serviços públicos marítimos. Por outras palavras, esta medida diz respeito apenas a uma afetação de recursos no orçamento do Estado italiano para o pagamento das compensações de serviço público.

(428) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os recursos do FAS são apenas uma fonte de financiamento para permitir ao Estado pagar as compensações de serviço público (concedidas com base na Convenção inicial prorrogada) e não constituem uma medida da qual a Tirrenia possa beneficiar adicionalmente a estas compensações de serviço público. Por outras palavras, a possível utilização de recursos do FAS não constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia e, portanto, não será avaliada de forma mais pormenorizada na presente decisão.

7.1.5. *Conclusão sobre a existência de auxílio*

(429) Com base na apreciação descrita *supra*, a Comissão constata que:

— a compensação à Tirrenia pela exploração de rotas marítimas no período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012 e a prioridade de acostagem nestas rotas de serviço público no mesmo período constituem auxílios estatais à Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e podem ser consideradas um novo auxílio;

— a prorrogação do auxílio de emergência de 28 de agosto de 2011 até 18 de setembro de 2012 constitui um auxílio estatal à Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE;

— a adjudicação da nova Convenção para o período de 18 de julho de 2012 a 18 de julho de 2020, agregada ao ramo de atividade da Tirrenia e à prioridade de acostagem à CIN, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN, cumpre o quarto critério Altmark e, por conseguinte, não constitui um auxílio estatal a favor da CIN na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE;

— a utilização, por parte da Tirrenia, de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez, conforme permitido pela Lei de 2010, constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE;

— as isenções de i) impostos indiretos sobre as transferências da Caremar, Saremar e Toremar para as regiões da Campânia, Sardenha e Toscânia, bem como do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN, e de ii) IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN, que foram concedidas pela Lei de 2010, constituem um auxílio estatal a favor da Tirrenia; e

— a possibilidade de utilizar recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei de 2010, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.2. **Legalidade do auxílio**

(430) Todas as medidas de auxílio abrangidas pela presente decisão foram postas em prática antes de aprovação formal pela Comissão. Por conseguinte, na medida em que estas medidas de auxílio não estavam isentas de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2005 ou da Decisão SIEG de 2011, foram concedidas pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ([148]).

7.3. **Compatibilidade do auxílio**

(431) Uma vez que as medidas identificadas acima constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a sua compatibilidade deve ser avaliada à luz das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do referido artigo e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

7.3.1. *A prorrogação da Convenção inicial entre o Estado e a Tirrenia*

7.3.1.1. Legislação aplicável

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

a) O Decreto-Lei n.º 207 de 30 de dezembro de 2008, convertido na Lei n.º 14 de 27 de fevereiro de 2009, prorrogou as Convenções iniciais de 1 de janeiro de 2009 até 31 de dezembro de 2009;

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

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

(433) Neste contexto, a Comissão observa que a concessão da compensação de serviço público ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial é anterior à entrada em vigor da Decisão SIEG de 2011 e do Enquadramento SIEG de 2011. Contudo, o pacote SIEG de 2011 estabelece — no artigo 10.º da Decisão SIEG de 2011 e no ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 — regras relativas à sua aplicação aos auxílios concedidos antes da sua entrada em vigor, em 31 de janeiro de 2012. Em especial, o artigo 10.º, alínea b), da Decisão SIEG de 2011 dispõe que

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

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

([148]) As autoridades italianas notificaram apenas (ver considerando 4) a compensação de serviço público concedida ao abrigo da nova Convenção, que a Comissão considerou não constituir um auxílio estatal. Além disso, a Itália alegou que a compensação de serviço público concedida à Tirrenia nos termos da prorrogação da Convenção inicial era compatível e isenta de notificação ao abrigo da Decisão SIEG de 2005. A Comissão irá avaliar se tal se confirma na secção 7.3.1.

(435) Consequentemente, as regras relativas à aplicação da Decisão SIEG de 2011 e do Enquadramento SIEG de 2011, tal como são acima descritas, implicam que a compensação de serviço público concedida à Tirrenia durante o período de prorrogação possa ser apreciada com base no pacote SIEG de 2011. Se as condições pertinentes da Decisão SIEG de 2011 ou do Enquadramento SIEG de 2011 forem cumpridas, esta medida de auxílio é compatível com o mercado interno durante todo o período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012 ([149]).

(436) A Comissão observa que tanto a Decisão SIEG de 2005, que entrou em vigor em 19 de dezembro de 2005, como a Decisão SIEG de 2011 só se aplicam aos auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público concedidas para as ligações marítimas com ilhas que tenham registado um tráfego médio anual inferior a 300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG. Contudo, nos anos de 2007, 2008 e 2009, o número de passageiros em três das onze rotas (ou seja, Nápoles — Palermo, Civitavecchia — Olbia e Génova — Porto Torres) exploradas pela Tirrenia ao abrigo da Convenção inicial, conforme prorrogada, ultrapassou o limiar de 300 000 passageiros por ano ([150]). Por conseguinte, relativamente a estas três rotas, a Comissão não pode apreciar a compatibilidade da compensação de serviço público paga à Tirrenia ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial até 18 de julho de 2012 nem com base na Decisão SIEG de 2005, nem com base na Decisão SIEG de 2011.

(437) Consequentemente, para as três rotas da Tirrenia, a compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Tirrenia a partir de 2009 e até à conclusão do processo de privatização seria normalmente abrangida pelo âmbito de aplicação do Enquadramento SIEG de 2011. No entanto, de acordo com o ponto 9 do Enquadramento SIEG de 2011, o auxílio a prestadores de SIEG em dificuldade deve ser avaliado com base nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à restruturação de 2004. A Tirrenia foi admitida no procedimento de administração extraordinária em 5 de agosto de 2010 e declarada insolvente em 12 de agosto de 2010, pelo que já se encontrava em dificuldade na aceção do ponto 10, alínea c), das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004 no momento da prorrogação estabelecida pela Lei de 2010. Por conseguinte, tratava-se de um prestador de SIEG em dificuldade, pelo menos durante parte do período de prorrogação (de 12 de agosto de 2010 até à sua venda em 18 de julho de 2012).

(438) As Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014 ([151]), em vigor a partir de 1 de agosto de 2014, aplicam-se retroativamente para os auxílios concedidos a prestadores de SIEG. Essas orientações estabelecem que a apreciação da compatibilidade dos auxílios concedidos antes de 31 de janeiro de 2012 (a data de entrada em vigor do Enquadramento SIEG de 2011) a prestadores de SIEG em dificuldade deve ser realizada em conformidade com o Enquadramento SIEG de 2011, com exceção das disposições dos pontos 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60 ([152]). Por conseguinte, aplicam-se as mesmas regras para todo o período de 1 de janeiro de 2009 até à conclusão da sua privatização em 18 de julho de 2012.

(439) Uma vez que três das rotas da Tirrenia em apreciação não são abrangidas pelo âmbito de aplicação das Decisões SIEG de 2005 e de 2011, e por motivos de brevidade e eficiência, a Comissão irá, em primeiro lugar, avaliar se a compensação de serviço público concedida à Tirrenia para a exploração de todas as doze rotas de transporte marítimo durante o período de prorrogação satisfaz as condições do Enquadramento SIEG de 2011, com exceção das condições previstas nos respetivos pontos 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60. Apenas após esta primeira etapa irá a Comissão avaliar se essa mesma compensação (apenas para as nove rotas que não excedem o limiar de

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

([150]) A Comissão observa que, embora estas três rotas costumassem ser operadas ao abrigo do regime de serviço público durante todo o ano, essa operação foi gradualmente limitada à época baixa, com o serviço a ser operado numa base comercial durante a época alta (ver considerando 34). Não obstante, dado que a Decisão SIEG de 2005 e a Decisão SIEG de 2011 fazem ambas referência ao «tráfego anual», a Comissão não pode excluir o número de passageiros transportados quando o serviço é operado numa base comercial, conforme sugerido pela Itália.

([151]) JO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

([152]) Ver ponto 140 das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014.

300 000 passageiros) era possivelmente compatível com o mercado interno e isenta do requisito de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2005, uma vez que se refere a um auxílio que foi concedido entre 19 de dezembro de 2005 e 31 de janeiro de 2012 (ver considerando 432).

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

(440) De acordo com o ponto 12 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios devem ser concedidos a verdadeiros serviços de interesse económico geral, corretamente definidos, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado». O ponto 13 esclarece que «os Estados-Membros não podem impor obrigações específicas de serviço público a serviços cuja prestação esteja já assegurada ou possa ser assegurada, de forma satisfatória e em condições, como o preço, características objetivas de qualidade, continuidade e acesso ao serviço, que se coadunem com o interesse público, tal como definido pelo Estado, por empresas que operem em condições normais de mercado. Quanto à questão de saber se se trata de um serviço que pode ser fornecido pelo mercado, a avaliação da Comissão limita-se a controlar se a definição do Estado-Membro está viciada por um erro manifesto, salvo se o direito da União impuser normas mais rigorosas». Por último, o ponto 56 do Enquadramento SIEG de 2011 faz referência à «vasta margem discricionária dos Estados-Membros» quanto à natureza dos serviços suscetíveis de serem qualificados de interesse económico geral.

(441) A avaliação no sentido de apurar se o SIEG é verdadeiro também deve ser realizada à luz da Comunicação SIEG (ver considerandos 325 e 342), do Regulamento Cabotagem Marítima (ver considerandos 327 a 329) e da jurisprudência (ver considerandos 331 e 332). Por conseguinte, a Comissão deve avaliar, relativamente ao período de prorrogação:

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

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

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

(442) A Comissão salienta que as doze rotas de serviço público exploradas pela Tirrenia durante o período de prorrogação são as mesmas que as que foram confiadas à CIN ao abrigo da nova Convenção. Além disso, a Comissão já descreveu e avaliou a situação de concorrência nessas rotas durante o período de prorrogação. Neste contexto, a apreciação que se segue irá basear-se e fazer referência às partes relevantes da apreciação anteriormente realizada em relação à nova Convenção (ver secção 7.1.3.1).

(443) Assim sendo, a Comissão recorda primeiro (ver considerando 152) que a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na Convenção inicial sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e para ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão já concluiu (ver considerando 334) que estes são efetivamente objetivos legítimos de interesse público. Adicionalmente, pelos motivos acima descritos (ver considerandos 335 e 336), a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao definir os serviços de transporte exclusivo de mercadorias como SIEG.

(444) As rotas em causa foram exploradas, sem grandes alterações, durante muitos anos, ou seja, pelo menos desde a entrada em vigor da Convenção inicial. As únicas alterações no âmbito do serviço durante o período de prorrogação comparativamente com a situação no final de 2008 (data original de termo da Convenção inicial) foram reduções em termos das rotas exploradas ao abrigo do regime de serviço público. Mais concretamente:

— A rota de serviço público Fiumicino — Arbatax foi abolida a partir de 2009;

— A rota Fiumicino — Golfo Aranci (na qual a Tirrenia operava numa base comercial) foi abolida a partir de 2009;

— A partir de 2010, a rota de serviço público Nápoles — Palermo teve de ser explorada numa base comercial durante a época alta, uma vez que a compensação de serviço público só foi concedida para a exploração durante a época baixa.

(445) Para ilustrar a procura real dos serviços por parte dos utilizadores, as autoridades italianas forneceram dados estatísticos detalhados que demonstram que, em 2009, o primeiro ano da prorrogação, a Tirrenia transportou 1 181 768 passageiros, 276 391 veículos e quase 3 milhões de metros lineares de mercadorias nas doze rotas de serviços mistos combinadas durante os períodos de tempo correspondentes abrangidos pelas obrigações de serviço público (ou seja, sem ser na época alta para duas rotas). Estes valores foram ligeiramente inferiores em 2010 (ver considerando 338), mas a diferença deve-se sobretudo ao facto de, a partir de 2010, a rota Nápoles — Palermo ter deixado de fazer parte da missão de serviço público na época alta. Ao corrigir esta diferença, os números de 2011 aproximaram-se dos de 2009, o que mostra que a procura agregada dos utilizadores era significativa e relativamente estável.

(446) Tal como acima referido (ver considerando 339), as autoridades italianas forneceram também dados estatísticos detalhados sobre cada rota para o período de 2007-2018. A Comissão já demonstrou (ver quadro 4) que houve, em 2010, uma procura significativa, por parte dos utilizadores, de serviços de transporte de mercadorias e mistos em cada uma das doze rotas em causa. A mesma análise referente aos anos de 2009 e 2011 ([153]) não forneceu quaisquer indícios de que a procura de serviços de *ferry* por parte dos utilizadores nas rotas em causa teria desaparecido.

(447) A Comissão considera que os dados estatísticos acima indicados demonstram claramente que existe uma procura real de serviços de transporte de passageiros e de mercadorias em cada uma das doze rotas de serviço público em questão. Por conseguinte, é possível concluir que estes serviços dão resposta a uma procura real por parte dos utilizadores, satisfazendo assim as verdadeiras necessidades do público.

(448) Como acima explicado (ver considerando 342), a Comissão também deve examinar se o serviço teria sido inadequado se a sua prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado, à luz dos requisitos de serviço público impostos pelos Estados-Membros por força da prorrogação da Convenção inicial. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão se limita a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(449) A Comissão observa que, durante o período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012, nas mesmas rotas que tinham de ser operadas pela Tirrenia ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial, outros operadores ofereciam serviços de *ferry*, embora não necessariamente durante todo o ano e com a mesma frequência. A Comissão já avaliou acima (ver considerandos 343 a 348), para cada uma das rotas em causa, se os serviços prestados por outros operadores eram equivalentes aos que a CIN tinha de prestar ao abrigo da nova Convenção. A Comissão recorda que esta avaliação teve por base a situação de concorrência nessas rotas entre 1 de janeiro de 2009 e 18 de julho de 2012. Uma vez que os serviços que a CIN tem de operar são quase idênticos em termos de rotas servidas, frequências e requisitos técnicos aos que a Tirrenia teve de prestar durante o período de prorrogação, a conclusão da Comissão (ver considerando 348) de que as forças de mercado, por si só, eram insuficientes para suprir as necessidades de serviço público é também válida para a Tirrenia durante todo o período de prorrogação. Efetivamente, em diversas rotas a Tirrenia era o único operador, ao passo que noutras rotas os serviços prestados por outros operadores não eram equivalentes em termos de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, pelo que não satisfaziam em pleno as necessidades de serviço público impostas à Tirrenia por força da Convenção inicial (conforme prorrogada).

(450) Por último, à luz da privatização planeada e de modo a garantir a continuidade dos serviços públicos que eram explorados ao abrigo da Convenção inicial, a Itália decidiu prorrogar esta Convenção sem alterações (com as exceções limitadas descritas no considerando 444 e sob reserva da alteração da metodologia de compensação aplicável a partir de 2010). A Comissão aceita que a procura dos utilizadores (conforme descrito acima nos considerandos 445 e 446) não poderia ter sido satisfeita ao impor obrigações de serviço público aplicáveis a todos os operadores que serviam as rotas em causa. Nomeadamente, em várias rotas a Tirrenia era o único operador (ver, por exemplo, o considerando 345) e, quando assim não acontecia, a oferta fornecida pelos outros operadores não cumpria (todos) os requisitos de regularidade, continuidade e qualidade. Além disso, a exploração da maioria das rotas (se não todas), especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que, sem a compensação de serviço público, o mais provável seria que não fossem exploradas de todo. A Ecorys chegou a uma conclusão semelhante no seu relatório (ver considerando 98). Além disso, a Comissão aceita que, tendo em vista o processo de privatização da Tirrenia, a prorrogação do contrato de serviço público existente fosse a única forma de garantir a continuidade dos serviços públicos até à conclusão da privatização.

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

([153]) Por uma questão de brevidade, a Comissão não inclui os valores detalhados na presente decisão.

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

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

(453) Estes atos devem indicar, nomeadamente:

a) A natureza precisa das obrigações de serviço público e a sua duração;

b) A empresa e o território em causa;

c) A natureza dos direitos exclusivos;

d) Os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão;

e) As medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso.

(454) Nas suas Decisões de 2011 e 2012, a Comissão manifestou dúvidas sobre se o ato de atribuição fornecia uma descrição abrangente da natureza das obrigações de serviço público da Tirrenia durante o período de prorrogação. Além disso, a Comissão salientou que não tinha sido adotado nenhum plano quinquenal para o período de 2005--2008, conforme estabelecido pela Convenção inicial. Não obstante, a Comissão recordou também que os diferentes elementos da atribuição podem ser dispostos em vários atos sem colocar em questão a adequação da definição das obrigações. Durante o período de prorrogação, o ato de atribuição da Tirrenia incluía a Convenção inicial (conforme alterada e prorrogada ao longo do tempo), os planos quinquenais, uma série de decisões *ad hoc* por parte das autoridades italianas, a Diretiva CIPE e a Lei de 2009.

(455) Neste contexto, a Comissão observa primeiro que a Convenção inicial (conforme alterada ao longo do tempo), que constitui o núcleo do ato de atribuição da Tirrenia, permaneceu inteiramente aplicável até à conclusão da privatização com base numa série de decretos-lei (ver considerando 432). Estes documentos especificam que foram confiadas à Tirrenia obrigações de serviço público até à conclusão da sua privatização.

(456) De acordo com a Convenção inicial, os planos quinquenais determinam as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência do serviço e as tarifas a cobrar, incluindo as tarifas subsidiadas, designadamente as aplicáveis aos residentes das regiões insulares. Embora o plano para o período de 2005-2008 não tenha sido formalmente adotado, o plano para o período de 2000-2004 (aprovado por Decreto Ministerial de 20 de setembro de 2001) continuava a aplicar-se, sob reserva de um conjunto de alterações *ad hoc* (ver considerando 33) decididas pelo governo (normalmente pelo ministro ou pela Conferência Interdepartamental ([154])). Estas alterações limitavam sobretudo o âmbito das obrigações de serviço público ao longo do tempo (por ex., ao abolir determinadas rotas, incluindo as alterações descritas no considerando 444), ao passo que a maior parte das obrigações do plano de 2000-2004 (que reflete plenamente os compromissos assumidos pela Itália no contexto da Decisão de 2001) permanecia inalterada. Por conseguinte, a menos que fosse tomada uma decisão para alterar um elemento específico (por ex., uma rota, uma frequência, um tipo de embarcação) do plano de 2000-2004, as disposições desse plano continuavam a aplicar-se em pleno durante o período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012. Antes de 2009, o regime tarifário original previsto na Convenção inicial foi alterado por um conjunto de atos subsequentes. No entanto, durante todo o período de prorrogação, não foram emitidos quaisquer decretos interministeriais destinados a alterar as tarifas a cobrar pelas empresas do antigo Grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia. Nesta base, a Comissão conclui que as obrigações de serviço público que a Tirrenia tinha de cumprir durante o período de prorrogação tinham sido definidas de uma forma suficientemente clara.

(457) A Comissão já observou nos considerandos 239 e 240 da Decisão de 2011 que os parâmetros necessários para o cálculo do montante da compensação haviam sido fixados previamente e tinham sido claramente descritos. Nomeadamente, para o ano de 2009, a Convenção inicial (ver considerandos 38 a 40) contém uma lista exaustiva e precisa dos elementos de custo a ter em conta, bem como a metodologia do cálculo da rentabilidade do capital investido para o operador. Relativamente ao período de 1 de janeiro de 2010 a 18 de julho de 2012, a metodologia relevante encontra-se definida na Diretiva CIPE (ver considerandos 41 e seguintes). Mais concretamente, a Diretiva CIPE especifica os elementos de custo tidos em conta e a rentabilidade do capital investido. Por último, a Lei de 2009 inclui o montante máximo de compensação de 72 685 642 EUR que é aplicável a partir de 2010. Além

([154]) Para as decisões em apreço, esta Conferência é composta pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes, pelo Ministério da Economia e das Finanças, e pelo Ministério do Desenvolvimento Económico.

disso, a Convenção inicial estabelecia que a compensação seria paga em prestações e assegurava que esta teria por base as receitas e os custos reais incorridos para a prestação do serviço público. Desta forma, a compensação em excesso poderia ser detetada e facilmente evitada. Sempre que aplicável, o Estado poderia então recuperar a compensação em excesso da Tirrenia.

(458) Nesta base, a Comissão considera que, para o período de prorrogação da Convenção inicial, os atos de atribuição estabelecem uma clara definição das obrigações de serviço público, da duração, da empresa e do território em causa, dos parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão, e das medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso, conforme exigido ao abrigo do Enquadramento SIEG de 2011.

7.3.1.4. Duração do período de atribuição

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

(460) A Itália argumentou que a duração da prorrogação está em sintonia com o período exigido para a amortização dos ativos mais significativos utilizados na prestação do SIEG. Nomeadamente, a duração total da Convenção inicial, conforme prorrogada, totaliza pouco mais de 23,5 anos. As embarcações utilizadas pela Tirrenia para a prestação do serviço público têm uma vida útil ([155]) de 30 anos (para os *ferries* a motor) e de 20 anos (para as embarcações de passageiros de alta velocidade) e são amortizadas ao longo deste período. Além disso, a Itália recordou que a prorrogação de 1 de janeiro de 2009 até 18 de julho de 2012 era necessária para garantir a continuidade do serviço público até à conclusão da privatização.

(461) Com base nas considerações anteriores, a Comissão conclui que a duração do prazo de atribuição é suficientemente justificada, cumprindo-se assim o ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2011.

7.3.1.5. Observância da Diretiva 2006/111/CE da Comissão ([156])

(462) De acordo com o ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios só serão considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado quando a empresa em causa cumprir, se for caso disso, o disposto na Diretiva 2006/111/CE».

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

(464) A Itália recordou que o artigo 4.º da Decisão de 2001 exigia que a Tirrenia começasse a elaborar uma contabilidade separada para cada rota a partir de 1 de janeiro de 2001. Da mesma forma, o artigo 1.º, n.º 4, da Decisão de 2004 exigia que a Adriatica (que se fundiu com a Tirrenia em 2004) mantivesse uma contabilidade separada para cada uma das suas rotas a partir de 1 de janeiro de 2004. No contexto da Decisão de 2001 e a pedido da Comissão, a PriceWaterhouseCoopers («PWC») preparou um estudo que reconstituiu a contabilidade analítica da Tirrenia no período de 1992-1999. Nesse contexto, a PWC emitiu um parecer que confirmava que a metodologia utilizada para preparar esta contabilidade era adequada e conforme com a prática contabilística aplicável. De acordo com a Itália, a Tirrenia e a Adriatica continuaram a efetuar a sua contabilidade analítica nesta base e, por conseguinte, cumpriram os requisitos previstos nas Decisões de 2001 e 2004. Relativamente ao período de tempo em apreço, a Itália apresentou também as contas por rota da Tirrenia dos anos de 2009, 2010 e 2011 como meio de prova.

([155]) Ver decisão de 30 de dezembro de 2004 adotada pela Conferência Interdepartamental. Esta decisão prorrogou o período de amortização inicialmente previsto de 20 para 30 anos para os *ferries* a motor e de 15 para 20 anos para as embarcações de passageiros de alta velocidade.

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

(465) Quanto ao ano de 2012, as contas por rota foram elaboradas pela CIN a partir do momento em que começou a explorar o serviço (em sintonia com as respetivas obrigações ao abrigo da nova Convenção). O administrador extraordinário não preparou essa contabilidade relativamente ao período de 1 de janeiro de 2012 a 18 de julho de 2012, uma vez que a conclusão da privatização estava iminente. Contudo, o administrador extraordinário submeteu as demonstrações financeiras trimestrais de 2012 ao Ministério do Desenvolvimento Económico. As autoridades italianas apresentaram estas demonstrações como meio de prova. A Comissão considera que estas demonstrações são suficientes para demonstrar que a compensação de serviço público concedida à Tirrenia em AE não cobria totalmente o custo líquido do serviço público, pelo que também excluía qualquer eventual subvenção cruzada (ver também o considerando 472). A Comissão observa, por conseguinte, que os dois principais objetivos da contabilidade separada, ou seja, evitar a compensação em excesso e a subvenção cruzada, foram atingidos.

(466) Com base no que precede e tendo em conta as circunstâncias específicas da privatização, a Comissão conclui que os requisitos previstos nos pontos 18 e 44 do Enquadramento SIEG de 2011 foram cumpridos.

7.3.1.6. Montante da compensação

(467) O ponto 21 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelece que «[o] montante da compensação não deve exceder o necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável».

(468) No caso em apreço, uma vez que pelo menos uma parte da compensação constitui um auxílio ilegal concedido antes da sua entrada em vigor ([157]), o ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê especificamente que, para efeitos da apreciação do auxílio estatal, não seja exigida a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados. Ao invés, podem ser utilizadas metodologias alternativas para calcular os custos líquidos necessários para cumprir as obrigações de serviço público, como a baseada na imputação de custos. Ao abrigo desta última metodologia, os custos líquidos seriam calculados como a diferença entre os custos e as receitas associados ao cumprimento das obrigações de serviço público, conforme especificado e estimado no ato de atribuição. Os pontos 28 a 38 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelecem em maior pormenor o modo de aplicação desta metodologia.

(469) Nas suas Decisões de 2011 e 2012, não foi possível à Comissão concluir se o montante da compensação era proporcional, uma vez que ainda tinha dúvidas quanto à classificação de alguns dos serviços públicos confiados à Tirrenia como verdadeiros SIEG. Estas dúvidas foram abordadas na secção 7.3.1.2. Contudo, a Comissão também manifestou dúvidas quanto ao prémio de risco de 6,5 %, aplicável a partir de 2010. Nomeadamente, a Comissão duvidava que esse prémio correspondesse efetivamente a um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Tirrenia não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação desse tipo de serviços.

(470) Neste contexto, a Comissão recorda que, na Decisão de 2011, considerou, a título preliminar, que a Tirrenia poderia ter recebido uma compensação excessiva apenas relativamente ao exercício de tarefas de serviço público a partir de 2010. Mesmo que a Comissão não tenha manifestado tais dúvidas relativamente ao ano de 2009, as autoridades italianas forneceram o cálculo do montante da compensação para 2009 (ou seja, 80 milhões de EUR), que foi determinado com base na metodologia prevista na Convenção inicial. Importa salientar que a Tirrenia havia solicitado cerca de 93,1 milhões de EUR, mas que a Itália rejeitou alguns dos custos por não serem elegíveis ao abrigo da metodologia utilizada. Nesta base, a Comissão conclui que a Tirrenia não recebeu uma compensação excessiva pela execução das suas obrigações de serviço público em 2009.

(471) A partir de 2010, em princípio, o prémio de risco de 6,5 % teria sido aplicado para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC. No entanto, conforme acima explicado (ver considerando 362), a Itália esclareceu que, devido ao facto de o montante da compensação ser limitado pela Lei de 2009, decidiu-se simplificar o cálculo aplicando os 6,5 % como taxa fixa de rentabilidade do capital. Além disso, a Itália salientou que, devido à sua difícil situação financeira, a Tirrenia teve de ser posta em administração extraordinária em 5 de agosto de 2010. De acordo com a Itália, era impossível cobrir totalmente os custos líquidos (ou seja, os custos menos as receitas) do serviço público com o montante máximo de compensação fixado pela Lei de 2009. Por conseguinte, a Tirrenia não teria qualquer rentabilidade do capital durante o período de 1 de janeiro de 2010 a 18 de julho de 2012.

([157]) Conforme estabelecido no considerando 436. A ilegalidade do auxílio concedido para as outras rotas será examinada mais aprofundadamente na secção 7.3.1.8.

(472) Com base nas contas por rota apresentadas pelas autoridades italianas, a Comissão pôde verificar que, tanto em 2010 como em 2011, os custos líquidos dos serviços públicos (sem ter em conta qualquer rentabilidade do capital) explorados pela Tirrenia excederam o montante máximo de compensação de 72 685 642 EUR. Por conseguinte, a Tirrenia não teve qualquer rentabilidade do capital nesses anos. Relativamente ao primeiro semestre de 2012, as contas trimestrais preparadas pelo administrador extraordinário mostram claramente que, mesmo após ter em conta a parte *pro rata* do montante máximo de compensação fixado pela Lei de 2009, o resultado operacional ([158]) (ou seja, antes dos custos extraordinários) da Tirrenia foi negativo. Por conseguinte, é possível concluir que, também no período de 1 de janeiro de 2010 a 18 de julho de 2012, a Tirrenia não teve qualquer rentabilidade do capital. Globalmente, a Comissão conclui que a Tirrenia não recebeu qualquer compensação em excesso durante o período de prorrogação da Convenção inicial.

(473) O ponto 49 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê que os Estados-Membros assegurem que a compensação concedida para a gestão do SIEG não resulte no recebimento de uma compensação em excesso (conforme definida no ponto 47 do mesmo enquadramento) por parte das empresas. Entre outros, os Estados-Membros devem fornecer elementos que o comprovem a pedido da Comissão. Além disso, devem realizar ou assegurar a realização de verificações periódicas no final do período de atribuição e, em qualquer caso, a intervalos máximos de três anos. A este respeito, a Comissão observa que as autoridades italianas forneceram os meios de prova necessários, conforme acima descrito (ver considerandos 464 e 465). Com efeito, a Tirrenia apresentou anualmente as suas contas por rota ao ministério supervisor para que este pudesse rever o montante da compensação. Além disso, a Comissão recorda que a compensação é paga em prestações (ver considerando 36) e que o reembolso final é feito com base nas receitas e nos custos reais do ano. Desta forma, garante-se que o montante da compensação não ultrapassa os custos líquidos do serviço (aos quais, em princípio, é adicionada a rentabilidade do capital, mesmo que, na prática, não tenha sido esse o caso no período em apreço). Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que, a partir de 5 de agosto de 2010, a presença do administrador extraordinário nomeado pelo Estado italiano proporcionou outra salvaguarda contra a compensação em excesso. A Comissão considera que estas medidas são suficientes para evitar e detetar qualquer eventual compensação em excesso.

(474) Com base nos elementos acima descritos (ver considerandos 467 a 473), a Comissão conclui que os requisitos aplicáveis da secção 2.8 (Montante da compensação) do Enquadramento SIEG de 2011 são cumpridos.

7.3.1.7. Prioridade de acostagem

(475) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem é necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo Grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia. Efetivamente, se não houvesse prioridade de acostagem para as empresas encarregadas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter (por vezes) de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma conectividade fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que existem obrigações específicas de horário na Convenção inicial (conforme prorrogada) para a partida das rotas de serviço público, a prioridade de acostagem ajuda a garantir que os portos afetam os atracadouros e os tempos de acostagem de forma a permitir ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público.

(476) Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Tirrenia cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver considerando 449). Além disso, as autoridades italianas confirmaram que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público (e não, por exemplo, quando a Tirrenia explora rotas numa base comercial durante a época alta). A Comissão já avaliou em detalhe (ver considerandos 440 a 474) a compatibilidade do SIEG e da compensação correspondente para a Tirrenia durante a prorrogação da Convenção inicial. Assim sendo, a Comissão considera que a sua avaliação da compatibilidade da prioridade de acostagem pode limitar-se a determinar se esta medida poderia ou não resultar numa compensação em excesso.

([158]) Esta parte do resultado é quase inteiramente explicada pela prestação do serviço público, uma vez que a Tirrenia não teve praticamente nenhuma atividade comercial no período de 1 de janeiro a 30 de junho de 2012. Além disso, os eventuais lucros ou perdas resultantes de, por exemplo, vendas dos ativos não relacionados com o serviço público foram registados como resultados extraordinários.

(477) A Comissão regista os argumentos apresentados pela Itália de que qualquer eventual vantagem monetária decorrente da prioridade de acostagem seria limitada (ver considerando 191). Consequentemente, o risco de compensação em excesso decorrente desta medida também seria limitado. Além disso, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. Por conseguinte, os controlos da compensação em excesso que foram aplicados à Tirrenia, conforme descrito acima (ver secção 7.3.1.6), também são adequados para detetar qualquer eventual compensação em excesso resultante da prioridade de acostagem.

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

7.3.1.8. Observância da Decisão SIEG de 2005

(479) Tal como acima explicado (ver considerando 436), o tráfego médio anual durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG foi superior a 300 000 passageiros nas rotas Nápoles — Palermo, Civitavecchia — Olbia e Génova — Porto Torres. Relativamente às nove rotas restantes ([159]) exploradas pela Tirrenia ao abrigo da Convenção inicial (conforme prorrogada), este limiar não foi ultrapassado. Por conseguinte, para estas nove rotas, o requisito do artigo 2.º, n.º 1, alínea c), da Decisão SIEG de 2005 foi cumprido. Além disso, a Comissão considera também satisfeito o disposto no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão SIEG de 2005, que requer a conformidade com o Regulamento Cabotagem Marítima ([160]). Assim sendo, a Comissão conclui que as nove rotas restantes podem ser avaliadas com base na Decisão SIEG de 2005.

(480) A Comissão já determinou acima (ver secção 7.3.1.3) que, para o período de prorrogação da Convenção inicial, os atos de atribuição estabelecem uma clara definição das obrigações de serviço público, da duração, da empresa e do território em causa, dos parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão, e das medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso. Por conseguinte, relativamente às nove rotas restantes, o artigo 4.º (Atribuição) da Decisão SIEG de 2005 foi cumprido.

(481) Além disso, a Comissão concluiu (ver secção 7.3.1.6) que a Tirrenia não recebeu qualquer compensação em excesso durante o período de prorrogação da Convenção inicial e que as autoridades italianas realizaram controlos regulares para evitar que a Tirrenia recebesse uma compensação em excesso. Nesta base, a Comissão considera que também o artigo 5.º (Compensação) e o artigo 6.º (Controlo do excesso de compensação) da Decisão SIEG de 2005 foram cumpridos em relação às nove rotas restantes.

(482) Dada a ligação inextricável com a prestação do serviço público e tendo em conta a apreciação acima (ver secção 7.3.1.7), também a prioridade de acostagem concedida para a exploração das nove rotas restantes está em conformidade com a Decisão SIEG de 2005.

7.3.1.9. Conclusão

(483) Com base na apreciação constante dos considerandos 432 a 474, a Comissão conclui que a compensação concedida à Tirrenia para a prestação dos serviços marítimos, sujeita à prorrogação da Convenção inicial no período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012, cumpre as condições aplicáveis do Enquadramento SIEG de 2011, pelo que é compatível com o mercado interno ao abrigo do artigo 106.º do TFUE.

([159]) Por uma questão de clareza, estão incluídas as rotas mistas Génova — Olbia — Arbatax, Civitavecchia — Cagliari — Arbatax, Nápoles — Cagliari, Palermo — Cagliari, Trapani — Cagliari, Termoli — ilhas Tremiti, e as rotas de transporte de mercadorias Livorno — Cagliari, Nápoles — Cagliari e Ravenna — Catânia.

([160]) A Comissão recorda, neste contexto, que estas nove rotas foram consideradas um verdadeiro SIEG (ver secção 7.3.1.2) e cumprem os requisitos das obrigações de serviço público, conforme previsto no Regulamento Cabotagem Marítima. Além disso, a Comissão aceitou a prorrogação da Convenção inicial da Tirrenia à luz do processo de privatização dessa empresa, pelo que o seu parecer fundamentado de 21 de junho de 2012 não dizia respeito à Tirrenia (ver considerando 121).

(484) Além disso, com base na apreciação constante dos considerandos 479 a 481, a compensação concedida à Tirrenia e a prioridade de acostagem para a exploração de nove rotas ([161]) durante o período de prorrogação são também compatíveis com o mercado interno e isentas da obrigação de notificação prévia nos termos da Decisão SIEG de 2005.

7.3.2. *Prorrogação ilegal do auxílio de emergência à Tirrenia*

(485) Com base na Decisão de 2010, o auxílio de emergência à Tirrenia, na medida em que estava limitado ao período de seis meses que expirou em 28 de agosto de 2011, era compatível com o mercado interno. Contudo, de acordo com as Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004, a Itália era obrigada a comunicar à Comissão no prazo de seis meses i) a prova de que o empréstimo tinha sido integralmente reembolsado e/ou de que a garantia se tinha extinguido ou ii) um plano de reestruturação (ou liquidação).

(486) A garantia foi acionada em 11 de julho de 2011 e a Tirrenia reembolsou apenas o montante total devido ao Estado em 18 de setembro de 2012 (ver considerando 59). Por conseguinte, a Itália não podia comprovar que o empréstimo tinha sido integralmente reembolsado e/ou que a garantia se tinha extinguido no prazo de seis meses que expirou em 28 de agosto de 2011.

(487) De acordo com as informações prestadas pela Itália (ver secção 4.2) no decurso do procedimento formal de investigação, o plano de liquidação da Tirrenia foi disponibilizado no sítio Web da Tirrenia em AE antes do termo do prazo de seis meses previsto pelas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004. Além disso, a Itália argumenta que manteve sempre a Comissão atualizada do progresso do processo de privatização do ramo de atividade da Tirrenia.

(488) As informações no dossiê do processo da Comissão confirmam que as autoridades italianas mantiveram efetivamente a Comissão atualizada acerca da privatização então em curso do ramo de atividade da Tirrenia. Além disso, a Itália também confirmou a intenção da Tirrenia de restituir o auxílio de emergência antes do termo do prazo de seis meses, utilizando o produto desta privatização. Contudo, as autoridades italianas não apresentaram formalmente um plano de reestruturação ou de liquidação à Comissão. A Comissão desconhecia na altura que o plano de liquidação havia sido publicado no sítio Web da Tirrenia em AE. Além disso, o facto de a Comissão ter sido informada acerca do processo de privatização do ramo de atividade da Tirrenia não pode substituir a apresentação formal de um plano de liquidação. Mais concretamente, tem de ser dada à Comissão a oportunidade de avaliar se o plano de liquidação cumpre as Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004, pelo que esse plano deveria ter sido formalmente apresentado pela Itália.

(489) Além disso, a Comissão observa que, em 5 de outubro de 2011, havia enviado um ofício no qual solicitava à Itália que confirmasse se tinha cumprido os requisitos das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2004 e da Decisão de 2010. A Comissão enviou um ofício de insistência à Itália em 28 de novembro de 2011 e recebeu uma resposta das autoridades italianas em 12 de dezembro de 2011. Por conseguinte, pela parte da Comissão, até à última data (e, logo, após o termo do prazo de seis meses) a Itália não tinha apresentado i) a prova de que o empréstimo tinha sido integralmente reembolsado e/ou de que a garantia se tinha extinguido ou ii) um plano de reestruturação (ou liquidação).

(490) Na sua resposta ao ofício da Comissão de 5 de outubro de 2011, a Itália confirmou que a intenção era efetuar o reembolso antes de 28 de agosto de 2011, mas que o processo de privatização se tinha atrasado devido à necessidade de obter a aprovação da Comissão para a fusão. Como o produto da privatização era necessário para reembolsar o Estado, este reembolso não pôde assim ser feito antes do termo do prazo em 28 de agosto de 2011. A Comissão salienta que, no seu ofício de 12 de dezembro de 2011, as autoridades italianas não fizeram qualquer referência ao plano de liquidação da Tirrenia que, de acordo com as suas declarações posteriores, já teria sido divulgado publicamente antes de 28 de agosto de 2011. Ao invés, a Itália só tentou explicar por que motivo o reembolso não podia ser efetuado antes do termo do prazo de seis meses. Contudo, se as autoridades italianas tivessem apresentado um plano de reestruturação ou de liquidação à Comissão antes de 28 de agosto de 2011, não teriam tido de apresentar tais explicações. A Comissão considera que esta é mais uma prova de que a Itália não havia apresentado um plano de reestruturação ou de liquidação no prazo de seis meses exigido.

([161]) Ver as rotas exatas na nota 159.

(491) Tendo em conta o que precede, mesmo que a Comissão tivesse conhecimento do processo de privatização mas não de um plano de liquidação detalhado, a Itália não cumpriu o seu compromisso na Decisão de 2010 de comunicar à Comissão um plano de reestruturação (ou liquidação) no prazo de seis a contar da autorização do auxílio de emergência. Como resultado, a partir do termo do prazo de seis meses em 28 de agosto de 2011, o auxílio de emergência deve ser considerado como um auxílio ilegal e incompatível. A Comissão entende que o auxílio de emergência ilegalmente prorrogado não pode ser considerado compatível por outros motivos, uma vez que não cumpre as condições pertinentes das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação nem as do Enquadramento SIEG de 2011 ([162]).

(492) Efetivamente, no caso em apreço, a Comissão observa que o auxílio de emergência ilegalmente prorrogado não foi concedido a um verdadeiro serviço de interesse económico geral, corretamente definido, conforme exigido no ponto 12 do Enquadramento SIEG de 2011. A Tirrenia já recebeu compensação pela prestação dos serviços públicos com base na Convenção inicial (conforme prorrogada), enquanto o auxílio de emergência foi notificado e aprovado como uma medida de auxílio de emergência temporária e não como compensação pela prestação de um SIEG. Por conseguinte, não pode ser declarado compatível com o mercado interno com base no Enquadramento SIEG de 2011.

(493) Neste contexto, a Comissão considera positivo o facto de a Tirrenia em AE já ter reembolsado um montante de 25 852 548,93 EUR em 18 de setembro de 2012. Este pagamento foi superior aos 25 203 063,89 EUR devidos ao Estado em 11 de julho de 2011. Contudo, uma vez que o auxílio de emergência ilegalmente prorrogado foi considerado incompatível, o reembolso deve incluir pelo menos um montante equivalente aos juros aplicáveis a título da recuperação. Se os juros pagos pela Tirrenia em AE fossem insuficientes, o restante montante dos juros teria ainda de ser recuperado.

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

(494) Dado que a possível utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a sua compatibilidade deve ser avaliada à luz das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do referido artigo e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(495) A Comissão observa que a Tirrenia podia ser considerada uma empresa em dificuldade, pelo menos, desde 5 de agosto de 2010, data em que foi admitida no procedimento de administração extraordinária. Nessa mesma data, foi adotado o Decreto-Lei que permitia a utilização da medida. Tanto quanto é do conhecimento da Comissão, os fundos foram utilizados primeiro para efeitos de liquidez em 12 de agosto de 2010, quando a Banca Carige utilizou 4 657 005,35 EUR para abater duas dívidas da Tirrenia a seu favor (ver considerando 110). Por conseguinte, esta medida deve, em princípio, ser avaliada com base nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação.

(496) Mesmo que esta medida tenha sido concedida antes da entrada em vigor das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014, em 1 de agosto de 2014, de acordo com o ponto 139 dessas Orientações, a Comissão aplicará as disposições do capítulo 5 das Orientações quando examinar o auxílio aos prestadores de SIEG em dificuldade, independentemente da data em que o auxílio foi concedido.

(497) A Comissão observa que a possível utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez nunca foi notificada pela Itália, ao contrário da medida de auxílio de emergência aprovada na Decisão de 2010. Além disso, a Tirrenia não reembolsou ao Estado os fundos destinados à modernização das embarcações, utilizados para efeitos de liquidez, no prazo de seis meses previsto nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014. Por último, conforme anteriormente explicado (ver secção 7.3.2), a Itália não apresentou à Comissão um plano de reestruturação ou de liquidação para a Tirrenia. Por conseguinte, a Comissão conclui que a utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez não pode ser considerada um auxílio à reestruturação compatível com base nas Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014.

([162]) Mesmo que este auxílio tenha sido concedido antes da entrada em vigor das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014, de acordo com o ponto 139 dessas Orientações, a Comissão deve aplicar as disposições das Orientações quando examinar o auxílio aos prestadores de SIEG em dificuldade, independentemente da data em que o auxílio foi concedido. Quando a Comissão avaliar a compatibilidade, ao abrigo das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014, do auxílio concedido antes de 31 de janeiro de 2012 a prestadores de SIEG em dificuldade, esse auxílio será considerado compatível com o mercado interno se respeitar o disposto no Enquadramento SIEG de 2011, com exceção dos pontos 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

(498) Quando, por força do ponto 9 do Enquadramento SIEG, a Comissão avaliar a compatibilidade, ao abrigo das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014, do auxílio concedido antes de 31 de janeiro de 2012 a prestadores de SIEG em dificuldade, data de entrada em vigor do Enquadramento SIEG de 2011, esse auxílio será considerado compatível com o mercado interno se respeitar o disposto no Enquadramento SIEG, com exceção dos pontos 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60 ([163]).

(499) No caso em apreço, a Comissão observa que, ao abrigo da presente medida, a Tirrenia só poderia utilizar temporariamente os fundos para cobrir as suas necessidades de liquidez. Efetivamente, a Tirrenia tinha de repor estes fundos dedicados, para que pudessem ser utilizados para o seu propósito original, ou seja, pagar as modernizações necessárias das embarcações da Tirrenia. Estas modernizações tinham de respeitar as novas normas internacionais de segurança, pelo que eram decisivas para a disponibilidade das embarcações da Tirrenia para o cumprimento das suas obrigações de serviço público. Contudo, na prática, a Tirrenia não respeitou o requisito supramencionado e pagou apenas as modernizações da embarcação Clodia. Consequentemente, as modernizações das outras embarcações em causa tiveram de ser pagas pela CIN com os seus próprios fundos. Por conseguinte, mesmo que esta medida constituísse uma compensação de serviço público, o que não foi demonstrado pela Itália, ao não repor os fundos para pagar as modernizações das embarcações ([164]) e ao não reembolsar esses fundos ao Estado, a Tirrenia teria, de facto, beneficiado de uma compensação em excesso incompatível. Portanto, a Comissão considera que esta medida não pode ser declarada compatível com base no Enquadramento SIEG de 2011.

(500) Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que as derrogações previstas no artigo 107.º, n.º 3, alíneas a), b), d) e e), do TFUE também não são aplicáveis a esta medida.

(501) Por conseguinte, a Comissão conclui que o montante de 11 421 300 EUR ([165]), que não foi utilizado para pagar as modernizações nem foi reembolsado ao Estado, constitui um auxílio ao funcionamento que reduziu os custos que a Tirrenia, de outra forma, teria tido de suportar a partir dos seus próprios recursos, pelo que é incompatível com o mercado interno ([166]). A Comissão observa que este auxílio esteve, efetivamente, ao dispor do beneficiário a partir da data de entrada em vigor da Lei de 2010, ou seja, 6 de outubro de 2010.

7.3.4. *Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização*

(502) A Comissão concluiu acima (ver considerandos 416 a 426) que as isenções de i) impostos indiretos sobre as operações e os atos relacionados com as transferências da Caremar, Saremar, Toremar e do ramo de atividade da Tirrenia para os respetivos adquirentes e de ii) IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN, que foram concedidas pela Lei de 2010, constituem um auxílio estatal a favor da Tirrenia.

(503) Em ambos os casos, o auxílio é equivalente ao imposto normalmente devido por estes tipos de transações. A compatibilidade deste auxílio estatal deve, portanto, ser avaliada à luz das derrogações previstas no artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(504) A Comissão entende que nenhuma destas isenções pode ser considerada compatível com base em qualquer uma das derrogações previstas no artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do TFUE.

(505) Além disso, relativamente à transferência do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN, a Comissão observa que, no momento da adoção da presente decisão, a Tirrenia em AE já não presta um SIEG. Por conseguinte, também não é possível invocar os fundamentos de compatibilidade previstos no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(506) Quanto às transferências para as regiões, a Comissão observa que o auxílio pago através desta isenção fiscal é uma medida pontual relacionada com uma transferência de ativos com vista à reorganização e subsequente privatização do grupo Tirrenia. Como tal, a Comissão considera que não está inextricavelmente ligado ao SIEG prestado pela Tirrenia e, por isso, não deve ser avaliado em função da mesma base de compatibilidade. Efetivamente, essa isenção não está relacionada com a prestação de serviços de interesse económico geral, conforme definidos na Convenção inicial, em vigor aquando da realização das transferências (novembro de 2009). Por conseguinte, também para estas transferências, não é possível invocar os fundamentos de compatibilidade previstos no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

([163]) Ver ponto 140 das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação de 2014.

([164]) Com exceção das modernizações da embarcação Clodia, que foram pagas pela Tirrenia.

([165]) Conforme explicado no considerando 192, dos 12 051 900 EUR concedidos para a realização das modernizações das embarcações necessárias para respeitar as normas internacionais de segurança, a Tirrenia utilizou efetivamente apenas 630 600 EUR para pagar as modernizações da embarcação Clodia.

([166]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de fevereiro de 1990, França/Comissão, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, n.º 41.

(507) Desta forma, a Comissão conclui que as isenções fiscais a favor da Tirrenia constituem um auxílio ao funcionamento que reduziu os custos que a Tirrenia em AE, de outra forma, teria tido de suportar a partir dos seus próprios recursos, pelo que são incompatíveis com o mercado interno ([167]).

7.3.5. *Conclusão sobre a compatibilidade do auxílio*

(508) Com base na avaliação *supra*, a Comissão considera que:

— a compensação concedida à Tirrenia e a prioridade de acostagem para a exploração de rotas marítimas no período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012 são compatíveis com o mercado interno ao abrigo do artigo 106.º do TFUE, do Enquadramento SIEG de 2011 e, para nove ([168]) das doze rotas, também ao abrigo da Decisão SIEG de 2005;

— o auxílio de emergência concedido à Tirrenia foi ilegalmente prorrogado no período de 11 de julho de 2011 a 18 de setembro de 2012 (quando foi reembolsado) e é incompatível com o mercado interno;

— a utilização dos fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez constitui um auxílio ao funcionamento a favor da Tirrenia. Esse auxílio é incompatível com o mercado interno;

— a isenção, concedida à Tirrenia, de impostos indiretos sobre as operações e os atos relacionados com a transferência da Caremar, Saremar e Toremar, e do ramo de atividade da Tirrenia para os respetivos adquirentes constitui um auxílio ao funcionamento incompatível a favor da Tirrenia. A isenção, concedida à Tirrenia, de IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN constitui também um auxílio ao funcionamento incompatível a favor da Tirrenia.

7.4. **Resposta às observações da Grimaldi**

(509) Conforme descrito *supra* (ver secção 6), a Grimaldi apresentou várias denúncias à Comissão e às autoridades italianas. Estas denúncias foram apresentadas após o termo dos prazos previstos para a apresentação de observações, por parte das partes interessadas, sobre as Decisões de 2011 e 2012. Além disso, embora a Grimaldi tenha indicado que é concorrente da CIN e, portanto, poderia ser considerada uma parte interessada, não preencheu o formulário de denúncia obrigatório referido no artigo 24.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2015/1589. Por outro lado, a Comissão salienta que algumas das alegações da Grimaldi não podem ser abordadas na presente decisão, por não estarem incluídas no âmbito do procedimento formal de investigação.

(510) Não obstante o que precede, a Comissão observa o seguinte em relação às alegações efetuadas pela Grimaldi:

— As alegações referentes à exploração abusiva de uma posição dominante ao abrigo do artigo 102.º, alínea b), do TFUE foram investigadas pela autoridade nacional da concorrência (a AGCM) e foram inicialmente abordadas na sua Resolução n.º 27053 de 28 de março de 2018 (à data de adoção da presente decisão, o caso permanece aberto após a anulação parcial dessa resolução por parte do TAR — ver considerando 279);

— A Comissão considerou que a compensação de serviço público concedida à CIN com base na nova Convenção não constitui um auxílio estatal, uma vez que cumpre o quarto critério Altmark. A avaliação realizada pela Comissão demonstrou que cada uma das rotas operadas pela CIN ao abrigo do regime de serviço público pode ser considerada um verdadeiro SIEG ([169]) (ver considerando 348) e que a CIN não recebeu uma compensação em excesso (ver considerando 366);

— Ao abrigo da nova Convenção, a CIN é obrigada a apresentar anualmente as suas contas de gestão ao Ministério dos Transportes para análise. Estas contas são subdivididas por rota e certificadas por um auditor independente, e garantem que os custos e as receitas das atividades de serviço público são separados das atividades comerciais. A Comissão recebeu uma cópia destas contas;

([167]) Ver nota 166.

([168]) Ver as rotas exatas na nota 159.

([169]) A alegação, por parte da Grimaldi, de que outros operadores prestavam serviços considerados equivalentes aos prestados pela CIN ao abrigo da nova Convenção não pode ser aceite por vários motivos. Nomeadamente, a Grimaldi não avaliou a situação de concorrência no momento da atribuição à CIN, referindo-se em vez disso à resolução da AGCM que incide sobretudo na situação desde 2015. Além disso, mesmo que pudesse existir outro operador na altura da atribuição à CIN, a Grimaldi não demonstrou que o mesmo prestava serviços equivalentes aos prestados pela CIN. Com efeito, os serviços oferecidos por outros operadores podem limitar-se apenas à época alta, podem ter uma frequência distinta ou podem não ligar exatamente os mesmos portos. Por conseguinte, não foi demonstrado que os serviços prestados por outros operadores são suficientes para satisfazer as necessidades de serviço público indicadas na nova Convenção.

— O atraso no pagamento de uma parte do preço diferido do ramo de atividade da Tirrenia é objeto de um processo judicial nacional instaurado pela Tirrenia em AE;

— A fusão proposta entre a CIN e a Moby não parece suscitar quaisquer questões em matéria de auxílios estatais, uma vez que a empresa fundida resultante pode continuar a manter uma contabilidade separada para as suas atividades de serviço público e para as suas atividades comerciais;

— A nova Convenção prevê sanções aplicadas em caso de violação, por parte da CIN, das suas obrigações ao abrigo da mesma, pelo que quaisquer violações alegadas (por ex., aumentos dos preços) constituem uma questão a ser acompanhada pelas autoridades nacionais.

8. **CONCLUSÃO**

(511) A Comissão considera que a Itália aplicou ilegalmente algumas das medidas de auxílio em apreço, violando o artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Com base na apreciação que precede, a Comissão decidiu que a compensação de serviço público concedida à Tirrenia ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem está inextricavelmente ligada à prestação do SIEG por parte da Tirrenia, essa medida é também compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE. Para nove das doze rotas de serviço público em causa, a Itália foi dispensada da obrigação de notificação prévia prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, uma vez que a compensação de serviço público concedida à Tirrenia e a prioridade de acostagem concedida para a exploração dessas nove rotas estavam em conformidade com a Decisão SIEG de 2005.

(512) Contudo, o auxílio de emergência concedido à Tirrenia que foi ilegalmente prorrogado no período de 11 de julho de 2011 a 18 de setembro de 2012 é incompatível com o mercado interno. Além disso, a utilização dos fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez constitui um auxílio ao funcionamento a favor da Tirrenia que é incompatível com o mercado interno. Por último, as isenções de impostos indiretos sobre as operações e os atos relacionados com as transferências da Caremar, Saremar, Toremar e do ramo de atividade da Tirrenia para os respetivos adquirentes, e de IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN constituem também um auxílio ao funcionamento a favor da Tirrenia que é incompatível com o mercado interno.

(513) A presente decisão não diz respeito nem prejudica quaisquer outras questões abrangidas pelas Decisões de 2011 e 2012 ([170]) ou levadas ao conhecimento da Comissão pelas partes interessadas no decurso do inquérito aberto no âmbito dessas decisões.

9. **RECUPERAÇÃO**

(514) Em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e a jurisprudência constante dos Tribunais da União, a Comissão é competente para impor a um Estado-Membro a obrigação de modificar ou abolir os auxílios, se concluir que tais auxílios são incompatíveis com o mercado interno ([171]). Os Tribunais da União têm também defendido, de forma reiterada, que a obrigação que incumbe a um Estado-Membro de eliminar auxílios considerados pela Comissão como incompatíveis com o mercado interno tem como finalidade restabelecer a situação anteriormente existente ([172]).

(515) Nesse contexto, os Tribunais da União indicaram que tal objetivo é alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais, perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado relativamente aos seus concorrentes no mercado interno, e a situação anterior à concessão do auxílio se encontrar reposta ([173]).

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

(517) Consequentemente, uma vez que as medidas em causa foram aplicadas em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e devem ser consideradas auxílios ilegais e incompatíveis, devem ser recuperadas a fim de restabelecer a situação existente no mercado interno antes da sua concessão. A recuperação deve abranger todo o período a partir do momento em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário até à recuperação efetiva. Ao montante a recuperar acrescem juros até à data da sua efetiva recuperação.

([170]) Ver considerandos 1 e 5 da presente decisão.
([171]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de julho de 1973, Comissão/Alemanha, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, n.º 13.
([172]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de março de 1990, Bélgica/Comissão, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, n.º 66.
([173]) Acórdão do Tribunal de Justiça (Sexta Secção) de 17 de junho de 1999, Bélgica/Comissão, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, n.ºs 64 e 65.

(518) No caso em apreço, o beneficiário do auxílio (a Tirrenia em AE) já se encontra em processo de insolvência. Por conseguinte, a recuperação efetiva pode ser conseguida através da inscrição do crédito relacionado com o auxílio a recuperar na tabela de créditos ([174]). Nesse caso, a inscrição do crédito deve ser seguida i) da recuperação da totalidade do montante da recuperação ou, se tal não puder ser alcançado, ii) da liquidação da empresa e da cessação definitiva das suas atividades.

(519) O auxílio estatal incompatível a que se refere o considerando 508 concedido à Tirrenia deve ser reembolsado à Itália na medida em que tenha sido pago. Nomeadamente, o auxílio a recuperar foi estabelecido do seguinte modo:

a) O capital do auxílio de emergência, ou seja, 25 203 063,89 EUR, acrescido de juros a título da recuperação decorrentes a partir das datas de pagamento das duas parcelas do empréstimo e a partir da data em que a garantia estatal foi acionada pela BIIS (ou seja, 28 de fevereiro de 2011 para a primeira parcela de 20 000 000 EUR, 23 de março de 2011 para a segunda parcela de 5 000 000 EUR, e 11 de julho de 2011 para o montante de 203 063,89 EUR), até à recuperação total. A Comissão regista que o capital do auxílio e uma parte dos juros a título da recuperação foram já reembolsados pelo beneficiário;

b) Os fundos destinados à modernização das embarcações que foram utilizados para efeitos de liquidez, ou seja, 11 421 300 EUR, acrescidos de juros a título de recuperação decorrentes a partir da data de entrada em vigor da Lei de 2010, ou seja, 6 de outubro de 2010, até à recuperação total;

c) Uma vez que os impostos indiretos sobre as operações e os atos relacionados com as transferências da Caremar, Saremar e Toremar para, respetivamente, as regiões da Campânia, Sardenha e Toscânia, e com a transferência do ramo de atividade da Tirrenia para a CIN devem ser pagos pelo vendedor, o capital do auxílio é equivalente aos impostos normalmente devidos por estes tipos de transações. A Itália deve fornecer uma lista de todos os documentos relativamente aos quais se verificou uma isenção efetiva dos impostos e calcular os impostos normalmente devidos. A estes montantes devem ser acrescidos os juros a título da recuperação decorrentes a partir da(s) data(s) dos documentos oficiais relativamente aos quais se verificou uma isenção dos impostos, até à recuperação total.

(520) Além disso, a Itália não deve isentar o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN do IRC a pagar pela Tirrenia em AE.

10. **CONTINUIDADE ECONÓMICA**

(521) Em caso de venda ou transferência do beneficiário de um auxílio estatal ilegal e incompatível, a obrigação de reembolso pode ser alargada a outras empresas para as quais tenham sido transferidas ações ou negócios do beneficiário ([175]). Em caso de cessão de ações, em que o beneficiário ainda exista e esteja ativo no mercado e tenha apenas mudado de proprietários, a obrigação de reembolsar o auxílio continua a ser imputada ao beneficiário. Em caso de cessão de ativos, em que outra empresa dê continuidade ao negócio com alguns ou todos os ativos do beneficiário original, essa outra empresa deve ser considerada o beneficiário do auxílio estatal, desde que a estrutura de transferência ou venda leve a concluir que existe uma continuidade económica entre as duas empresas.

(522) Pelo contrário, quando for possível demonstrar que, não obstante uma transferência de alguns ou de todos os ativos, o benefício do auxílio ilegal continua a ser detido pelo destinatário original e a empresa adquirente exerce uma atividade substancialmente diferente, a obrigação de reembolso continuará a ser imputada ao destinatário original do auxílio. Segundo a jurisprudência, para apreciar a existência de continuidade económica, podem ser tomados em consideração os seguintes elementos: o objeto da transferência (ativos e passivos, manutenção dos efetivos, ativos agregados), o preço da transferência, a identidade dos proprietários da empresa adquirente e da empresa original, o momento em que a transferência ocorre (após o início da investigação, a abertura do procedimento ou a decisão final) e a lógica económica da operação ([176]).

([174]) A legislação nacional regula a posição do crédito em matéria de auxílios estatais na tabela de créditos, desde que a classificação respeite o princípio da efetividade e o princípio da equivalência. Ver o ponto 64 da Comunicação da Comissão relativa à recuperação de auxílios estatais ilegais e incompatíveis, C 247/1, 23 de julho de 2019. Em qualquer caso, o crédito do auxílio estatal não pode ser classificado abaixo dos créditos ordinários não garantidos. O registo final do crédito do auxílio estatal interrompe também o acréscimo de juros adicionais a título da recuperação.

([175]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de março de 1991, Itália/Comissão, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Acórdão do Tribunal Geral (Sexta Secção) de 24 de setembro de 2019, Fortischem a.s./Comissão, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, n.º 208.

(523) Ao abrigo da mesma jurisprudência, os elementos acima referidos podem ser tidos em consideração em diferentes graus, de acordo com as especificidades do caso em apreço. Daqui resulta que a Comissão não é obrigada a tomar em consideração todos os elementos referidos, o que é comprovado pela utilização da expressão «podem ser tidos em consideração» ([177]) e pelo facto de não haver qualquer hierarquia entre esses elementos. Em especial, no caso em apreço, a Comissão considera que a apreciação da continuidade económica deve ter em consideração a natureza peculiar da operação entre a Tirrenia em AE e a CIN, que era referente à privatização de uma parte de uma empresa pública através de um procedimento de concurso para um contrato de serviço público de oito anos, combinada com os ativos necessários para prestar os serviços de interesse económico geral descritos nesse contrato.

(524) A fim de decidir da existência ou não de continuidade económica entre a Tirrenia em AE e a CIN e, assim, determinar se esta última deverá ser considerada responsável pelo reembolso do auxílio incompatível concedido à primeira, a Comissão aplicou os indicadores acima mencionados às circunstâncias específicas do caso em apreço.

10.1. **O âmbito da transferência**

(525) Este indicador diz respeito ao âmbito da transferência dos ativos e passivos existentes, incluindo as relações contratuais com os trabalhadores e fornecedores, da Tirrenia di Navigazione (posteriormente em AE) para a CIN. Primeiramente, é importante referir que nenhum dos passivos existentes foi transferido: permaneceram inteiramente na Tirrenia em AE e assim permanecem no momento de adoção da presente decisão. Efetivamente, a transferência implicava a anulação completa de qualquer crédito sobre os ativos a serem transferidos, tais como hipotecas, embargos e créditos prioritários.

(526) Adicionalmente, no que se refere aos ativos, a Comissão observa primeiro que o procedimento de venda do ramo de atividade da Tirrenia seguiu-se a uma tentativa falhada de privatização da Tirrenia di Navigazione no seu todo, com todos os seus ativos e passivos, incluindo a sua filial Siremar. A segunda tentativa de privatização, desta feita com êxito, envolveu apenas os ativos considerados necessários para o cumprimento das obrigações de serviço público e as relações contratuais conexas com os fornecedores, com um âmbito mais restrito e diferente quando comparado com o da primeira tentativa (cerca de 45 % em termos do número de embarcações). Os ativos que não foram considerados necessários para o cumprimento das obrigações de serviço público foram vendidos em separado, com concursos diferentes e independentes, incluindo seis embarcações, bens imóveis na Itália e no estrangeiro, e uma coleção de arte. Além disso, a Siremar (filial da Tirrenia) foi vendida através de um procedimento de concurso separado. Como a Siremar explorava várias rotas que ligavam a Sicília a outras ilhas mais pequenas, com um número elevado de efetivos e várias embarcações, esta separação reduz ainda mais o âmbito das atividades do ramo de atividade da Tirrenia, quando comparado com o da Tirrenia di Navigazione original.

(527) Por outro lado, a Comissão observa que a marca Tirrenia estava incluída no objeto da transferência e que o seu valor foi incluído no preço de mercado pago pela CIN.

(528) Por último, a Comissão também observa que, no que se refere aos efetivos, não houve qualquer transferência dos contratos de trabalho da Tirrenia em AE para a CIN. Na verdade, o artigo 2112.º do Código Civil italiano exige que, em caso de transferência de uma empresa, os contratos de trabalho existentes sejam assumidos pelo adquirente e cada trabalhador mantenha todos os direitos decorrentes. Contudo, nos termos do Decreto-Lei n.º 270/1999, este regime geral não é aplicável à transferência de um ramo de atividade de uma empresa sujeita a um procedimento de administração extraordinária e que preste serviços públicos essenciais. Pelo contrário, o novo proprietário é obrigado a assumir os efetivos necessários para a prestação do serviço e a abster-se de despedimentos coletivos durante dois anos (ver considerando 160). A Comissão observa que, embora a regra geral garantisse uma clara continuidade dos efetivos entre a Tirrenia em AE e a CIN, esta exceção permitia efetivamente à Tirrenia em AE rescindir todos os contratos com os seus trabalhadores. Posteriormente, a CIN negociou novas condições contratuais com os sindicatos e ofereceu novos contratos, apenas para os trabalhadores envolvidos efetivamente na execução das obrigações de serviço público, respeitando em pleno a legislação laboral aplicável.

(529) Com efeito, a obrigação de manter o número de trabalhadores estava prevista numa lei geral (ver considerando 528), pelo que tinha de ser respeitada pelas autoridades italianas na estrutura do procedimento de venda. Contudo, mesmo sem esta obrigação jurídica, a Comissão observa que a atividade de navegação requer um número mínimo

([177]) Acórdão do Tribunal Geral (Quinta Secção) de 28 de março de 2012, Ryanair/Comissão, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, n.º 156.

obrigatório de trabalhadores para operar as embarcações, com um conjunto muito específico de competências, conforme previsto nos quadros de lotação (ver considerando 175). Na verdade, no caso em apreço, após lhe ter sido adjudicada a nova Convenção, a CIN iria ter de recrutar mais de 1 200 trabalhadores, num curto espaço de tempo, para cumprir as suas obrigações. É, portanto, altamente provável que a CIN contratasse a maior parte dos trabalhadores da Tirrenia em AE, mesmo que não fosse obrigada a oferecer contratos de trabalho, por uma questão de celeridade e para reduzir os custos de recrutamento.

(530) Neste contexto, a Comissão conclui que, embora tenha havido, de facto, continuidade dos efetivos, tal deveu-se às circunstâncias factuais do caso (ou seja, à dimensão da transferência) e à legislação laboral aplicável. Por outro lado, apenas uma parte dos ativos da Tirrenia em AE e nenhum dos seus passivos foram transferidos para a CIN.

10.2. **O preço da transferência**

(531) De acordo com a jurisprudência constante, a transferência dos ativos a um preço abaixo do preço de mercado constituiria também um indício de continuidade económica entre a empresa liquidada, responsável pelo reembolso do auxílio ao Estado, e a empresa recém-criada. No caso em apreço, a Comissão observa que os ativos foram transferidos como resultado de um concurso que foi suficientemente aberto, transparente e não discriminatório para obter um preço de mercado, conforme descrito na secção 7.1.3.4 acima. Não há provas de que a adjudicação conjunta dos ativos e do contrato de serviço público tenha tido um impacto negativo no resultado do concurso. Pelo contrário, a Itália demonstrou que, quando foram organizados concursos separados para algumas das outras embarcações da Tirrenia e da Siremar, só foi possível vendê-las ao valor residual. Efetivamente, as condições impostas à venda, como o requisito de manter os níveis de efetivos durante dois anos, não reduziram o preço, conforme estabelecido pelo relatório da Ecorys ([178]). Além disso, mesmo que o preço eventualmente pago tenha sido inferior ao identificado na avaliação por peritos independentes fornecida pela Banca Profilo, pelo facto de uma parte do pagamento ter sido diferida, esse diferimento era parte integrante da dinâmica do procedimento de concurso, no contexto do qual todos os outros proponentes tiveram a oportunidade de equiparar as suas propostas à da CIN com termos de pagamento similares ([179]). Na verdade, segundo a jurisprudência constante, o resultado de um concurso aberto e transparente é ainda mais rigoroso do que qualquer avaliação por peritos ([180]).

(532) À luz do que precede, a Comissão conclui que as circunstâncias da transferência excluem a transferência para a CIN de qualquer vantagem económica, recebida pela Tirrenia em AE.

10.3. **A identidade dos proprietários**

(533) Quando a transferência dos ativos ocorre entre duas entidades coligadas, isso é um forte indício de que o propósito da transferência poderá ser contornar a obrigação de reembolsar o auxílio identificado como ilegal e incompatível numa decisão da Comissão. No caso em apreço, a Comissão observa que a Tirrenia em AE e a CIN não tinham nem têm qualquer tipo de ligação. A primeira era uma empresa pública totalmente detida, em última instância, pelo Ministério das Finanças e da Economia ([181]). A última era originalmente um consórcio do setor privado que incluía um operador de *ferries* existente (a Moby) e três fundos. Todas as partes deste consórcio eram privadas ([182]). Por conseguinte, a Comissão observa que não podia ser exercido qualquer controlo da Tirrenia em AE em relação à CIN ou vice-versa.

10.4. **O momento da transferência**

(534) Se a transferência dos ativos ocorrer após a adoção de uma decisão da Comissão que levante dúvidas quanto à compatibilidade de um auxílio que já tenha sido concedido, este é outro indício de que essa transferência poderá ter sido criada para contornar uma ordem de recuperação. No caso em apreço, a Comissão observa que a publicação do convite à manifestação de interesse ocorreu em 15 de setembro de 2010, enquanto a assinatura do contrato de venda com a CIN ocorreu em 25 de julho de 2011. A decisão da Comissão de dar início a um procedimento formal de investigação, pelo contrário, foi adotada em 5 de outubro de 2011. Essa decisão incidia, *inter alia*, na privatização do

([178]) Ver considerando 99.
([179]) Ver considerando 384.
([180]) Ver considerando 391.
([181]) Ver considerando 13.
([182]) O facto de a Onorato Partecipazioni ter adquirido mais tarde a propriedade e o controlo integrais da Moby e da CIN (ver também o considerando 82) não altera este facto.

ramo de atividade da Tirrenia. Adicionalmente, a Comissão alargou a investigação formal à nova Convenção assinada pela CIN em 7 de novembro de 2012 ([183]). Mesmo que a transferência só tenha sido finalizada em 19 de julho de 2012, tal deveu-se à necessidade de obter aprovação da fusão por parte da Comissão. Contudo, a Comissão observa que, em 25 de julho de 2011, o contrato de venda era já válido e vinculativo, mesmo que a identidade de uma das partes tenha sido alterada parcialmente mais tarde para eliminar as preocupações de concorrência levantadas durante o procedimento de fusão. Não é possível pôr em causa que, quando as partes assinaram o contrato, desconheciam que a Comissão iria abrir uma investigação formal alguns meses mais tarde, muito menos sabiam o seu conteúdo, avaliaram o risco envolvido para cada parte e decidiram transferir os ativos para invalidar o propósito dessa investigação. Isto aplica-se às medidas descritas na Decisão de 2011 e ainda mais às medidas descritas na Decisão de 2012, que foi adotada após a conclusão da venda e da atribuição da nova Convenção à CIN.

(535) Adicionalmente, a Comissão observa que a Itália havia informado a Comissão da sua intenção de vender o ramo de atividade da Tirrenia agregado à nova Convenção com muita antecedência, no contexto das discussões com a Comissão para a aplicação do Regulamento Cabotagem Marítima (ver também a secção 2.4). Além disso, a Itália também notificou, por motivos de segurança jurídica, o projeto da nova Convenção ([184]). Este é outro indício forte de que a Itália não pretendia contornar nenhuma futura ordem de recuperação ao organizar a transferência do ramo de atividade e a atribuição da nova Convenção da forma descrita e avaliada na secção 7.1.3.

10.5. **A lógica económica da transferência**

(536) Este indicador refere-se às intenções das partes quanto à transferência dos ativos e à sua lógica económica à luz da futura atividade da empresa que irá explorar esses ativos. Nesta matéria, a Comissão observa primeiro que, por um lado, a intenção das autoridades italianas era cumprir a obrigação de liberalizar o setor do transporte marítimo, conforme previsto no Regulamento Cabotagem Marítima, ao privatizar o seu principal operador público, o Grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia em AE, e ao atribuir a obrigação de serviço público à empresa adquirente. Embora não fosse exigido pelo regulamento referido, esta transferência dos ativos e da compensação de serviço público era, na verdade, uma das opções ao dispor da Itália (ver também o considerando 114) para implementar essa liberalização e, nestas circunstâncias, era também ideal em termos do preço de venda dos ativos, comparativamente com a utilização de dois procedimentos separados ([185]). Por outro lado, a intenção da CIN consistia em explorar as rotas ao abrigo da obrigação de serviço público de uma forma mais eficiente do que a Tirrenia di Navigazione (mais tarde em AE) e, assim, obter lucros (tendo também em conta as rotas e os períodos em que operava no mercado livre).

(537) No que diz respeito à atividade futura da empresa, a Comissão observa que, embora seja verdade que a CIN oferece rotas e frequências iguais ou muito semelhantes às da Tirrenia, esta é apenas a consequência lógica da necessidade permanente de prestar verdadeiros serviços de interesse económico geral, conforme previsto na nova Convenção. Por outras palavras, a continuidade do serviço público não deve ser confundida nem misturada com a continuidade económica ao abrigo das regras em matéria de auxílios estatais. Com efeito, a Comissão considera que, para atingir o próprio objetivo da nova Convenção, ou seja, i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, a Itália foi obrigada a moldar o âmbito geográfico da nova Convenção de uma forma semelhante à da Convenção inicial.

(538) Além disso, a Comissão observa que as condições para a execução diária das obrigações de serviço público pela CIN são radicalmente diferentes. O montante da compensação é fixado com um mecanismo totalmente diferente, que exige uma operação eficiente por parte do operador, e a CIN propôs-se a: aumentar a eficácia da frota em termos de manutenção, seguro, custos do combustível e gestão da tripulação; melhorar as vendas em linha; melhorar a qualidade e a oferta de serviços a bordo; aumentar o número de passageiros e a quantidade de mercadorias transportadas. Efetivamente, como não existe qualquer garantia da plena cobertura de custos e como o montante da compensação nominal é fixado para vários anos (ou seja, decrescente em termos reais), a CIN não teve outra escolha senão realizar uma reformulação completa da estratégia empresarial seguida pela Tirrenia di Navigazione. Esta última, em toda a sua longa história no grupo Tirrenia, operou sempre e consistentemente como um serviço público, sem qualquer estratégia para alcançar uma rendibilidade sustentável, ao passo que a Tirrenia em AE visava simplesmente a liquidação ordenada da empresa, garantindo ao mesmo tempo a continuidade do serviço público até à transferência de propriedade para a CIN após o procedimento de concurso.

([183]) Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão adotou uma versão alterada dessa decisão (ver considerando 5).
([184]) Ver considerando 4.
([185]) Ver considerando 398.

(539) Consequentemente, a CIN executou as suas obrigações de serviço público e as suas outras atividades ao abrigo de condições de exploração totalmente diferentes das da Tirrenia em AE, com base na sua própria estratégia. Com efeito, as autoridades italianas não exigiram à CIN que seguisse qualquer modelo de negócios específico nem mantivesse um determinado âmbito das atividades, para além dos definidos na nova Convenção, nem que assumisse quaisquer ativos ou trabalhadores específicos que não estivessem intrinsecamente ligados à execução das obrigações de serviço público, conforme definido na nova Convenção. Nesta matéria, a CIN era (e ainda é) livre de efetuar quaisquer alterações ao modo de gestão do negócio que considere apropriadas.

(540) A Comissão observa que, embora as obrigações de serviço público em si, em termos de rotas e frequências, sejam inevitavelmente similares por responderem a necessidades de serviço público semelhantes, as condições da sua execução e a estratégia empresarial subjacente são diferentes. Efetivamente, esta semelhança na atividade realizada deveu-se às circunstâncias muito específicas do caso e foi atenuada pelas diferentes restrições financeiras às operações da CIN.

10.6. **Conclusão sobre a continuidade económica entre a Tirrenia em AE e a CIN**

(541) Com base no que precede, a Comissão observa que o preço de transferência, a identidade dos proprietários e o calendário das operações não representam qualquer indicação de continuidade económica. Mesmo que o objeto da operação e a sua lógica económica contenham alguns elementos sugestivos de que poderá haver continuidade económica, em relação a estes últimos dois critérios, a Comissão observa que qualquer elemento de potencial continuidade é motivado pelas circunstâncias muito específicas da operação, ou seja, a agregação da transferência dos ativos ao contrato de serviço público num único procedimento, a dimensão da operação e a legislação laboral geralmente aplicável. Mais concretamente, não existem indícios de uma tentativa de contornar uma obrigação de recuperação. Neste contexto, a Comissão conclui que, em última análise, não existe continuidade económica entre a Tirrenia e a CIN. Isto também significa que a obrigação de reembolsar o auxílio estatal ilegal e incompatível concedido à Tirrenia não deve ser alargada à CIN,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A compensação concedida à Tirrenia e a prioridade de acostagem atribuída para a prestação de serviços marítimos em doze rotas ao abrigo da Convenção inicial, conforme prorrogada no período de 1 de janeiro de 2009 a 18 de julho de 2012, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O auxílio estatal para a exploração das três rotas Nápoles — Palermo, Civitavecchia — Olbia e Génova — Porto Torres foi ilegalmente concedido pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

2. O auxílio estatal a que se refere o n.º 1 do presente artigo é compatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. A prorrogação do auxílio de emergência de 11 de julho de 2011 até 18 de setembro de 2012 constitui um auxílio à Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O auxílio estatal foi ilegalmente concedido pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

2. O auxílio a que se refere o n.º 1 do presente artigo — no valor de 25 203 063,89 EUR — é incompatível com o mercado interno.

Artigo 3.º

1. A isenção dos impostos indiretos sobre a transferência da Caremar, Saremar, Toremar e do ramo de atividade da Tirrenia, respetivamente, para as regiões da Campânia, Sardenha e Toscânia, e para a CIN constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O auxílio estatal foi ilegalmente concedido pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

2. A isenção de IRC sobre o produto da venda do ramo de atividade da Tirrenia à CIN constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O auxílio estatal foi ilegalmente concedido pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

3. O auxílio a que se referem os números 1 e 2 do presente artigo é incompatível com o mercado interno.

4. No momento da adoção da presente decisão, a Itália não reembolsou ainda o auxílio mencionado no n.º 2 do presente artigo.

Artigo 4.º

1. A utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez constitui um auxílio estatal a favor da Tirrenia na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O auxílio estatal foi ilegalmente concedido pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

2. O auxílio a que se refere o n.º 1 do presente artigo — no valor de 11 421 300 EUR — é incompatível com o mercado interno.

Artigo 5.º

1. A adjudicação da nova Convenção para o período de 18 de julho de 2012 a 18 de julho de 2020, agregada ao ramo de atividade da Tirrenia e à prioridade de acostagem, à CIN, incluindo o pagamento diferido de uma parte do preço de aquisição pela CIN, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

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

Artigo 6.º

1. A Itália deve recuperar, junto dos beneficiários, os auxílios incompatíveis a que se referem os artigos 2.º, 3.º e 4.º, na medida em que tenham sido pagos.

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

3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([186]) e no Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão ([187]), que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. Com base nas informações ao seu dispor, a Comissão confirma que o beneficiário já reembolsou o capital do auxílio a que se refere o artigo 2.º.

5. A Itália deve cancelar todos os pagamentos pendentes do auxílio referido no artigo 3.º, n.º 2, com efeitos a partir da data de adoção da presente decisão.

Artigo 7.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 6.º deve ser imediata e efetiva.

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

Artigo 8.º

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

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

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

— Documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.

([186]) Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (UE) n.º 2015/1589, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

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

2. A Itália deve manter a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio referido no artigo 6.º. Deve comunicar imediatamente, a simples pedido da Comissão, as informações sobre as medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve também fornecer informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros a título da recuperação já reembolsados pelo beneficiário.

Artigo 9.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

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

Feito em Bruxelas, em 2 de março de 2020.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Vice-Presidente Executiva