DECISÕES

ÍNDICE

1. Procedure ... 9
2. Background and description of the measures subject to investigation ... 10
2.1. General framework ... 10
2.1.1. The initial Conventions ... 10
2.1.2. The prolongation of the initial Conventions ... 12
2.1.3. The privatisation of Toremar and the conclusion of the new service contract ... 13
2.2. Measures in scope of the 2011 and 2012 Decisions ... 13
2.3. Detailed description of the measures subject to the present Decision ... 13
2.3.1. The prolongation of the initial Convention between Toremar and Italy ... 13
2.3.1.1. The public service obligations ... 13
2.3.1.2. Budget and duration ... 14
2.3.2. Toremar's privatisation ... 16
2.3.2.1. The sale procedure and final award ... 17
2.3.2.2. The sale contract ... 17
2.3.2.3. Proceedings at national level ... 18
2.3.3. The new service contract between the Region of Tuscany and Moby/Toremar ... 19
2.3.3.1. The beneficiary ... 19
2.3.3.2. The routes ... 19
2.3.3.3. Duration ... 19
2.3.3.4. The public service obligations ... 19
2.3.3.5. The compensation provisions and final award ... 20
2.3.4. The berthing priority ... 20
2.3.5. The measures laid down by the 2010 Law ... 21
2.4. Infringement procedure No. 2007/4609 ... 21
3. Grounds for initiating and extending the procedure ... 23
3.1. The prolongation of the initial Convention between Toremar and Italy ... 23
3.1.1. Observance of Altmark and existence of aid ... 23
3.1.2. Compatibility ... 23
3.2. Toremar's privatisation ... 24
3.3. The new service contract between the Region of Tuscany and Moby/Toremar ... 24
3.3.1. Observance of Altmark and existence of aid ... 24
3.3.2. Compatibility ... 25
3.4. The berthing priority ... 25
3.5. The measures laid down by the 2010 Law ... 25
4. Comments from Italy ... 25
4.1. On the public service obligations and the competitive environment ... 25

4.2. On the privatisation of Toremar 26
4.2.1. On the sale price of Toremar 26
4.2.2. On the transparent and non-discriminatory character of the procedure 26
4.3. On the compliance of the prolongation of the initial Convention and of the new public service contract with the *Altmark* conditions 26
4.4. On the 9.95 % rate of return used for 2010 and on the 6.5 % risk premium laid down in the CIPE Directive as of 2010 27
4.5. On the berthing priority 27
4.6. On the measures laid down by the 2010 Law 28
4.7. On the compliance of the prolongation of the initial Convention and of the new public service contract with the 2011 SGEI Decision 28
4.8. On the compliance of the initial Convention and of the new public service contract with the 2011 SGEI Framework 29
5. Comments from Moby/Toremar 29
5.1. On the public service obligations and the competitive environment 29
5.2. On the privatisation of Toremar 29
5.2.1. On the price paid for Toremar's shares 29
5.2.2. On the transparent and non-discriminatory character of the procedure and on the bundling of the assets of Toremar with a new public service contract 29
5.3. On the compliance of the new public service contract with the *Altmark* conditions 30
5.4. On the prolongation of the initial Convention between Toremar and Italy 30
6. Assessment 31
6.1. Existence of aid within the meaning of Article 107(1) TFEU 31
6.1.1. The prolongation of the initial Convention between Toremar and Italy 31
6.1.1.1. State resources 31
6.1.1.2. Selectivity 31
6.1.1.3. Economic advantage 31
6.1.1.4. Effect on competition and trade 33
6.1.1.5. Conclusion 33
6.1.1.6. New or existing aid 33
6.1.2. The award of the new public service contract bundled with Toremar's business to Moby/Toremar 34
6.1.2.1. Altmark 1 34
6.1.2.2. Altmark 2 40
6.1.2.3. Altmark 3 40
6.1.2.4. Altmark 4 43
6.1.2.5. Conclusion 48
6.1.3. The measures laid down by the 2010 Law 48
6.1.3.1. Possible use of funds to upgrade ships for liquidity purposes 48
6.1.3.2. Fiscal exemptions related to the privatisation process 49
6.1.3.3. Possibility of using FAS resources to meet liquidity needs 49
6.1.4. Conclusion on the existence of aid 50

6.2. Lawfulness of aid 50
6.3. Compatibility of aid 50
6.3.1. The prolongation of the initial Convention between Toremar and Italy 50
6.3.1.1. Applicable rules 50
6.3.1.2. Genuine service of general economic interest as referred to in Article 106 TFEU 52
6.3.1.3. Need for an entrustment act specifying the public service obligations and the methods of calculating compensation 54
6.3.1.4. Duration of the period of entrustment 55
6.3.1.5. Compliance with Directive 2006/111/EC 55
6.3.1.6. Amount of compensation 55
6.3.1.7. The berthing priority 57
6.3.1.8. Conclusion 58
6.3.2. Conclusion on compatibility of aid 58
7. Conclusion 58

DECISÃO (UE) 2022/348 DA COMISSÃO

de 17 de junho de 2021

relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) aplicadas pela Itália e pela Região da Toscânia a favor da Toremar e da sua adquirente Moby

[notificada com o número C(2022) 4271]

(Apenas faz fé o texto na língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

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

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

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

(2) Em 1 de dezembro de 2010, a Itália notificou a Comissão da compensação paga em 2009 e em 2010 pelo Estado italiano à Toscana Regionale Marittima S.p.A. («Toremar»).

(3) Em 5 de outubro de 2011, a Comissão deu início a um procedimento formal de investigação relativamente a diversas medidas adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia (adiante designada por «Decisão de 2011»). A investigação dizia nomeadamente respeito à compensação concedida à Toremar — pela exploração de uma série de rotas marítimas a partir de 1 de janeiro de 2009 — e a uma série de outras medidas concedidas a essa empresa (ver considerando 33).

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

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

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

([2]) O antigo grupo Tirrenia era composto pelas empresas Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Marittima 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 (2011/C) (ex-11/NN), SA.32015 (11/C) (ex-11/NN), SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) — Itália — Auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia – Convite à apresentação de observações nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 28 de 1.2.2012, p. 18).

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

(7) Por fax de 28 de fevereiro de 2012, a empresa Toscana di Navigazione S.r.l. apresentou uma denúncia alegando que tinham sido concedidos auxílios estatais ilegais em resultado da privatização da Toremar e da compensação paga à Moby S.p.A. («Moby»), o adquirente escolhido da Toremar. Especificamente, o autor da denúncia alega que: i) o processo de venda conferiu uma vantagem à Moby, ii) a fusão da Toremar e da Moby resulta num monopólio na rota Piombino-ilha de Elba e iii) a compensação concedida à Moby pela prestação do serviço público durante os 12 anos de vigência do novo contrato de serviço público é incompatível com o mercado interno, na medida em que já são prestados serviços semelhantes em condições comerciais pelo próprio autor da denúncia.

(8) Por carta de 19 de julho de 2012, a Itália forneceu informações adicionais sobre a privatização das empresas regionais do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar.

(9) Em 7 de novembro de 2012, a Comissão alargou o procedimento de investigação, nomeadamente no que diz respeito a determinadas medidas de apoio adicionais concedidas pela Região da Toscânia à Toremar relativamente à compensação pública concedida à Toremar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão adotou uma versão alterada dessa decisão («Decisão de 2012»).

(10) A Decisão de 2012 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação ([4]).

(11) Em 11 de dezembro de 2012, a Itália apresentou as suas observações e, em 22 de abril de 2013, a Comissão recebeu observações da Toremar e do seu adquirente, a Moby.

(12) Por decisão de 22 de janeiro de 2014 («Decisão de 2014») ([5]), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito a várias medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar. Em 2017, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso interposto pela Saremar e a região contra essa decisão ([6]).

(13) Em 25 de janeiro de 2018, 29 de março de 2018, 31 de agosto de 2018, 12 de fevereiro de 2019, 5, 14 e 17 de fevereiro de 2020 e 12 de outubro de 2020, a Comissão solicitou informações adicionais à Itália. A Itália facultou essas informações em 26 de abril de 2018, 31 de maio de 2018, 2 de novembro de 2018, 11 de dezembro de 2018, 8 de abril de 2019, 16 e 28 de outubro de 2019, 7, 16 e 23 de fevereiro de 2020, 21 de abril de 2020, 9 de novembro de 2020 e 1 e 10 de dezembro de 2020.

(14) A presente decisão apenas diz respeito à concessão de um eventual auxílio à Toremar, conforme especificado na secção 2.3. Todas as restantes medidas objeto das Decisões de 2011 e de 2012 estão a ser investigadas separadamente no âmbito dos processos SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e, por conseguinte, não são abrangidas pela presente decisão. Em particular, essas medidas 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. *Convenções iniciais*

(15) O grupo Tirrenia era tradicionalmente detido pela Itália através da empresa Fintecna ([7]) e incluía inicialmente seis empresas, a saber, a Tirrenia, a Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar e a Toremar. Estas empresas prestavam serviços de transporte marítimo no âmbito de contratos de fornecimento de serviços públicos distintos celebrados

([4]) 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 à apresentação de observações nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE (JO C 84 de 22.3.2013, p. 58).

([5]) 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).

([6]) 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.

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

com a Itália em 1991 e que vigoraram durante vinte anos, entre janeiro de 1989 e dezembro de 2008 (adiante designados por «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.

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

(17) Tradicionalmente, a Toremar explorava uma série de rotas de cabotagem marítima ([8]) entre a Região da Toscânia e as ilhas vizinhas mais pequenas. As rotas exatas em causa são descritas no considerando 38.

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

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

(20) A Comissão considerou ser possível aceder ao pedido da Itália e, através da sua Decisão 2001/851/CE ([9]), deu por encerrado o procedimento iniciado relativamente aos auxílios concedidos à Tirrenia («Decisão de 2001»). Os auxílios foram declarados compatíveis sob reserva de certos compromissos da Itália.

(21) Por Decisão 2005/163/CE da Comissão ([10]) («Decisão de 2004»), a Comissão declarou que a compensação atribuída pela Itália às empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de alguns compromissos por parte da Itália 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.

(22) Por acórdão de 4 de março de 2009 nos processos T-265/04, T-292/04 e T-504/04 ([11]) («Acórdão de 2009»), o Tribunal Geral anulou a Decisão de 2004.

(23) Por Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão ([12]), a Comissão concluiu a investigação relativa às empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia, incluindo a Toremar, no que se refere ao período de 1992-2008 («Decisão de 2020 relativa ao grupo Tirrenia»). A Comissão concluiu que o auxílio concedido pela prestação de serviços de transporte marítimo de cabotagem constituía um auxílio existente, ao passo que o auxílio concedido pela prestação de serviços de transporte marítimo internacional era compatível com o Enquadramento dos serviços de interesse económico geral («SIEG») de 2011 («Enquadramento SIEG de 2011») ([13]).

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

([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 053 de 26.2.2005, p. 29).

([11]) Processos apensos T-265/04, T-292/04 e T-504/04, *Tirrenia di Navigazione/Comissão*, ECLI:EU:T:2009:48.

([12]) Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex-NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

([13]) 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).

(24) Por Decisão (UE) 2020/1412 da Comissão ([14]), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Tirrenia e ao seu adquirente, a CIN, relativamente ao período de 2009-2020.

2.1.2. *Prorrogação das Convenções iniciais*

(25) 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 Toremar) cujo termo estava inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2008 por um ano, até 31 de dezembro de 2009.

(26) 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:

a) A Caremar seria inicialmente transferida para a Região da Campânia. Subsequentemente, a Região da Campânia transferiria para a Região do Lácio as operações explorando as ligações de transporte com o arquipélago das ilhas Pontinas numa base individual com o nome de Laziomar ([15]);

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

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

(27) A Lei de 2009 também especificava que as novas Convenções seriam acordadas entre a Itália e a Tirrenia e a Siremar até 31 de dezembro de 2009. Do mesmo modo, os serviços regionais seriam consagrados em projetos de Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos, a acordar entre as autoridades regionais da Sardenha e da Toscânia e a Saremar e a Toremar, respetivamente, até 31 de dezembro de 2009, e entre as regiões da Campânia e do Lácio e a Caremar e a Laziomar, respetivamente, até 28 de fevereiro de 2010. Os projetos de novas Convenções/Contratos de Fornecimento de Serviços Públicos seriam colocados a concurso com as próprias empresas e assinados com os compradores aquando da conclusão da privatização de cada uma dessas empresas. ([16])

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

(29) A Lei de 2009 também estabelecia limites máximos de compensação anuais 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 total de 184 942 251 euros, como se segue:

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

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

Quadro 1 Limites máximos de compensação a partir de 2010

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

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

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

(30) 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 Toremar) de 1 de outubro de 2010 até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e Siremar, que teve lugar em 19 de julho de 2012 e 31 de julho de 2012, respetivamente.

2.1.3. *Privatização da Toremar e celebração do novo contrato de fornecimento de serviços*

(31) Em janeiro de 2010, foi lançado um procedimento de concurso (ver secção 2.3.2) para encontrar um comprador para a Toremar agregado ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos para a prestação de serviços marítimos durante um período de 12 anos em troca de compensação de serviço público.

(32) Na sequência de uma proposta bem-sucedida no procedimento de concurso, a Moby tornou-se a nova proprietária da Toremar. O contrato de venda entre a Região da Toscânia e a Moby foi assinado em 2 de janeiro de 2012. Na mesma data, as partes (incluindo a Toremar) assinaram o novo contrato de prestação de serviços marítimos. Deste modo, a propriedade de todas as ações da Toremar foi transferida da Região da Toscânia para a Moby em 2 de janeiro de 2012.

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

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

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

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

c) A privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia ([17]) (*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 na Lei de 2010 que converteu o Decreto-Lei 125/2010 (*medida 6*);

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

(34) Através da sua Decisão de 2014, a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas adotadas pela Região da Sardenha a favor da Saremar referidas acima como a Medida 7, com a exceção de uma medida ([18]).

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

(35) A presente decisão incide apenas sobre as medidas 1, 3, 4, 5 e 6 conforme elencadas no considerando 33, na medida em que envolvam a Toremar e a Moby. Estas medidas são descritas mais pormenorizadamente nas secções que se seguem.

2.3.1. *Prorrogação da Convenção inicial entre a Toremar e a Itália*

2.3.1.1. Obrigações de serviço público

(36) O artigo 1.º da Convenção inicial com a Toremar previa planos quinquenais para especificar os portos a servir, o tipo de embarcações a utilizar, a frequência necessária do serviço e as tarifas a cobrar.

(37) O primeiro plano quinquenal (1990-1994) para a Toremar foi aprovado por decreto ministerial de 29 de maio de 1990 e entrou em vigor com efeitos retroativos a contar de 1 de janeiro de 1990. O segundo plano, que abrangia o período de 1995-1999, foi, por sua vez, aprovado por decreto ministerial de 14 de maio de 1996, deixando inalteradas as rotas e a frequência. Quanto aos períodos de 2000-2004 e de 2005-2008, foi elaborado um plano 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.

([17]) 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).

([18]) 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.

(38) Com base na Convenção inicial, conforme prorrogada pelos atos jurídicos subsequentes mencionados acima nos considerandos 25 a 30, a Toremar operou as seguintes rotas ao longo do ano:

— Na rota Livorno-Gorgona-Capraia, a Toremar prestou serviços de transporte de passageiros e mistos (passageiros e veículos), com um serviço quinzenal para a ilha de Gorgona e um serviço diário para a ilha de Capraia. Durante os meses de julho e agosto, esteve igualmente presente na rota outro operador, a Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., utilizando uma embarcação de alta velocidade exclusivamente para o transporte de passageiros. No entanto, essa empresa deixou de explorar a rota em 2010.

— Na rota Piombino-Portoferraio (ilha de Elba), a Toremar prestou serviços mistos diários. A Moby tem igualmente concorrido nesta rota com viagens mistas frequentes durante todo o ano, assim como dois novos operadores, a Blu Navy, que começou a efetuar viagens em 2010 (de abril a outubro) e a Elba Ferries, que apenas operou durante a época de verão.

— Na rota Piombino-Cavo-Portoferraio (ilha de Elba), a Toremar prestou o único serviço de transporte de passageiros, utilizando uma embarcação rápida de sustentação hidrodinâmica.

— Na rota Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-Pianosa (ilha de Elba), a Toremar foi o único operador a prestar serviços mistos diários para o porto de Rio Marina e um serviço semanal para o porto de Pianosa.

— Na rota Porto S. Stefano-Ilha de Giglio, a Toremar prestou serviços mistos diários durante todo o ano. O operador Maregiglio esteve igualmente presente na rota a prestar serviços mistos durante o período de abril a novembro, com uma média de duas a quatro viagens por dia durante os meses de outubro e novembro e seis a oito viagens entre abril e setembro.

2.3.1.2. Orçamento e duração

(39) O quadro 2 abaixo apresenta o montante anual da compensação paga pela Itália à Toremar para o período de 2009-2011.

(40) Além disso, a Região da Toscânia tinha reservado um orçamento anual adicional de 3 000 000 euros a pagar à Toremar após a comunicação das receitas e dos custos reais incorridos durante o período de 2010-2011. Nesses anos, em consequência da crise económica e financeira, o número de passageiros diminuiu substancialmente, tendo-se verificado um aumento do custo dos combustíveis. Na perspetiva da Região da Toscânia, a compensação paga a partir do orçamento do Estado central não era, por conseguinte, suficiente para cobrir a totalidade do custo do serviço público.

Ano	Compensação	Reserva	Total
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Quadro 2 Compensação concedida para o período de 2009-2011 (EUR)

(41) A Convenção inicial prevê que a compensação de serviço público seja paga do seguinte modo: em março de cada ano é efetuado um pagamento antecipado inicial, equivalente a 70% da compensação paga no ano anterior. Em junho é efetuado um segundo pagamento, equivalente a 20% da compensação. O saldo eventual, que é pago até 30 de novembro, corresponde à diferença entre os montantes pagos e a diferença entre as despesas e as receitas do exercício em curso. Caso se verifique que a Toremar recebeu um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas menos perdas), a Convenção inicial prevê a obrigação de a Toremar reembolsar a diferença. ([19])

— Compensação concedida em 2009

([19]) 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.

(42) 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 menores e maiores dimensões, o seu artigo 11.º alterou os critérios aplicáveis ao cálculo da compensação de serviço público. Com efeito, a subvenção tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos do serviço conforme determinado com referência a parâmetros médios e objetivos e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. O artigo 11.º estabelece também que os contratos de fornecimento de serviços públicos tinham de incluir uma lista das rotas subvencionadas, a frequência e os tipos de embarcações a utilizar. As subvenções deveriam ser aprovadas pelos ministros responsáveis. Os princípios estabelecidos no Decreto Presidencial n.º 501/79 e na Lei n.º 856/86 estavam refletidos nas Convenções iniciais.

(43) Com efeito, em 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.

(44) Os vários elementos de custo tidos em consideração para calcular a compensação definida pelas autoridades públicas foram 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, em 2011 e a partir de 2012

(45) A partir de 2010, a compensação pela prestação de SIEG foi determinada pela aplicação de uma nova metodologia estabelecida na Diretiva CIPE ([20]) 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») ([21]). 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 ([22]). 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.

(46) 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 é calculada com base no custo médio ponderado do capital («CMPC»).

(47) A rendibilidade dos capitais próprios exigida ([23]) é calculada utilizando o modelo de avaliação dos ativos financeiros («CAPM»). Com base no CAPM, o custo dos capitais próprios é obtido como uma função i) da taxa sem risco, ii) do Beta (uma estimativa do perfil de risco da empresa em relação ao mercado de ações) e iii) do prémio de risco sobre fundos próprios atribuído ao mercado de ações.

(48) 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 é calculado como o prémio de risco do mercado multiplicado pelo seu Beta, que mede o grau de risco de uma atividade específica relativamente ao mercado.

(49) A Diretiva CIPE prevê que a taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco corresponde ao rendimento bruto das obrigações de referência a dez anos com referência aos 12 meses anteriores para os quais estão disponíveis dados.

(50) A Diretiva CIPE fixou um prémio de risco do mercado de 4%. No entanto, 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.

([20]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana («GURI») n.º 50 de 28 de fevereiro de 2008.
([22]) 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.
([23]) A taxa de rentabilidade desejada para um investidor em capitais próprios atendendo ao perfil de risco da empresa e fluxos de caixa associados.

(51) Na prática, o montante da compensação paga à Toremar não pode, porém, exceder o limite máximo de 13 005 441 euros por ano, conforme estabelecido na Lei de 2009 (ver considerando 29). 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 cobrir suficientemente os seus custos de exploração.

(52) Em particular, de acordo com a Diretiva CIPE, o âmbito dos serviços, as tarifas máximas estabelecidas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos e a compensação efetivamente concedida têm de ser definidos de molde a proporcionar ao prestador de serviços 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.

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

(54) 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 no contrato de fornecimento de serviços públicos, que se mantém constante durante a vigência do contrato.

(55) 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. *Privatização da Toremar*

(56) Em 13 de janeiro de 2010, a Região da Toscânia publicou, no seu Jornal Oficial ([24]) e no *Jornal Oficial da República Italiana* ([25]), o convite à apresentação de propostas para a venda da Toremar e a concessão de uma compensação de serviço público pelo cumprimento de obrigações de serviço público nas rotas marítimas identificadas acima no considerando 38. Em 14 de janeiro de 2010, este convite foi igualmente publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ([26]) e em vários jornais nacionais ([27]).

(57) A Itália escolheu o procedimento previsto no artigo 20.º, n.º 1, do Código dos Contratos Públicos — Decreto Legislativo n.º 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), que se assemelha ao artigo 21.º da Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([28]), nos termos do qual «os contratos que tenham por objeto os serviços referidos no anexo II B [como os serviços de transporte marítimo e fluvial] estão sujeitos apenas ao artigo 23.º [especificações técnicas] e ao n.º 4 do artigo 35.º [anúncios]». O critério de adjudicação escolhido foi o da proposta economicamente mais vantajosa.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) n.º 2, de 13 de janeiro de 2010.
([25]) GURI n.º 4, de 13 de janeiro de 2010.
([26]) JO S/9/010860 de 2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica e La Nazione.
([28]) 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).

2.3.2.1. Procedimento de venda e adjudicação final

(58) Na sequência da publicação do anúncio de concurso, no termo do prazo, 11 partes manifestaram interesse em participar, nomeadamente: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. e Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) A documentação apresentada pelas 11 empresas confirmou que todas cumpriam os requisitos estabelecidos no anúncio de concurso, pelo que todas foram convidadas a apresentar uma proposta.

(60) O convite à apresentação de propostas continha o novo projeto de contrato de 12 anos a assinar entre o proponente selecionado e a Região da Toscânia, bem como informações mais pormenorizadas sobre o procedimento de concurso. Em especial, a carta de convite confirmava que seria escolhida a proposta economicamente mais vantajosa para o contrato de fornecimento de serviços com uma pontuação de 20 pontos no fator preço, de 70 pontos no fator qualidade e de dez pontos no fator serviços adicionais. No que diz respeito ao preço de venda da atividade da Toremar, a carta de convite mencionava um montante fixo correspondente a 10 258 397 euros, calculado com base num estudo independente, que avaliou o valor total dos ativos da Toremar (ver considerandos 65 a 73). Este preço não era negociável e não era objeto da proposta financeira dos proponentes.

(61) Por conseguinte, foi solicitado a todos os potenciais proponentes que incluíssem o montante fixo acima referido para a venda da Toremar na sua proposta financeira, ao passo que a Região da Toscânia escolheria a proposta economicamente mais vantajosa para a proposta no seu conjunto, com base no preço e noutros critérios, principalmente qualitativos, relativos ao serviço, tal como estabelecido na carta de convite (ver considerando 60).

(62) Os 11 proponentes receberam igualmente acesso a salas de consulta de dados virtuais que continham o seguinte:

1) Todas as informações jurídicas, técnicas, financeiras e comerciais sobre a Toremar;

2) Informações sobre a frota, os ativos incorpóreos e os bens imóveis da empresa;

3) Todas as informações relativas aos contratos de prestação de serviços e de aquisição de bens;

4) Os procedimentos de pontuação e o formulário técnico de apresentação de propostas;

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

(63) Duas empresas de operadores marítimos apresentaram uma proposta, a Moby e a Toscana di Navigazione, ambas estabelecidas na Itália. As restantes nove empresas não apresentaram propostas até ao termo do prazo.

(64) Após a avaliação das propostas, a Toscana di Navigazione S.r.l. foi excluída do procedimento, uma vez que a proposta económica por si apresentada não estava em conformidade com a proposta técnica e com os requisitos de capacidade financeira constantes da documentação do concurso. Por conseguinte, o concurso foi adjudicado à Moby, tanto no que diz respeito à privatização da atividade da Toremar como à prestação dos serviços marítimos (ver secção 2.3.3).

2.3.2.2. Contrato de venda

(65) Tendo em conta a natureza do concurso, cabia à Região da Toscânia, com vista a identificar a melhor proposta concorrencial, definir um montante fixo para o preço do capital social da Toremar.

(66) O contrato de venda foi assinado em 2 de janeiro de 2012 e define a transferência das ações da Toremar para a Moby pelo preço fixo de 10 258 397 euros. Este montante é pago em dez prestações anuais a partir do final do primeiro ano do contrato, isto é, 2 de janeiro de 2013.

(67) O preço fixo de 10 258 397 euros por 100% das ações da Toremar foi determinado com base numa avaliação por peritos independentes encomendada pela Região da Toscânia e preparada pela Fidi Toscana S.p.A. («relatório Fidi»).

(68) O montante refere-se ao valor dos ativos corpóreos, edifícios, embarcações, outros ativos fixos e financeiros corpóreos e outros créditos da empresa em 30 de junho de 2010. Os ativos incorpóreos (por exemplo, concessões, autorizações, licenças, marcas, etc.) foram excluídos da avaliação e deixados ao critério dos proponentes. O montante foi então objeto de alterações resultantes da diferença entre o valor contabilístico líquido das ações em 30 de junho de 2010 e o valor de mercado das ações ([29]).

(69) Este montante supracitado inclui igualmente um crédito de 9 772 572 euros reclamado à Tirrenia («crédito»).

(70) Nos termos do artigo 1.º, n.ºs 5 e 6, do contrato de venda, em relação à primeira prestação, a Moby declara ter pago antecipadamente à Região da Toscânia o montante de 485 825 euros, que equivale à diferença entre o preço de venda e o crédito.

(71) Nos termos do artigo 1.º, n.º 3, do contrato de venda, o pagamento do preço fixado – exceto o que é pago antecipadamente – está sujeito à condição de o montante de 9 772 572 euros devido à Toremar pela Tirrenia ser liquidado ([30]). Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do contrato de venda, caso o montante do crédito não seja recuperado, a Moby continua obrigada a transferir o crédito (ou qualquer crédito residual) para a Região da Toscânia, em qualquer momento até ao termo do contrato de fornecimento de serviços ([31]).

(72) Nos termos do artigo 4.º do contrato de venda, a Moby é obrigada a notificar a Região da Toscânia de qualquer venda das ações da Toremar a terceiros, permanecendo, no entanto, corresponsável, com o novo adquirente da Toremar, no que respeita às obrigações do contrato de fornecimento de serviços.

(73) Por último, nos termos do artigo 5.º do contrato de venda, o Banca Popolare di Milano prestou uma garantia a favor da Região da Toscânia que cobria o preço total de venda das ações da Toremar (incluindo a obrigação do comprador de transferir qualquer montante de crédito ainda não recuperado da Tirrenia).

2.3.2.3. Processos a nível nacional

(74) O resultado do procedimento de concurso para a adjudicação da atividade da Toremar e do contrato de fornecimento de serviços públicos à Moby foi objeto de vários processos instaurados perante os tribunais nacionais.

(75) A Toscana di Navigazione S.r.l., o proponente excluído e autor da denúncia nestes processos, contestou a legalidade da sua exclusão do procedimento de concurso perante os tribunais nacionais. Inicialmente, o autor da denúncia apresentou um pedido de medidas provisórias no Tribunal Administrativo Regional da Toscânia. Este último, por Despacho n.º 774, de 14 de julho de 2011, indeferiu o pedido. Esta decisão foi confirmada em sede de recurso pelo Conselho de Estado através do seu Despacho n.º 3666, de 31 de agosto de 2011, que salientou, em especial, que a proposta económica apresentada pela empresa estava incompleta no que diz respeito aos serviços adicionais a prestar e ao facto de não ter sido fixada numa base anual, pelo que o mecanismo de reavaliação previsto na documentação do concurso não podia ser aplicado.

(76) A Toscana di Navigazione S.r.l. recorreu então do resultado do procedimento de concurso para o Tribunal Administrativo Regional da Toscânia, que negou provimento ao recurso pelo Despacho n.º 414, de 1 de março de 2012, confirmando que a proposta da empresa era incompatível com os requisitos da entidade adjudicante.

([29]) Tendo em conta o tempo necessário para o procedimento de concurso, o relatório Fidi partiu do pressuposto de que a transferência efetiva das ações não poderia ter lugar antes do final de 2010. Consequentemente, o valor contabilístico líquido dos ativos, tal como fixado em 30 de junho de 2010, teria de ser alterado para ter em conta o valor de mercado dos ativos no momento da transferência efetiva. O valor de mercado dos ativos foi determinado por outro perito avaliador independente. Essa avaliação não se referia ao cálculo do preço de venda das ações da Toremar, mas ao cálculo do valor dos ativos da Toremar.

([30]) Segundo a Itália, a Lei de 2009 (ver considerando 26) previa, no seu artigo 4.º, o compromisso do Ministério das Finanças italiano de assegurar que, durante o processo de privatização, estavam previstos compromissos por parte do adquirente da Tirrenia SpA e da Siremar SpA no sentido de liquidar quaisquer dívidas à Toremar SpA no prazo de 60 dias a contar da transferência. Quando a Tirrenia foi colocada sob administração especial [ver, neste contexto, a 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], a Região da Toscânia, a fim de evitar o impacto negativo no processo de privatização da Toremar, incluiu esta cláusula no contrato de venda que subordina o pagamento da parte do preço correspondente ao crédito ao pagamento do crédito pela Tirnia. Esta cláusula foi comunicada a todos os participantes no procedimento de concurso.

([31]) Com base nas informações mais recentes recebidas pela Itália, até à data este crédito não foi recuperado. Foi inscrito na lista de créditos não garantidos pelo Tribunal Civil de Roma, no âmbito do procedimento de administração extraordinária.

(77) Este acórdão foi objeto de recurso interposto pela Toscana di Navigazione S.r.l. perante o Conselho de Estado, que, através do Despacho n.º 83/2015, decidiu a favor da empresa, solicitando à Região da Toscânia que revisse o seu procedimento de concurso e os seus requisitos. Na sequência de uma auditoria realizada pela Região da Toscânia, foi adotado o Decreto n.º 1312, de 30 de março de 2015, que confirmou a decisão da Região da Toscânia de excluir a empresa do procedimento de concurso, uma vez que os requisitos relativos à capacidade técnica, económica e financeira para a participação no concurso não tinham sido provados.

(78) A Toscana di Navigazione S.r.l. interpôs recurso do Decreto n.º 1312, de 30 de março de 2015, para o Tribunal Administrativo Regional da Toscânia, que negou provimento ao recurso pelo Despacho n.º 1446, de 26 de outubro de 2015. Este último foi finalmente confirmado pelo Conselho de Estado através do Despacho n.º 3347/2016.

2.3.3. *Novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região da Toscânia e a Moby/Toremar*

2.3.3.1. O beneficiário

(79) Tal como referido no considerando 63, a Moby e a Toscana di Navigazione apresentaram uma proposta para o novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Na sequência da exclusão desta última empresa, em 2 de janeiro de 2012 a Moby/Toremar ([32]) assinou o novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Região da Toscânia para a exploração de rotas marítimas.

(80) Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, do novo contrato de fornecimento de serviços, a Moby deve prestar os serviços estipulados no contrato exclusivamente através da Toremar.

2.3.3.2. Rotas

(81) A Moby/Toremar presta serviços de transporte de passageiros e mistos (passageiros e veículos) no âmbito do regime de serviço público em várias rotas de cabotagem marítima, como se segue:

Livorno-Gorgona-Capraia **(linha A1)**
Piombino-Portoferraio (ilha de Elba) **(linha A2)**
Piombino-Cavo-Portoferraio (ilha de Elba) **(linha A2 rápida)**
Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-Pianosa (ilha de Elba) **(linha A3)**
Porto S. Stefano-Ilha de Giglio **(linha A4)**
Porto S. Stefano-Giannutri **(linha A5)**

Quadro 3 Rede de rotas exploradas pela Moby/Toremar no âmbito do novo contrato de fornecimento de serviços

2.3.3.3. Duração

(82) O novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região da Toscânia e a Moby/Toremar tem uma duração de 12 anos (2012-2024).

2.3.3.4. Obrigações de serviço público

(83) Os requisitos estabelecidos no contrato com a Moby/Toremar dizem respeito, nomeadamente, aos portos servidos, ao tipo e à capacidade das embarcações afetadas às rotas marítimas exploradas, à frequência do serviço e às tarifas máximas.

([32]) O contrato de adjudicação dos serviços de cabotagem marítima que ligam as ilhas do arquipélago toscano foi celebrado entre a Região da Toscânia, por um lado, e a Moby e a Toremar, por outro. Por conseguinte, a decisão fará referência a ambas as empresas (« Moby/Toremar»), em todas as secções relativas ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos.

2.3.3.5. Disposições em matéria de compensação e adjudicação final

(84) No procedimento de concurso, o montante da compensação anual ao abrigo do novo contrato para o cumprimento de obrigações de serviço público nas rotas marítimas identificadas no considerando 81 foi limitado a 14 550 400 euros (num total de 174 604 810 euros durante o período contratual de 12 anos). Este valor foi determinado pela soma dos seguintes elementos: 13 005 441 euros, tal como previsto na Lei de 2009 (ver considerando 29), acrescidos de um aumento de 1 544 959 euros, tal como previsto no artigo 19.º-B, n.º 16, alínea d), da Lei de 2009, devido aos investimentos significativos que o operador é obrigado a realizar durante todo o período contratual.

(85) Este montante de compensação foi determinado com base na metodologia estabelecida pela Diretiva CIPE (ver considerandos 45 a 55). As garantias estabelecidas pela Diretiva CIPE foram refletidas no novo contrato de fornecimento de serviços.

(86) Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do contrato de fornecimento de serviços, a compensação anual a pagar à Moby/Toremar foi estimada em 13 333 318 euros. No entanto, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do contrato de fornecimento de serviços, a compensação efetivamente paga à Moby/Toremar é determinada como o resultado do serviço efetivamente prestado (isto é, o preço por milha para cada rota), tendo em conta os riscos envolvidos (comerciais e industriais), tal como previsto no contrato (por exemplo, redução da compensação no caso de a companhia não navegar, sanções em caso de interrupção dos serviços, etc.).

(87) O contrato de fornecimento de serviços prevê o pagamento de uma compensação que não exceda o necessário para cobrir os custos líquidos incorridos com o cumprimento das obrigações de serviço público (equilíbrio económico-financeiro). Em caso de desvios em relação a este equilíbrio contratual, o contrato de fornecimento de serviços prevê, no artigo 26.º, um mecanismo de reequilíbrio que avalia todos os parâmetros associados ao pagamento da compensação. Por conseguinte, se, em consequência de uma alteração de caráter material ([33]) dos parâmetros económicos em que se baseia, o montante da compensação se revelar insuficiente para cobrir todos os custos incorridos na prestação do serviço, o novo contrato de fornecimento de serviços permite uma revisão dos parâmetros principais da compensação, a saber: i) o sistema tarifário, ii) o nível dos serviços públicos prestados, iii) o nível do limite máximo do preço anual, e iv) as subvenções em capital destinadas a investimentos.

(88) Nos termos do artigo 4.º, n.ºs 4, 5 e 6, do contrato de fornecimento de serviços, a compensação paga ao operador é reduzida em 80% em caso de interrupção dos serviços devido à greve dos trabalhadores e em 30% em caso de acontecimentos imprevistos, ao passo que a não prestação dos serviços implicaria o pagamento de sanções por parte do operador.

(89) Nos termos do artigo 24.º do contrato de fornecimento de serviços, o operador é obrigado a aplicar um sistema de acompanhamento técnico, económico e de gestão segundo o qual as contas anuais de ganhos e perdas relativas ao serviço prestado com base no contrato de fornecimento de serviços são enviadas às autoridades regionais para verificação.

2.3.4. *Prioridade de acostagem*

(90) 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 Toremar, manteriam a acostagem já atribuída e a prioridade na afetação de novos horários de acostagem, em consonância com os procedimentos estipulados pelas autoridades marítimas, conforme estabelecido na Lei n.º 84 de 28 de janeiro de 1994 e no Código Marítimo italiano.

([33]) O artigo 26.º, n.º 2, estabelece o seguinte: Um desvio positivo ou negativo do equilíbrio económico e financeiro pode ser causado por:
a) Deficiências na gestão;
b) Comunicação errada, pela empresa, dos serviços efetivamente prestados para a determinação do preço anual;
c) Condições de mercado excecionalmente desfavoráveis não dependentes da empresa, que resultem no agravamento das condições de exploração e, consequentemente, num aumento dos custos de exploração ou numa diminuição das receitas tarifárias, o que resulta numa alteração negativa do lucro de exploração superior a 10%.
d) Alterações financeiras;
e) Alterações legislativas ou regulamentares que estabeleçam novas condições para o serviço previsto no contrato;
f) Novos investimentos exigidos pela Região a partir de recursos públicos previstos no artigo 20.º;
g) Alteração do sistema tarifário nos termos do artigo 13.º;
h) Condições de mercado excecionalmente favoráveis que resultem num aumento do lucro de exploração superior a 10%;
i) Aumentos do custo unitário do pessoal para cumprimento da CCNL (Convenção Coletiva Nacional de Trabalho) e do poder de negociação da empresa em matéria de pensões complementares. (Tradução não oficial da Comissão).

2.3.5. *As medidas previstas na Lei de 2010*

(91) A Lei de 2010 estabelecia a possibilidade de as empresas do antigo grupo Tirrenia usarem, a título temporário, os recursos financeiros já afetados ([34]) 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 estes fundos específicos para continuarem a poder realizar as modernizações necessárias às suas embarcações. Estas modernizações eram necessárias para cumprir as normas de segurança internacionais na sequência do Acordo de Estocolmo de 1996 ([35]).

(92) Em especial, retirados de dois instrumentos ([36]), foram colocados de parte 23 750 000 euros para pagar as modernizações de todo o grupo Tirrenia. A Toremar recebeu 1 617 300 euros deste montante, que utilizou para modernizar a sua frota (ver considerando 138).

(93) 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 30);

b) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, que foi convertido com alterações 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 a 15 da Lei de 2009 beneficiam de isenções fiscais. Estes números dizem respeito à liberalização do setor da cabotagem marítima através da privatização do grupo Tirrenia, incluindo a sua fase preparatória, isto é, a transferência das empresas regionais para as respetivas regiões;

c) A fim de assegurar a continuidade do serviço público e apoiar o processo de privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia, as regiões em causa podem utilizar os recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ([37]) nos termos da Diretiva CIPE ([38]).

2.4. **Processo por infração n.º 2007/4609**

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

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

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

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

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

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

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

([37]) O Fundo para as zonas subutilizadas (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) é um fundo nacional que apoia a aplicação da política regional italiana. Os seus recursos são principalmente reservados para regiões identificadas como tal pela Itália.

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

3) 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 pertinentes, bem como a necessidade de salvaguardar as ligações essenciais para a continuidade territorial, e incluiu uma consulta das seis regiões em causa. Esta racionalização resultaria na redução do custo líquido do serviço público de aproximadamente 66 milhões de euros e no despedimento de cerca de 600 membros da tripulação em relação a todo o grupo Tirrenia. A Itália recordou também que a racionalização de 2009 complementava os esforços anteriores (em 2004, 2006 e 2008) para reduzir os serviços operados pelo grupo Tirrenia;

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

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

(96) Em 21 de dezembro de 2009, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes enviou uma carta à Itália observando, nomeadamente, que atendendo à revisão radical do setor da cabotagem marítima na Itália, e devido ao impacto social considerável que a privatização teria implicado, se os concursos fossem realizados numa simples base de contrato de fornecimento de serviços públicos, a colocação a concurso das companhias de navegação providas desses contratos era aceitável — em princípio e a título de exceção — para efeitos de assegurar a conformidade com o critério da não discriminação entre armadores comunitários estabelecido no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho ([39]) («Regulamento Cabotagem Marítima»).

(97) Em 29 de janeiro de 2010 ([40]), a Comissão enviou uma carta de notificação formal referente à aplicação incorreta do Regulamento Cabotagem Marítima. Nesta carta, a Comissão recordou que esse regulamento exige que sempre que um Estado-Membro celebre contratos de fornecimento de serviços públicos ou imponha obrigações de serviço público, o faça numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários. O artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento, prevê que os contratos de fornecimento de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato. Contudo, a Comissão observou que as empresas do grupo Tirrenia continuaram a operar serviços de transporte marítimo após o termo dos respetivos contratos de fornecimento de serviços públicos (as Convenções iniciais). Em especial, estas Convenções deveriam expirar no final de 2008, mas foram reiteradamente prorrogadas pela Itália. Por conseguinte, a Comissão convidou a Itália a apresentar as suas observações.

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

(99) Em 29 de março de 2010, a Itália respondeu à carta de notificação formal da Comissão, de 29 de janeiro de 2010. Na sua resposta, a Itália esclareceu nomeadamente que, no procedimento de concurso para a Toremar, 11 partes interessadas participariam nas fases seguintes do procedimento.

(100) Em 10 de setembro de 2010, a Itália informou a Comissão, durante uma reunião *ad hoc*, de que o procedimento concorrencial para o contrato, nomeadamente, da Toremar também registava atrasos. Subsequentemente, a Lei n.º 163 de 1 de outubro de 2010 voltou a prorrogar as Convenções iniciais até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também considerando 30).

([39]) 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.

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

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

a) A Convenção inicial, nomeadamente da Toremar, foi prorrogada automaticamente sem qualquer procedimento concorrencial;

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

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

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

3. FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO E ALARGAR O PROCESSO

3.1. Prorrogação da Convenção inicial entre a Toremar e a Itália

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

(103) 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 erros manifestos. Em especial, a Comissão não dispunha, nessa altura, de uma visão completa das obrigações efetivas impostas à Toremar para a exploração das rotas em causa comparativamente com os serviços oferecidos por concorrentes em algumas dessas rotas.

(104) A Comissão considerou, a título preliminar, que a segunda condição do acórdão *Altmark* ([41]) estava satisfeita, porquanto os parâmetros na base do cálculo da compensação tinham sido estabelecidos previamente e observavam os requisitos de transparência. Em especial, a Comissão observou que estes 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).

(105) No entanto, a Comissão considerou que a terceira condição do acórdão *Altmark* não parecia ter sido satisfeita e que os operadores poderiam ter sido sobrecompensados pela realização de missões de serviço público. Em especial, a Comissão manifestou dúvidas sobre 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 Toremar não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação de tais serviços.

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

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

3.1.2. *Compatibilidade*

(108) 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 SIEG de 2005 ([42]) e do Enquadramento SIEG de 2005 ([43]). Por conseguinte, a Comissão avaliou esta medida diretamente nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e concluiu que tinha dúvidas sobre se as condições de compatibilidade aplicáveis estavam satisfeitas.

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

([42]) 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).

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

(109) Na Decisão de 2012, a Comissão observou que, em 31 de janeiro de 2012, tinha entrado em vigor um novo pacote de SIEG composto pela Decisão SIEG de 2011 ([44]) e pelo Enquadramento SIEG de 2011 ([45]). 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.

(110) A Lei de 2010 previa a prorrogação da Convenção inicial a partir de 30 de setembro de 2010 até ao fim do processo de privatização. Consequentemente, a compensação recebida pela empresa a partir de 1 de outubro de 2010 até à sua privatização poderia ser avaliada com base no Enquadramento SIEG de 2011 que, de acordo com o seu n.º 69, também se aplica aos auxílios concedidos antes de 31 de janeiro de 2012 (ver considerandos 283 e 284).

3.2. **Privatização da Toremar**

(111) No momento em que a Decisão de 2012 foi adotada, a Comissão tinha dúvidas de que o procedimento de concurso para a venda da Toremar tivesse sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar que a venda se realizasse a preço de mercado.

(112) Na Decisão de 2012, a Comissão considerou que certas condições impostas na privatização poderão ter restringido o número de proponentes ou influenciado o preço de venda. A Comissão reiterou a sua prática constante relativa à venda de ativos de empresas públicas pelo Estado (ou, neste caso, imputável ao Estado): considerações não económicas que um vendedor privado não faria, tais como razões relacionadas com política pública, requisitos em matéria de emprego ou desenvolvimento regional, apontam para a existência de auxílio estatal se impuserem obrigações onerosas ao potencial comprador e forem, portanto, suscetíveis de reduzir o preço de venda.

(113) Do mesmo modo, com base nas informações disponíveis nessa fase, a Comissão considerou que os denominados *requisitos técnicos e financeiros* impostos no concurso da Toremar perturbaram efetivamente o concurso, restringindo os potenciais proponentes às companhias marítimas existentes, uma vez que, no caso em apreço, a própria empresa, provida do contrato de fornecimento de serviços públicos, foi colocada à venda ([46]).

(114) Pelas razões que precedem, a Comissão concluiu, a título preliminar, que o processo de privatização da Toremar 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, nessa fase, a Comissão não pôde excluir que foi conferida uma vantagem económica ao adquirente.

(115) A Comissão considerou igualmente, com base nas informações disponíveis aquando da emissão da sua Decisão de 2012, que qualquer auxílio que pudesse ter surgido no decurso do processo de privatização teria sido incompatível.

3.3. **Novo contrato de fornecimento de serviços entre a Região da Toscânia e a Moby/Toremar**

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

(116) Nas Decisões de 2011 e de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação paga à Toremar (e ao seu adquirente, a Moby) não satisfez os critérios estabelecidos no acórdão *Altmark*, pelo que constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão chegou a esta conclusão dado que: i) os concorrentes que pareceram oferecer serviços semelhantes estavam presentes, pelo menos, em certas rotas exploradas pela Toremar e não foram apresentadas informações suficientes que permitissem à Comissão concluir se o SIEG refletia uma necessidade real de serviço público que não podia ser suprida exclusivamente pelas forças de mercado, ii) o cálculo da compensação nos termos da Diretiva CIPE parecia ter resultado na sobrecompensação do operador pela

([44]) 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).

([45]) Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público.

([46]) O convite à apresentação de propostas prevê que os participantes demonstrem que realizaram, no período compreendido entre 30 de novembro de 2006 e 30 de novembro de 2009, um volume de serviços marítimos não inferior a 450 000 milhas náuticas e que comunicaram um volume de negócios de serviços de transporte marítimo, nos três últimos exercícios financeiros, não inferior a 150 milhões de euros, dos quais pelo menos 75 milhões de euros provenientes da exploração de serviços de transporte marítimo de passageiros.

prestação do serviço público pelas mesmas razões que foram expressas na Decisão de 2011, e iii) aparentemente, o quarto critério do acórdão *Altmark* não foi respeitado, uma vez que o serviço público foi submetido a concurso público na condição de o proponente selecionado adquirir a totalidade da empresa Toremar. A Comissão adotou a posição preliminar de que, se o contrato de fornecimento de serviços públicos tivesse sido submetido a concurso público sem o requisito de aquisição, teria resultado num custo inferior para a coletividade.

3.3.2. *Compatibilidade*

(117) No atinente à compatibilidade da compensação à Toremar, a Comissão observou que, com base nas informações fornecidas pela Itália, a Decisão SIEG de 2011 parecia não ser aplicável a este contrato de fornecimento de serviços devido ao seu longo período de atribuição (12 anos). Em todo o caso, a Comissão não pôde, nessa fase, extrair conclusões sobre a aplicação da Decisão SIEG de 2011, uma vez que o contrato assinado ainda não tinha sido fornecido. A Comissão não recebeu quaisquer informações (por exemplo, sobre o número de passageiros transportados nos dois exercícios financeiros anteriores à atribuição) que lhe permitissem examinar as restantes condições de compatibilidade da Decisão SIEG de 2011. A Comissão avaliou depois o auxílio com base no Enquadramento SIEG de 2011, mas constatou que tinha dúvidas sobre se as condições de compatibilidade desse enquadramento foram satisfeitas e convidou a Itália a demonstrar que era esse o caso.

3.4. **Prioridade de acostagem**

(118) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que, uma vez que a prioridade de acostagem não é remunerada, a medida constitui uma vantagem regulamentar que não envolve qualquer transferência de recursos estatais e, portanto, não pode ser qualificada como auxílio estatal. Em alternativa, se a prioridade de acostagem for remunerada, a Comissão considerou que, na medida em que a Toremar 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 a Itália e terceiros a prestarem informações adicionais sobre esta medida.

(119) 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.

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

(120) Na Decisão de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas na Lei de 2010 constituíam um auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar. 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 a Itália a esclarecer se e de que forma cada uma destas medidas era necessária para prestar o serviço público.

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

4. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

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

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

(123) No que diz respeito à existência de um SIEG genuíno a Itália observa que as obrigações de serviço público acima referidas foram estabelecidas a fim de manter a continuidade territorial e a ligação do continente às ilhas. Este serviço contribui igualmente para o desenvolvimento económico das ilhas e para a facilitação do transporte intermodal, suprindo, simultaneamente, as principais necessidades de mobilidade das comunidades insulares ao longo do ano e assegurando o respeito do direito constitucional à continuidade territorial.

(124) No que diz respeito ao ambiente concorrencial, a Itália apresentou informações que demonstram que a Toremar é o único operador que explora a maior parte das rotas ao longo do ano. Embora se tenha verificado uma certa concorrência ao longo dos anos, especialmente na rota Piombino-Portoferraio **(linha A2)**, com a participação da Moby, a Itália considera que o serviço oferecido pela Toremar não pode ser substituído e que a garantia de continuidade territorial não poderia ter sido alcançada exclusivamente pelas forças de mercado.

4.2. **Sobre a privatização da Toremar**

4.2.1. *Sobre o preço de venda da Toremar*

(125) Segundo a Itália, a privatização da Toremar implicou a transferência da totalidade do capital social da empresa através de um procedimento de concurso público lançado pela Região da Toscânia. Este procedimento implicou ainda a atribuição simultânea de serviços públicos marítimos no arquipélago toscano por um período de 12 anos, a fim de manter a continuidade territorial.

(126) A Região da Toscânia encomendou uma avaliação por peritos independentes (ver considerandos 67 e 68) para avaliar as questões jurídicas e económicas da venda da Toremar. Segundo a Itália, esta avaliação («relatório Fidi») expõe de forma clara e concisa os procedimentos seguidos para determinar o valor de mercado do capital social da Toremar.

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

(127) A Itália salienta que os procedimentos foram realizados em conformidade com os princípios jurídicos da transparência e da não discriminação. Defendeu que todas as 11 partes que manifestaram interesse receberam as informações pertinentes necessárias para apresentar a sua proposta através do acesso a uma sala de consulta de dados, onde toda a documentação foi disponibilizada. A Itália afirma ainda que, nesta fase do procedimento, não tinha qualquer controlo sobre os potenciais proponentes, uma vez que as respostas ao convite à manifestação de interesse não eram vinculativas. Foi igualmente concedido aos concorrentes o direito de apresentar perguntas e de receber respostas da entidade adjudicante.

(128) No que diz respeito às dúvidas da Comissão sobre os requisitos técnicos e financeiros impostos aos proponentes para a participação no concurso, a Itália alega que tais requisitos não são discriminatórios, mas se baseiam na necessidade de selecionar um operador capaz de fornecer conhecimentos específicos tendo em conta o desenvolvimento quantitativo e qualitativo dos serviços públicos necessários. Tal é mais pertinente no contexto de um concurso como o que está em causa neste processo, em que a venda da Toremar foi combinada com a celebração de um novo contrato de fornecimento de serviços públicos ([47]). Segundo a Itália, o fornecimento de requisitos técnicos e financeiros no concurso não contraria a abertura máxima do concurso a todos os potenciais proponentes, mas é uma consequência direta e necessária da estrutura específica deste concurso.

(129) No que respeita especificamente aos ativos transferidos e à obrigação de manter os níveis de emprego, a Itália salienta que a venda da Toremar não incluía qualquer obrigação relativamente aos níveis de emprego.

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

(130) A Itália alega que os quatro critérios *Altmark* foram cumpridos, tanto para o período de 2009-2011 como para o período de 2012-2024, pelas seguintes razões:

— A Toremar foi efetivamente incumbida do cumprimento das obrigações de serviço público. A prorrogação da Convenção inicial, bem como o novo contrato de fornecimento de serviços públicos, definem claramente as obrigações relativamente às rotas a servir, ao horário, à frequência de navegação, à qualidade das embarcações a utilizar e à qualidade do serviço em geral, as obrigações tarifárias relativamente aos portos servidos e as obrigações relativamente aos direitos dos passageiros, em consonância com a legislação da União. Por conseguinte, a Itália considera que as obrigações de serviço público estão claramente definidas e que o primeiro critério *Altmark* está preenchido;

([47]) Neste contexto, a Itália remete para a carta da Comissão (DG Energia e Transportes) D(2009) 75213, de 21 de dezembro de 2009 (ver considerando 96).

— Os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada foram previamente definidos de forma objetiva e transparente. Estes encontram-se explicados em pormenor na Diretiva CIPE, que se aplica à compensação concedida a partir de 2010, e foram igualmente aplicados no novo contrato de fornecimento de serviços públicos (e respetivos anexos). Por conseguinte, a Itália considera que estes parâmetros foram previamente fixados de forma objetiva e transparente e que o segundo critério *Altmark* está preenchido;

— No que se refere ao terceiro critério *Altmark*, a compensação, tanto na prorrogação da Convenção inicial como no novo contrato de fornecimento de serviços públicos, não excede o necessário para cobrir os custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público. Tal resulta claramente das demonstrações de resultados da empresa, que revelam um prejuízo de 372 008 euros no triénio 2009-2011 e um prejuízo de 353 960 euros no quinquénio 2012-2016. Além disso, devido ao mecanismo de reequilíbrio introduzido no artigo 26.º do novo contrato de fornecimento de serviços públicos, foram tomadas medidas para garantir que quaisquer desvios são corrigidos e, por conseguinte, evitada a sobrecompensação;

— A Itália considera que também o quarto critério *Altmark* está preenchido. Durante o período de dois anos compreendido entre 2010 e 2011, a Região da Toscânia acompanhava a eficiência da empresa, ao passo que, no período abrangido pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, a escolha da empresa responsável pelo cumprimento das obrigações de serviço público foi feita através de um procedimento de concurso em conformidade com as regras da União.

4.4. **Sobre a taxa de rentabilidade de 9,95% utilizada para 2010 e sobre o prémio de risco de 6,5% estabelecido na Diretiva CIPE a partir de 2010**

(131) Na Decisão de 2011, é referido que a taxa de rentabilidade do capital investido para 2010 foi fixada em 9,95% antes de impostos. Foi solicitado à Itália que justificasse este facto, uma vez que 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 46).

(132) A Itália alega que a referência à taxa de 9,95% diz respeito aos projetos de novas convenções/contratos de fornecimento de serviços públicos que seriam colocados a concurso com as próprias empresas e assinados com os compradores aquando da conclusão da privatização de cada uma das empresas do grupo Tirrenia (ver considerando 27).

(133) A Itália salienta igualmente que, uma vez que o montante da compensação da proposta (isto é, a base do convite à apresentação de propostas) foi limitado pela Lei de 2009 ([48]), decidiu-se simplificar efetivamente o cálculo da compensação mediante a aplicação de uma taxa fixa de rentabilidade do capital. Em especial, para o período que abrange a prorrogação da Convenção inicial (isto é, 2010-2011), a taxa fixa de rentabilidade do capital foi, de facto, calculada em 6,9%. A partir de 2012, ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Moby/Toremar, foi aplicada uma taxa fixa de rentabilidade do capital de 6,5%. A Itália alegou que estas taxas fixas de rentabilidade do capital continuam a ser proporcionais aos riscos envolvidos e que, em todo o caso, são inferiores à taxa de 9,95% inicialmente comunicada à Comissão.

(134) A Itália explica ainda que a aplicação da metodologia completa, conforme prevista na Diretiva CIPE, poderia ter resultado numa rentabilidade do capital superior a 6,5%. Por este motivo, a Itália considera que a sua abordagem simplificada é conservadora e não permite, em princípio, uma compensação a favor da Moby/Toremar superior à estabelecida ao abrigo da Diretiva CIPE.

4.5. **Sobre a prioridade de acostagem**

(135) A Itália remete para o artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009, que autoriza a Toremar a manter a acostagem que já lhe foi atribuída e a prioridade na atribuição de novos horários, em consonância com o direito nacional (ver considerando 90 acima).

(136) A Itália alega que não houve renúncia a quaisquer recursos estatais ao conceder a prioridade de acostagem. Segundo a Itália, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas às autoridades portuárias competentes para acostarem. A Itália alega ainda que esta prioridade de acostagem se tem aplicado apenas às rotas de serviço público e que nem a Toremar nem, posteriormente, a Moby/Toremar pagaram ou pagam quaisquer taxas adicionais por esta prioridade de acostagem, uma vez que os portos lhes dariam a oportunidade de escolherem primeiro os horários de acostagem, mesmo não tendo prioridade de acostagem formal, devido à sua missão de serviço público.

([48]) Segundo a Itália, o montante da compensação da proposta constitui um limite exclusivamente para efeitos de avaliação das propostas e não estabelece qualquer limite para a compensação efetiva paga durante o contrato.

(137) A Itália considera que a prioridade de acostagem não conferiria uma vantagem significativa às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar e o seu adquirente, a Moby. Mais concretamente, alega 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 asseguram que, em circunstâncias normais — a menos que surjam atrasos ou condições meteorológicas extremas —, não haja sobreposição na utilização de atracadouros específicos por diferentes operadores. Além disso, uma vez que a Toremar e a Moby 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 Toremar e à Moby.

4.6. **Sobre as medidas previstas na Lei de 2010**

(138) No que diz respeito às medidas previstas na Lei de 2010 (ver considerandos 91 e 92 acima), a Itália alega que os recursos financeiros já autorizados pela Lei 102/2009 foram afetados e utilizados efetivamente pela Toremar para o efeito inicial. Em especial, a Toremar utilizou 1 617 300 euros para modernizar a sua frota, a fim de respeitar as normas de segurança internacionais (isto é, 808 650 euros para a modernização da embarcação Aethalia e 808 650 euros para a modernização da embarcação Liburna). A Itália alega ainda que estes fundos não foram utilizados para fins de liquidez.

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

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

4.7. **Sobre a conformidade da prorrogação da Convenção inicial e do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Decisão SIEG de 2011**

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

(142) Na sua resposta, a Itália apresenta o tráfego médio anual durante o período de 2010-2016, com base nas rotas no seu conjunto. Nesta base, a Itália apresentou dados sobre o tráfego de passageiros para demonstrar que o limiar de 300 000 passageiros estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão SIEG de 2011 não foi violado em nenhuma das rotas exploradas pela Toremar até ao final de 2011 e pela Moby/Toremar a partir de 2012.

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

(143) A Itália alega ainda que não houve sobrecompensação a favor da Moby/Toremar e que as condições do Enquadramento SIEG de 2011 estão preenchidas.

(144) A fim de justificar o que precede, a Itália forneceu informações que mostram os montantes de rentabilidade do capital investido para 2010-2017 e a metodologia utilizada para verificar a inexistência de sobrecompensação pelos serviços prestados pela Toremar e pela Moby/Toremar, os custos e as receitas por rota para 2010-2017 e o período de amortização da frota para 2009-2017 ([49]).

(145) Além disso, a Itália alega que a Toremar (e a Moby/Toremar) não exerceu quaisquer atividades comerciais no período compreendido entre 2009 e a presente data.

5. **OBSERVAÇÕES DA MOBY/TOREMAR**

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

(146) A Moby/Toremar alega que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos e os seus anexos definem concretamente as obrigações de serviço público relativas às rotas marítimas em causa. Estas obrigações dizem respeito, nomeadamente, à qualidade e às características do serviço (viagens a efetuar, horários, condições de serviço) e às tarifas aplicáveis.

(147) Em resposta à alegação do autor da denúncia relativa à criação de um monopólio na rota Piombino-ilha de Elba na sequência da fusão da Toremar e da Moby, estas últimas partes invocam a autorização concedida pela Autoridade Nacional da Concorrência italiana para a referida fusão através da Decisão n.º 22622, de 19 de julho de 2011, sob reserva do respeito de determinadas condições destinadas precisamente a assegurar a existência de concorrência nessa rota.

(148) Além disso, a Moby/Toremar alega que as rotas em causa não podiam ser servidas sem apoio público e que o mercado não podia, por si só, prestar os serviços cumprindo os requisitos mínimos decorrentes do contrato público.

5.2. **Sobre a privatização da Toremar**

5.2.1. *Sobre o preço pago pelas ações da Toremar*

(149) A Moby/Toremar alega que a privatização da Toremar não implica quaisquer elementos de auxílio estatal, uma vez que o preço acordado foi certificado por um avaliador independente.

5.2.2. *Sobre a transparência e a natureza não discriminatória do procedimento e sobre a agregação dos ativos da Toremar com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos*

(150) Em resposta à posição preliminar da Comissão na Decisão de 2012, segundo a qual os requisitos técnicos e financeiros do concurso podem ter limitado o número de concorrentes potencialmente interessados em apresentar uma proposta, a Moby/Toremar alega que estes requisitos eram efetivamente necessários, tendo em conta a estrutura específica da Toremar que resultou do facto de ter feito parte do grupo Tirrenia.

(151) Segundo a Moby/Toremar, a Toremar não dispunha de todos os meios necessários para assegurar sozinha os serviços marítimos necessários e, no passado, sempre utilizou os serviços do grupo Tirrenia, em especial os serviços de natureza comercial (por exemplo, a coordenação das atividades das bilheteiras portuárias, dos centros de atendimento e de comunicação), de natureza técnica (por exemplo, a gestão dos sistemas de informação) e determinados serviços mais especializados (por exemplo, a gestão da oferta).

(152) Por conseguinte, a Moby/Toremar alega que o concurso tal como foi concebido não pode ser considerado discriminatório e que o pedido da Região da Toscânia de que o adquirente da Toremar já se encontre ativo no setor do transporte marítimo de passageiros é motivado por considerações de política industrial para assegurar a continuidade do serviço.

([49]) Ver análise mais aprofundada na secção 6.3.1.

(153) A Moby/Toremar alega que, se o contrato de fornecimento de serviços fosse adjudicado sem a venda da Toremar, esta não teria qualquer outra razão para continuar a funcionar, nem seria fácil revendê-la no mercado, dada a especificidade da frota. Além disso, segundo as partes, a Região da Toscânia teria provavelmente de pagar um montante de compensação mais elevado pelo serviço, considerando que o operador teria de se dotar das embarcações e do pessoal necessários. Além disso, a Região da Toscânia teria de suportar os custos do abate da frota da Toremar e da gestão e liquidação da empresa. Por conseguinte, a agregação dos ativos da Toremar com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos minimiza igualmente os custos da intervenção estatal.

(154) Por último, a Moby/Toremar, ao responder à alegação do autor da denúncia de que o procedimento de concurso conferia uma vantagem à Moby, remete para o processo a nível nacional (ver secção 2.3.2.3), que confirmou o resultado do procedimento de concurso relativamente à privatização da Toremar e à adjudicação do contrato de fornecimento de serviços.

5.3. **Sobre a conformidade do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com as condições *Altmark***

(155) A Moby/Toremar alega que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos satisfaz todos os critérios *Altmark*.

(156) Segundo as partes, as obrigações de serviço público estão claramente definidas e os parâmetros da compensação são estabelecidos previamente de forma objetiva e transparente. Além disso, por força do mecanismo de adjudicação do serviço (venda em hasta pública com desconto) e do sistema de acompanhamento estabelecido, segundo o qual a Toremar obtém a compensação apenas pelas atividades efetivamente realizadas, esta compensação não excede o necessário para cobrir os custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público.

(157) Por último, a Moby/Toremar argumenta que a escolha da empresa responsável pelo cumprimento das obrigações de serviço público foi efetuada através de um procedimento de concurso em conformidade com o direito da União.

5.4. **Sobre a prorrogação da Convenção inicial entre a Toremar e a Itália**

(158) A Moby/Toremar remete para a Decisão 2005/163/CE da Comissão («Decisão de 2004»), pela qual a Comissão declarou que a compensação atribuída pela Itália às empresas do grupo Tirrenia que não a própria Tirrenia era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de alguns compromissos por parte da Itália e parcialmente incompatível com o mercado interno.

(159) A Moby/Toremar alega que, com base nessa decisão, a Comissão confirmou a compatibilidade da Convenção inicial até à data do seu termo, no final de 2008, e que a sua prorrogação para os anos de 2009 a 2011 constitui apenas uma continuação de uma medida compatível, ou seja, uma medida de auxílio existente. Tal prorrogação não contém quaisquer alterações substanciais e foi necessária para a organização do processo de privatização das empresas pertencentes ao grupo Tirrenia.

(160) A Moby/Toremar alega ainda que, mesmo que a Comissão considerasse que a Toremar recebeu auxílios estatais no passado através da prorrogação da Convenção inicial, tal é infirmado pelo facto de a Toremar ter sido vendida ao abrigo de um procedimento de concurso público, ou seja, em condições de mercado, à Moby, a um preço que incluía, nomeadamente, uma avaliação desse elemento de auxílio. Consequentemente, e com base na jurisprudência constante ([50]), a prorrogação da Convenção inicial não é pertinente para efeitos de auxílios estatais.

([50]) Para justificar este argumento, as partes remetem para os seguintes processos: *Banks*, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; Processos apensos C-74/00P e C-75/00P, *Falck*, ECLI:EU:C:2002:524; *Alemanha/Comissão*, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **AVALIAÇÃO**

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

(161) Nos termos do 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».

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

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

(163) 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 Toremar e do seu adquirente, a Moby. Por conseguinte, esta medida será avaliada juntamente com a compensação de serviço público concedida a estas empresas (ver secções 6.1.1 e 6.1.2).

(164) Além disso, a Comissão observa que o novo contrato de fornecimento de serviços públicos entre a Itália e a Moby/Toremar deve ser avaliado juntamente com a privatização da Toremar. A avaliação conjunta afigura-se adequada porquanto a Itália, no fundo, organizou o novo contrato de fornecimento de serviços públicos de acordo com o qual o proponente vencedor teria de adquirir a totalidade do capital social da Toremar a fim de cumprir as obrigações de serviço público estabelecidas no referido contrato de fornecimento de serviços públicos.

6.1.1. *Prorrogação da Convenção inicial entre a Toremar e a Itália*

6.1.1.1. Recursos estatais

(165) A Itália confiou a exploração de rotas marítimas à Toremar 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 Toremar pelo Estado a partir do seu próprio orçamento. Por conseguinte, a compensação de serviço público da Toremar é imputável ao Estado e é concedida mediante recursos estatais.

(166) 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 Toremar 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 90), é imputável ao Estado.

6.1.1.2. Seletividade

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

6.1.1.3. Vantagem económica

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

(169) Mais particularmente, no seu acórdão ([51]) no processo *Altmark*, 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 TFUE.

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

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

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

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

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

(171) A Comissão especificou a forma como aplica os critérios Altmark na sua Comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral («Comunicação SIEG») ([52]).

(172) 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 avaliará primeiramente a observância do critério *Altmark* 4.

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

(174) Em nenhuma das prorrogações da Convenção inicial durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2009 e 1 de janeiro de 2012 a Toremar foi selecionada na sequência de um procedimento de concurso público. A Itália limitou-se a prorrogar o sistema já em vigor, autorizando desse modo o operador pré-estabelecido a continuar a receber uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público.

(175) Além disso, a Itália não facultou à Comissão qualquer indicação de que o nível de compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente dotada dos meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável pelo cumprimento das referidas obrigações. O argumento da Itália de que a Região da Toscânia acompanhava a eficiência da Toremar durante o período de 2010-2011 não é suficiente para cumprir este critério, uma vez que não demonstra se os custos efetivamente suportados pela Toremar na prestação das suas obrigações de serviço público correspondiam aos de uma empresa média, bem gerida e adequadamente dotada de meios de transporte.

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

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

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

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

(178) No que respeita à prioridade de acostagem, a Comissão recorda, primeiramente, que a autoridade da concorrência italiana AGCM considerou, pelo menos em dois momentos, que esta medida possui valor económico ([53]). No entanto, a Toremar não paga qualquer taxa pela prioridade de acostagem (ver considerando 136). Além disso, a Comissão observa que a prioridade de acostagem tem, pelo 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 permite 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 Toremar.

6.1.1.4. Efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais

(179) 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 últimas foram afetadas por esse auxílio ([54]). Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência ([55]).

(180) 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 ([56]) e do Regulamento Cabotagem Marítima, que liberalizam o mercado dos transportes marítimos internacionais e da cabotagem marítima, respetivamente. O facto de, na altura, a Toremar 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.

6.1.1.5. Conclusão

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

6.1.1.6. Novo auxílio ou auxílio existente

(182) A Comissão observa, em primeiro lugar, que a compensação paga à Toremar pelo cumprimento das obrigações de serviço público marítimo até ao final de 2008 não será avaliada na presente decisão. A avaliação dessa compensação, e do facto de poder ou não ser considerada um auxílio existente com base no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento Cabotagem Marítima, é objeto de uma decisão da Comissão publicada em separado ([57]).

(183) O artigo 1.º, alínea c), do Regulamento (UE) 2015/1589 ([58]) 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 tem de ser notificada atempadamente dos projetos relativos à instituição de auxílios ou à alteração de auxílios existentes, que não poderão ser postos em execução antes de o procedimento haver sido objeto de uma decisão final ([59]). Em consonância

([53]) Decisão (UE) 2020/1412 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) aplicadas pela Itália a favor da Tirrenia di Navigazione e da sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 de 12.10.2020, p. 45), considerando 265.

([54]) 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.

([55]) 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.

([56]) 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).

([57]) Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex-NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

([58]) 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).

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

com a posição dos tribunais europeus ([60]), a Comissão considera que a alteração (isto é, a prorrogação) do prazo de um regime de auxílio com um termo claro (isto é, 31 de dezembro de 2008) é suficiente para que o mesmo seja considerado um novo auxílio, independentemente de serem ou não alteradas outras características da medida.

(184) Pelos motivos expostos acima, a Comissão considera que, independentemente do facto de a compensação concedida à Toremar até ao final de 2008 ser considerada um auxílio existente ([61]), a compensação de serviço público paga com base na prorrogação da Convenção inicial deve ser considerada um novo auxílio. Esta conclusão é igualmente válida para a prioridade de acostagem.

6.1.2. *A adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado às atividades da Toremar à Moby/Toremar*

(185) A fim de determinar se a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado às atividades da Toremar constitui uma vantagem a favor da Moby/Toremar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão tem de avaliar a observância dos critérios Altmark (ver considerando 170).

6.1.2.1. Critério Altmark 1

(186) 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 ([62]). 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.»

(187) As autoridades nacionais, por conseguinte, têm direito à opinião de que determinados serviços são de interesse geral e têm de 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.

(188) No domínio da cabotagem, foram estabelecidas, no Regulamento Cabotagem Marítima, regras pormenorizadas da União que regem as obrigações de serviço público e, para efeitos de análise de potenciais auxílios estatais a empresas envolvidas no transporte marítimo, nas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos («Orientações Marítimas») ([63]).

(189) 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.»

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

([61]) Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex-NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia).

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

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

(190) 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 e adaptações dos serviços às necessidades efetivas.

(191) 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», isto é, serviços regulares de, entre e para as ilhas.

(192) 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 ([64]). A comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima ([65]) confirma que «[c]ompete aos Estados-Membros (incluindo, nos casos adequados, as autoridades regionais ou locais), e não aos armadores, determinar as rotas em que são necessárias obrigações de serviço público. Concretamente, podem ser previstas obrigações de serviço público para serviços regulares de cabotagem insular caso o mercado não assegure serviços adequados». Além disso, o artigo 2.º, 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».

(193) Em consonância com a jurisprudência ([66]), a fim de examinar se o primeiro critério Altmark foi preenchido, a Comissão procederá a uma avaliação em três fases, a fim de verificar se existe uma necessidade efetiva de serviço público (primeira e segunda fases) e se este era necessário e proporcionado (terceira fase). A Comissão avaliará:

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

(194) Neste caso, foi confiada à Toremar a prestação de serviços mistos (passageiros e veículos) em múltiplas linhas apresentadas no quadro 3. As obrigações de serviço público da Toremar diziam respeito aos portos servidos, ao tipo e à capacidade das embarcações afetadas às ligações marítimas exploradas no âmbito do regime de serviço público, à frequência do serviço e às tarifas máximas a cobrar.

(195) Conforme descrito no considerando 123, a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na nova Convenção sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão considera que estes são, de facto, objetivos legítimos de interesse público.

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

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

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

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

(197) Para ilustrar a procura real dos serviços por parte dos utilizadores, a Itália forneceu dados estatísticos que demostram que, em 2010, a Toremar transportou 1 462 570 passageiros e 317 488 veículos nas cinco rotas de serviço público combinadas. Os números relativos a 2011 foram ligeiramente inferiores (isto é, 1 437 613 passageiros e 294 433 veículos). Tal demonstra que, nos dois anos antes de serem confiadas à Moby/Toremar as obrigações de serviço público, houve uma procura agregada significativa de serviços de transporte marítimo nas rotas em causa (ver considerando 297 para consultar dados estatísticos por rota para os anos compreendidos entre 2009 e 2011.

(198) Para demonstrar mais pormenorizadamente a contínua existência de procura dos utilizadores quando a Moby/Toremar começou a desenvolver a sua atividade ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos nas seis rotas, a Itália apresentou igualmente dados estatísticos agregados até ao final de 2018 (ver quadros 4 e 5). Tal confirma que a procura dos utilizadores continuou a verificar-se, tendo-se registado alguns ligeiros desvios, em sentido ascendente ou descendente, com exceção de 2012, altura em que se registou um desvio ascendente mais elevado, principalmente devido à renovação estrutural da rede de vendas, que teve um impacto positivo no aumento do tráfego durante a época alta desse ano. Em todo o caso, a análise dos dados estatísticos, por rota, de cada ano até o final de 2018 não proporcionou quaisquer indícios de que a procura dos utilizadores em rotas específicas tenha cessado

Ano	Linha A1	Linha A2	Linha A2 rápida	Linha A3	Linha A4	Linha A5	N.º total de passageiros
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quadro 4 Dados estatísticos sobre os passageiros para os anos de 2012-2018

Ano	Linha A1	Linha A2	Linha A2 rápida	Linha A3	Linha A4	Linha A5	N.º total de veículos
2012	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Quadro 5 Dados estatísticos sobre os veículos para os anos de 2012-2018 ([67])

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

2. Existência de uma deficiência do mercado

([67]) As embarcações utilizadas na linha A2 rápida e na linha A5 não podem transportar veículos.

(200) 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 as suas atividades em condições normais de mercado ([68])». Por conseguinte, a Comissão tem de examinar se o serviço seria inadequado se a sua prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado, à luz dos requisitos de serviço público impostos pelo Estado-Membro por força da prorrogação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão limita-se a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(201) A Comissão observa que, durante o período que antecedeu a assinatura do novo contrato de fornecimento de serviços públicos com a Moby/Toremar, outros operadores prestavam serviços de *ferry* em algumas rotas abrangidas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, ainda que não necessariamente durante todo o ano e com a mesma frequência. Com base na situação concorrencial no período que antecedeu a atribuição em 2 de janeiro de 2012 (tal como descrito no considerando 38), a Comissão avaliará, em cada uma das rotas em causa, se os serviços prestados por outros operadores eram equivalentes aos que a Moby/Toremar tinha de prestar por força do novo contrato de fornecimento de serviços públicos.

(202) O quadro seguinte descreve a situação concorrencial nas rotas exploradas pela Moby/Toremar:

Rota	**Moby/Toremar (viagens todo o ano, por dia)**	**Concorrentes (viagens por dia)**
Livorno-Gorgona-Capraia **(linha A1)**	Serviço misto (passageiros e veículos)	Nenhum
Piombino – Portoferraio (ilha de Elba) **(linha A2)**	Serviço misto com uma média de: — Oito viagens de janeiro a abril — 15 viagens de abril a setembro — Oito viagens de setembro a dezembro	**Moby** (serviço misto durante todo o ano), com uma média de: — Seis viagens de janeiro a março — Oito viagens em abril, 12 viagens em maio e dez viagens em setembro — 12 viagens de junho a agosto — Oito viagens em outubro — Seis viagens em novembro e dezembro **Blu Navy** (serviço misto) — Em 2012 (durante todo o ano), com uma média de cinco viagens — Desde 2013, apenas entre março e outubro, com uma média de cinco viagens **Elba Ferries** (serviço misto de junho a setembro), com uma média de cinco a seis viagens
Piombino-Cavo-Portoferraio (ilha de Elba) **(linha A2 rápida)**	Serviço rápido de transporte de passageiros	Nenhum
Piombino-Rio Marina-Pianosa (ilha de Elba) **(linha A3)**	Serviço misto	Nenhum
Porto S. Stefano-Ilha de Giglio **(linha A4)**	Serviço misto com uma média de: — Três a quatro viagens de janeiro a março	**Maregiglio** (serviço misto durante todo o ano), com uma média de: — 0,5 a uma viagem de janeiro a março — Duas viagens em abril e maio

([68]) 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.

	— Quatro a cinco viagens de abril a setembro — Quatro viagens de setembro a dezembro	— Cinco a seis viagens em junho e julho — Três a quatro viagens em agosto e setembro — Uma a duas viagens em outubro — Uma viagem em novembro e dezembro
Porto S. Stefano-Giannutri **(linha A5)**	Serviço de transporte de passageiros prestado pela Maregiglio em regime de subcontratação pela Moby/Toremar ([1])	Nenhum

([1]) A documentação do concurso previa possibilidades de subcontratação. A Itália comunicou à Comissão os montantes específicos — que representam o custo líquido do serviço — pagos anualmente à Moby/Toremar pela Região da Toscânia pela prestação do serviço público na rota Porto S. Stefano-Giannutri. A Toremar paga à Maregiglio um montante fixo com base num subcontrato. Esta última operação, que envolve um contrato privado, não é abrangida pelo âmbito de aplicação da presente decisão.

Quadro 6 Situação concorrencial nas rotas exploradas pela Moby/Toremar

(203) A Comissão considera, como é claramente demonstrado no quadro 6, que os serviços prestados pela Moby/Toremar não são substituíveis aos prestados por outros concorrentes, uma vez que estes últimos não cumprem, ou não cumprem integralmente, as obrigações de serviço público impostas pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, nomeadamente em termos de continuidade ao longo de todo o ano do serviço prestado pela Toremar. Dito isto, em três das seis rotas, não existe outro operador para além da Moby/Toremar que preste o serviço (linhas A2 rápida, A3 e A5). Consequentemente, as obrigações de serviço público previstas no contrato celebrado com a Moby/Toremar para a exploração dessas três rotas são justificadas por uma verdadeira necessidade pública de assegurar a continuidade territorial, quando tal necessidade não possa ser suprida exclusivamente pelo mercado.

(204) No que diz respeito às rotas em que outros operadores também prestam serviços (linhas A2 e A4), a Comissão considera que existem grandes diferenças no que respeita à regularidade dos serviços prestados. A Moby/Toremar presta serviços nessas rotas ao longo de todo o ano, ao passo que todos os outros operadores acima referidos (isto é, a Blu Navy, a Elba Ferries e a Maregiglio) não prestam este serviço contínuo durante todo o ano (no caso da Blu Navy e da Elba Ferries), nem o fazem com o mesmo nível de frequência que a Moby/Toremar. Por exemplo, a Blu Navy começou a prestar serviços em 2010, entre abril e novembro. Depois, em 2012, prestou serviços durante todo o ano, tendo realizado, em média, cinco viagens e, em 2013, voltou ao seu horário inicial, realizando viagens apenas em março e outubro. A Maregiglio presta serviços na linha A4 durante todo o ano, embora com um número reduzido de viagens em comparação com a Moby/Toremar. Em especial, durante os períodos compreendidos entre janeiro e fevereiro e entre novembro e dezembro, a Maregiglio não presta serviços todos os dias, realizando entre 20 e 30 viagens mensais. Consequentemente, sem o serviço prestado pela Moby/Toremar nessas rotas específicas, a necessidade de uma ligação regular e frequente dessas ilhas com o continente durante todo o ano ficaria significativamente comprometida, uma vez que tanto a Blu Navy como a Elba Ferries não poderiam ter prestado o serviço nas mesmas condições que a Moby/Toremar durante todo o período contratual.

(205) No que diz respeito, em especial, ao serviço prestado pela Moby (enquanto concorrente da Moby/Toremar) na linha A2, a Comissão observa que a Moby realiza viagens regularmente ao longo do ano e, frequentemente, diariamente (tendo, por exemplo, realizado cinco viagens durante o período de inverno e 17 viagens durante o período de verão), prestando assim um serviço muito semelhante ao prestado pela Moby/Toremar.

(206) No entanto, a Itália forneceu informações que demonstram que a continuidade do serviço público fornecido pela Moby/Toremar era necessária e dava resposta a uma necessidade real de serviço público e que esta necessidade pública em termos de ligação marítima não podia ser suprida exclusivamente pela Moby.

1) Em primeiro lugar, o horário da Moby/Toremar tinha sido adaptado no contexto do novo contrato de fornecimento de serviços públicos, a fim de assegurar o transporte intermodal, nomeadamente uma melhor integração dos serviços marítimos com os serviços ferroviários prestados nas estações ferroviárias de Piombino e de Campiglia Marittima;

2) Em segundo lugar, a Itália demonstrou que a existência de um operador encarregado de obrigações de serviço público permitiria uma continuidade eficaz do serviço marítimo ao longo do período de inverno e reduziria substancialmente, e no interesse da população em geral, o tempo de espera no cais em quase uma hora e meia (por exemplo, de três horas em Piombino na ausência da Toremar para uma hora e meia no caso da Toremar e da Moby);

3) Em terceiro lugar, com base no contrato de fornecimento de serviços públicos, a Moby/Toremar efetua uma viagem diária adicional durante todo o ano, à noite, no intervalo de tempo entre os 30 minutos após a sua última (no momento da atribuição) viagem e as 00h30 (ver considerando 258). Assim, a Moby/Toremar explora diariamente a última faixa horária na linha A2 (22h00 ou 22h30, consoante o dia e o mês). Os horários avaliados mostram igualmente que a Moby/Toremar realiza a primeira viagem de Portoferraio para o continente. Por conseguinte, as embarcações da Moby/Toremar atracam no porto insular à noite, com custos mais elevados, para fornecerem a primeira ligação da manhã aos residentes que se deslocam para a escola ou o emprego e para assegurarem ligações em caso de emergências médicas;

4) Em quarto lugar, foi alegado que a Moby não podia, por si só, estar em condições de satisfazer o elevado volume de passageiros que necessitavam de transporte entre Piombino e Portoferraio e vice-versa. Embora, durante os meses de verão, seja evidentemente transportado um volume muito mais elevado de passageiros, os números observados nos primeiros três meses de 2012 (isto é, durante a época baixa) indicam que se tem verificado uma presença constante de passageiros a bordo de qualquer embarcação (Moby/Toremar ou Moby) que tiveram de se deslocar em ambos os sentidos para trabalhar, estudar ou para outros fins pessoais.

(207) 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 Moby/Toremar era o único operador, ao passo que noutras rotas os serviços prestados pelos concorrentes no arquipélago toscano não eram equivalentes em termos de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, pelo que não satisfaziam plenamente os requisitos de serviço público estabelecidos no novo contrato de fornecimento de serviços celebrado com a Moby/Toremar.

3. Abordagem menos restritiva

(208) A Comissão observa que a Itália decidiu celebrar um contrato de fornecimento de serviços públicos com um operador (Moby/Toremar), em vez de impor obrigações de serviço público a todos os operadores interessados em explorar as rotas em causa. Com base nas informações apresentadas pela Itália, a Comissão aceita que a procura dos utilizadores não seria suprida por meio da imposição de obrigações de serviço público (ver considerando 196). Mais concretamente, em várias rotas a Moby/Toremar é o único operador 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, especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que sem a compensação de serviço público tais rotas não seriam, de todo, exploradas. Além do mais, a Comissão regista o argumento apresentado pela Itália e pelos beneficiários de que também seria necessário optar por um contrato de fornecimento de serviços públicos devido à privatização da Toremar. Mais especificamente, a Itália alega que a colocação a concurso da Toremar juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos permitiu i) assegurar a continuidade do serviço público marítimo e ii) maximizar o valor a favor do Estado. Foi por estes motivos que a Comissão concordou (ver considerando 96) que a Itália colocasse a concurso a atividade da Toremar juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Ao fazê-lo, a Comissão aceitou igualmente, e reitera na presente decisão, que a Itália não podia contar com a aplicação de obrigações de serviço público a todos os operadores e que esta, pelo contrário, celebrasse um contrato de fornecimento de serviços públicos exclusivamente com a Moby/Toremar.

Conclusão

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

(210) A fim de concluir que está satisfeito o critério Altmark 1, a Comissão tem ainda de verificar ser foram confiadas à Moby/Toremar obrigações de serviço público que foram claramente definidas. Neste contexto, a Comissão observa que as obrigações de serviço público são claramente definidas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos e nos respetivos anexos (que incluem, por exemplo, especificações em matéria de embarcações para cada rota). Do mesmo modo, as regras que regem a compensação são pormenorizadas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos, na Lei de 2009 e na Diretiva CIPE. O novo contrato de fornecimento de serviços públicos tem também um prazo claro (12 anos), identifica a Moby/Toremar como o operador do serviço público e contém as medidas destinadas a evitar e recuperar eventuais sobrecompensações (ver também considerando 228). Por conseguinte, a Comissão conclui que está satisfeito o primeiro critério Altmark.

Prioridade de acostagem

(211) 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 Moby/Toremar. 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 ligação fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que existem obrigações específicas de horários no novo contrato de fornecimento de serviços públicos para a partida das rotas de serviço público, a prioridade de acostagem contribui para 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 Moby/Toremar aquando da aquisição da Toremar. Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Moby/Toremar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver considerando 209). Além disso, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público. Por conseguinte, a prioridade de acostagem também respeita a primeira condição do acórdão *Altmark*.

6.1.2.2. Critério *Altmark* 2

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

(213) 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 consonância com o segundo critério *Altmark*.

(214) Mais concretamente, os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada são explicados em pormenor na Diretiva CIPE e foram aplicados no novo contrato de fornecimento de serviços públicos (e respetivos anexos). O método de cálculo da compensação, incluindo, por exemplo, os elementos de custo tomados em consideração, encontram-se especificados na Diretiva CIPE. Uma vez que a prioridade de acostagem não implica uma compensação financeira a favor da Moby/Toremar, a Comissão considera que esta medida cumpre o critério *Altmark* 2.

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

6.1.2.3. Critério *Altmark* 3

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

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

(218) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Moby/Toremar, a partir de 2012. Nomeadamente, a Comissão considerou, a título preliminar, que o prémio fixo de risco de 6,5% não refletia um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Moby/Toremar não parecia assumir os riscos normalmente suportados na prestação desse tipo de serviços. Mais concretamente, os elementos de custo para efeitos do cálculo da compensação incluem todos os custos envolvidos na prestação do serviço e foram tidas em conta as variações, por exemplo, dos preços dos combustíveis. Como resultado, a Comissão considerou, nessa fase, a possibilidade de a Moby/Toremar ter recebido uma sobrecompensação.

(219) A Comissão observa que determinados aspetos do método de compensação, conforme dispostos no novo contrato de fornecimento de serviços públicos, parecem, efetivamente, reduzir o risco comercial incorrido pela Moby/Toremar. Nomeadamente, as tarifas máximas que a Moby/Toremar pode cobrar são ajustadas anualmente para ter em conta a inflação e refletir as variações do índice de preços no consumidor. Além disso, o novo contrato de fornecimento de serviços públicos inclui algumas cláusulas (ver considerando 87) que visam manter o equilíbrio

económico-financeiro do serviço público. Em especial, se a compensação de serviço público for insuficiente para cobrir o custo dos serviços confiados pelo novo contrato de fornecimento de serviços públicos, estas cláusulas permitem rever i) o sistema tarifário, ii) o nível dos serviços públicos prestados, iii) o nível do limite máximo do preço anual e iv) as subvenções em capital destinadas a investimentos.

(220) Nos termos do artigo 26.º do contrato, em caso de divergência no seu equilíbrio económico e financeiro, a Moby/Toremar pode solicitar um reequilíbrio apresentando uma proposta à Região da Toscânia. Esta proposta é então apresentada ao comité técnico responsável pela gestão do contrato. A Itália forneceu à Comissão informações (ver quadro 7) que mostram as contribuições para efeitos de reequilíbrio, devido aos custos mais elevados do IVA suportados pela Moby/Toremar e aos aumentos dos preços dos combustíveis, durante o período de 2012-2018.

EUR	**Compensação pública ao abrigo do contrato**	**Contribuição para efeitos de reequilíbrio**	**Total**
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	—	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	—	13 212 118
2017	13 523 598	—	13 523 598
2018	13 706 440	—	13 706 440

Quadro 7 Contribuições para efeitos de reequilíbrio

(221) Tal como ilustrado no quadro acima e explicado pela Itália, a fim de manter o equilíbrio económico do contrato, a compensação foi ajustada para 2012, ao passo que, a partir de 2013 e até ao final do contrato, foram tomadas medidas sobre o sistema tarifário, ajustando os preços das tarifas. Em 2014 e 2015, foi efetuado um novo ajustamento da compensação, o que resultou numa contribuição adicional para efeitos de reequilíbrio devido ao sistema tarifário inadequado de 2013 e de 2014, respetivamente, não tendo sido necessário efetuar qualquer ajustamento para o período compreendido entre 2016 e 2018.

(222) Embora estas garantias pareçam reduzir o risco comercial incorrido pela Moby/Toremar, a Comissão considera que a empresa continua exposta ao risco de a compensação poder não ser suficiente para cobrir os custos da exploração do serviço. A proposta de reequilíbrio pode nem sempre ser aceite, uma vez que a Região da Toscânia se pronunciará sobre o mérito e adotará a sua decisão após ter obtido o parecer do comité técnico no prazo de 90 dias a contar da apresentação do pedido pela Moby/Toremar. Até à adoção de uma decisão, a Moby/Toremar tem de continuar a prestar o serviço público sem alterações. Com efeito, num caso, esse pedido de reequilíbrio foi rejeitado devido ao facto de as condições do artigo 26.º do contrato de fornecimento de serviços públicos não se encontrarem preenchidas ([69]).

(223) Além disso, a Comissão observa que nem todas as categorias de custos estão sujeitas a uma contribuição para efeitos de reequilíbrio. Em especial, nos termos do artigo 26.º do contrato de fornecimento de serviços públicos, os custos relacionados com deficiências na gestão, os custos de empréstimos obtidos e os aumentos dos custos unitários do pessoal para satisfazer os requisitos legais em matéria de mão de obra devem ser suportados pela Moby/Toremar. Por conseguinte, a Moby/Toremar continua a ser incentivada a prestar os seus serviços de forma eficiente e ao menor custo para a coletividade.

(224) Conforme mencionado acima (ver considerandos 46 a 50), a Diretiva CIPE prevê a utilização de um prémio de risco de 6,5% para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC. No entanto, na prática, a taxa de 6,5% foi aplicada como uma taxa fixa de rentabilidade do capital (ver também considerando 133).

([69]) Carta de 3 de abril de 2012, ref.ª AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Tal como ilustrado no quadro 8, os dados relativos ao período de 2012-2018 mostram que a compensação de serviço público efetiva foi insuficiente para cobrir o custo líquido do serviço, incluindo a rentabilidade do capital de 6,5%. Em consonância com o ponto 47 do Enquadramento SIEG de 2011, a Comissão avalia se houve uma sobrecompensação durante todo o período de vigência do contrato. No período de 2012-2018, a Moby/Toremar recebeu um montante ligeiramente inferior em mais de 4 milhões de euros ao montante elegível. Essencialmente, durante este período, a compensação paga à Moby/Toremar cobriu, na prática, o custo líquido do serviço público, mas praticamente não houve rentabilidade do capital (isto é, o montante registado foi ligeiramente superior a 30 000 euros, no total). Estes valores confirmam que as disposições em matéria de reequilíbrio constantes do artigo 26.º do contrato não protegem a Moby/Toremar de todos os riscos relacionados com a prestação do serviço público.

Toremar public service remit	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Grand total
Total revenues	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Total costs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Amortizations	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Net cost of public service	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Return on capital (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Eligible for compensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Actual compensation	15.324.255 €	13.234.327 €	14.437.102 €	14.043.559 €	13.212.118 €	13.523.598 €	13.706.440 €	97.481.399 €
= Over/under compensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4.169.085 €

Quadro 8 Custo líquido do serviço público explorado pela Toremar no período de 2012-2018

(226) No decurso do procedimento formal de investigação (ver considerando 133), a Itália esclareceu que, devido ao facto de o montante da compensação da proposta ter sido limitado pela Lei de 2009, foi tomada a decisão de simplificar o cálculo aplicando os 6,5% como uma taxa fixa de rentabilidade do capital. A Itália considera que a sua abordagem simplificada é conservadora (ver considerando 134) e não permite uma compensação a favor da Moby/Toremar superior à estabelecida ao abrigo da Diretiva CIPE.

(227) Neste contexto, a Comissão comparou a rentabilidade do capital investido de 6,5% que foi aplicada à Moby/Toremar com a rentabilidade média do capital gerada por um grupo de referência em 2011 (o ano anterior à atribuição à Moby/Toremar). O grupo de referência é composto por operadores de *ferries* selecionados que asseguravam ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros ([70]). A análise revela que a rentabilidade do capital realizada pela Moby/Toremar se situa imediatamente abaixo da rentabilidade média gerada pelo grupo de referência. Esta comparação ilustra que, no ano anterior à atribuição à Moby/Toremar, não era irrazoável uma rentabilidade do capital de 6,5%.

(228) A Comissão considera ainda positivo o facto de o novo contrato de fornecimento de serviços públicos exigir que a Moby/Toremar apresente anualmente as suas contas de gestão (subdivididas por rota e certificadas por um auditor independente) à Região da Toscânia, para que esta possa verificar se houve alguma sobrecompensação. Tal proporciona uma garantia adicional para assegurar que a Toremar não beneficia de qualquer sobrecompensação. Além disso, uma vez que a Toremar exerceu apenas atividades comerciais, as subvenções cruzadas estão, em todo o caso, excluídas. A Itália apresentou igualmente estas contas de gestão relativamente ao período de 2012-2018, permitindo assim à Comissão efetuar os cálculos que figuram no quadro 8.

(229) À luz do que precede, a Comissão conclui que a compensação de serviço público concedida à Toremar 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 Toremar poderia esperar numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que corria ao prestar os serviços públicos ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Ficam assim dissipadas as dúvidas da Comissão quanto ao cumprimento da terceira condição do acórdão *Altmark*.

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

(230) No que se refere à prioridade de acostagem e a qualquer eventual sobrecompensação dela resultante, a Comissão observa o seguinte: a Itália argumenta que qualquer eventual vantagem monetária decorrente da prioridade de acostagem seria limitada (ver considerando 137). Consequentemente, o risco de sobrecompensação 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 supracitada realizada pela Comissão (ver considerando 228) confirmou que, no período de 2012-2018, a Moby/Toremar não recebeu qualquer sobrecompensação. Por conseguinte, a Comissão conclui que a prioridade de acostagem também cumpre o terceiro critério *Altmark*.

6.1.2.4. Critério *Altmark* 4

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

(232) Em conformidade com o ponto 63 da Comunicação SIEG, a forma mais simples de as autoridades públicas satisfazerem o quarto critério *Altmark* consiste em recorrer a um procedimento de contrato público transparente, aberto e não discriminatório, em conformidade com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([71]) e a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([72]).

(233) A Comissão observa que, no caso em apreço, o procedimento de concurso foi lançado antes da entrada em vigor da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([73]) (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 ([74]). 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 Moby/Toremar. Efetivamente, o artigo 5.º da Diretiva 2004/17/CE esclarece que o seu âmbito de aplicação inclui apenas os serviços de transporte por caminho de ferro, sistemas automáticos, carros elétricos, tróleis, autocarros ou cabo.

(234) 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 n.º 20. Contudo, os serviços de transporte marítimo e fluvial estão também incluídos na lista do anexo II B dessa diretiva, o que implica ([75]) que apenas estão sujeitos ao seu artigo 23.º e ao seu artigo 35.º, n.º 4. Tal significa que, ao abrigo da Diretiva 2004/18/CE, um contrato público no domínio dos 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 no domínio dos serviços de transporte marítimo.

(235) Além disso, a Diretiva 2004/18/CE não é aplicável, em caso algum, às concessões de serviços definidas no respetivo artigo 1.º, n.º 4 ([76]). A Comissão observa que as concessões de serviços (e os contratos públicos) com algum interesse transfronteiriço permanecem, não obstante, sujeitas aos princípios gerais de transparência, de não discriminação e de igualdade de tratamento do Tratado.

([71]) 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).

([72]) 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).

([73]) 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).

([74]) 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).

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

([76]) 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».

(236) Com base no que precede, a Comissão conclui que a Diretiva 2004/18/CE só é passível de aplicação no caso de um contrato público, exceto quando este diz respeito a uma concessão de serviços. Além disso, uma vez que o caso em apreço diz respeito a serviços de transporte marítimo objeto de um contrato de fornecimento de serviços públicos, apenas seriam aplicáveis alguns dos requisitos dessa diretiva, conforme acima referido. Neste contexto, a Comissão considera que não pode basear-se apenas no cumprimento das Diretivas Contratos Públicos para demonstrar a conformidade com o quarto critério *Altmark*. Por este motivo, a Comissão avalia abaixo se o procedimento de concurso utilizado pela Itália foi competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. Para efetuar esta avaliação, a Comissão baseia-se nas orientações pertinentes definidas na sua Comunicação sobre a noção de auxílio estatal ([77]) (em especial nos respetivos pontos 89 e seguintes) e na Comunicação SIEG (em especial nos respetivos pontos 63 e seguintes).

Natureza competitiva e transparente do concurso

(237) O ponto 90 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal especifica que um procedimento de concurso tem de ser competitivo ([78]) 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.

(238) No caso em apreço, o convite à manifestação de interesse foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, bem como no Jornal Oficial nacional e regional e nos jornais nacionais (ver considerando 56). Este convite convidava todos os que pudessem *garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo* a manifestarem o seu interesse e não impunha quaisquer condições adicionais. Foi concedido tempo suficiente aos potenciais proponentes para que manifestassem adequadamente o seu interesse, a fim de poderem participar no processo subsequente. Por conseguinte, a Comissão considera que a intenção da Região da Toscânia de vender a Toremar e adjudicar o contrato de fornecimento de serviços públicos foi amplamente divulgada junto de todos os possíveis proponentes.

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

(240) 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 tal significava que poderiam ser utilizados quaisquer meios de prova adequados ([79]). Uma vez que nenhuma das 11 partes que manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso foi excluída, a Comissão considera que este critério de seleção era claro para todos os proponentes interessados e também se justificava à luz do objetivo prosseguido.

(241) Em segundo lugar, a Lei de 2009 deixou claro às partes interessadas que seria celebrada(o) um(a) nova(o) convenção/ /contrato de fornecimento de serviços públicos após a conclusão do procedimento de concurso e que havia sido fixado o montante máximo anual da compensação de serviço público de 13 005 441 milhões de euros por ano. Além disso, o convite à manifestação de interesse indicava que o objetivo era vender a Toremar a um preço fixo de 10 258 397 euros. Ademais, tal como confirmado pela Itália, todas as informações pertinentes referentes ao âmbito da venda, incluindo o projeto de contrato de fornecimento de serviços públicos a celebrar entre o adquirente e a

([77]) 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).

([78]) Na 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». No entanto, a utilização do termo «aberto» não se refere a um procedimento específico ao abrigo das Diretivas Contratos Públicos. Por conseguinte, a Comissão considera que o termo «competitivo» se afigura mais adequado. Na referida comunicação, a Comissão observa igualmente que a sua intenção não é desviar-se das condições substantivas estabelecidas na jurisprudência.

([79]) Além disso, conforme explicado anteriormente (ver considerando 234), 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.

Itália, haviam sido disponibilizadas às 11 partes que manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso. As partes puderam assim decidir se apresentavam ou não uma proposta e, em caso afirmativo, qual seria o valor da mesma. Nesta base, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse havia deixado suficientemente claro que a venda era referente à atividade da Toremar agregada a um novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Após terem manifestado o seu interesse, as partes receberam acesso a todas as informações necessárias para tomarem uma decisão quanto à apresentação de uma eventual proposta.

(242) Em terceiro lugar, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse atraiu um número substancial de potenciais proponentes. As 11 empresas que apresentaram manifestações de interesse receberam posteriormente informações pormenorizadas da Região da Toscânia sobre o processo. Além disso, em conformidade com as disposições da Diretiva 2004/18/CE, afigura-se que a Itália não tinha qualquer obrigação de fornecer, no convite, informações adicionais sobre o contrato a adjudicar para além da simples menção da prossecução da prestação do serviço público e da referência às normas jurídicas que regem esse serviço (ver considerando 234).

(243) Em quarto lugar, o convite continha as informações mínimas necessárias para possibilitar a apresentação de uma manifestação de interesse (isto é, a continuidade do serviço público) e não poderia ter conduzido à exclusão de outros operadores marítimos interessados. As autoridades responsáveis pelo planeamento decidiram assegurar a continuidade do serviço público e da ligação das ilhas do arquipélago toscano com o continente. Esta condição foi previamente comunicada a todos os potenciais operadores que manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso, tal como explicado acima. Por conseguinte, a Comissão concorda com a Itália quanto ao facto de, nessa fase, não existir qualquer controlo sobre os potenciais proponentes (ver considerando 127), o que demonstra que não era intenção das autoridades responsáveis pelo planeamento, devido à inclusão da obrigação de dar continuidade ao serviço público, favorecer seletivamente qualquer potencial proponente ao qual adjudicar o contrato de fornecimento de serviços públicos e a propriedade da empresa Toremar. A Comissão observa igualmente que todas as informações pertinentes sobre os critérios de seleção e o desenvolvimento subsequente do procedimento foram incluídas na carta de convite enviada às 11 partes que manifestaram interesse em participar no procedimento ([80]).

(244) Por último, a Comissão considera que a iniciativa da Região da Toscânia de criar uma plataforma digital especial ou uma sala de consulta de dados contendo toda a documentação necessária permitiu que todos os potenciais proponentes estivessem igual, plena e devidamente informados de todas as informações necessárias para a preparação da respetiva proposta.

(245) Na Decisão de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto à necessidade de impor determinados *requisitos técnicos e financeiros do concurso* (ver considerando 113) aos proponentes, para além das condições qualitativas normalizadas que, em todo o caso, são impostas enquanto obrigações de serviço público. Além disso, a Comissão duvidava que tais requisitos pudessem ser aceites numa situação, como a presente, em que toda a empresa é colocada à venda.

(246) No decurso da investigação, a Comissão recebeu informações que atenuaram as suas preocupações. A Comissão considera que os requisitos técnicos e financeiros não conduziram à exclusão de qualquer potencial proponente, pelas razões a seguir apresentadas.

(247) Em primeiro lugar, os requisitos técnicos e financeiros foram incluídos na documentação do concurso e, por conseguinte, comunicados a todos os potenciais proponentes nas fases iniciais do processo. Em especial, estes requisitos foram incluídos no anúncio de concurso publicado internacionalmente, convidando todos os operadores interessados que cumprissem estes requisitos a apresentarem uma manifestação de interesse.

(248) Em segundo lugar, a Comissão observa que os requisitos específicos foram expressos como condições objetivas para participar no procedimento, pelo que não constituíam critérios de adjudicação nem lhes foi atribuída pontuação. Por conseguinte, as entidades adjudicantes não dispunham de qualquer poder discricionário no que se refere à seleção dos proponentes para a fase seguinte do procedimento.

([80]) A carta de convite inclui, nomeadamente, informações sobre o crédito de 9 772 572 euros reclamado à Tirrenia (ver considerandos 69 a 71).

(249) Em terceiro lugar, tendo em conta a forma como o concurso foi conduzido (isto é, agregando a venda da empresa à celebração de um novo contrato de fornecimento de serviços públicos), a Comissão considera que o objetivo da Região da Toscânia de assegurar a continuidade do serviço público respeitando as mais elevadas normas de qualidade constitui um objetivo legítimo de interesse público ([81]), que não poderia ter sido alcançado sem os referidos requisitos. Além disso, o facto de a publicação do anúncio de concurso com os referidos requisitos ter conduzido à apresentação de 11 manifestações de interesse mostra claramente que a inclusão destes requisitos não teve um efeito dissuasor.

(250) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que, no seu conjunto, o procedimento de concurso foi competitivo e transparente. Nomeadamente, a intenção da Região da Toscânia de alienar a atividade da Toremar e de celebrar um novo contrato de fornecimento de serviços públicos com uma duração de 12 anos com o proponente vencedor foi amplamente divulgada junto de todos os possíveis proponentes no mercado regional ou internacional pertinente. Além disso, a Comissão tem em conta que os potenciais proponentes podiam manifestar facilmente o seu interesse, sem terem de assumir qualquer compromisso nessa fase. Desde que pudessem demonstrar que cumpriam o único critério de seleção de garantir a continuidade do serviço, as partes recebiam subsequentemente todas as informações necessárias e era-lhes concedido tempo para decidirem se pretendiam apresentar uma proposta e quanto pretendiam propor pelo serviço. 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

(251) 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.

(252) Conforme indicado anteriormente (ver considerando 240), o convite à manifestação de interesse incluía a condição única de que os proponentes tinham de ser capazes de *garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo*. Todas as 11 partes que responderam ao convite e manifestaram interesse tinham conhecimento dessa obrigação. A Comissão considera que esta condição era objetiva e tinha sido suficientemente esclarecida a todas as partes interessadas no convite à manifestação de interesse.

(253) Os 11 proponentes interessados foram subsequentemente convidados a apresentar uma proposta e receberam acesso a uma sala de consulta de dados virtual que continha todas as informações pertinentes (ver considerando 62), permitindo-lhes avaliar a atividade da Toremar e o novo contrato de fornecimento de serviços públicos colocados à venda. Assim sendo, todos os proponentes receberam as mesmas informações e beneficiaram sempre de igualdade de tratamento.

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

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

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

(256) Neste caso, o novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Toremar, e não apenas o contrato de fornecimento de serviços públicos propriamente dito, foi colocado a concurso. A Itália decidiu que o preço de venda da atividade da Toremar era fixo (com base na avaliação realizada por um perito independente) e não negociável, tendo, no que se refere ao contrato de fornecimento de serviços, escolhido a proposta economicamente mais vantajosa, com uma pontuação de 20 pontos no fator preço, de 70 pontos no fator qualidade e de dez pontos no fator serviços adicionais (ver considerandos 60 e 61).

([81]) Acórdão do Tribunal Justiça de 20 de fevereiro de 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros e Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, n.º 37.

(257) Em relação à utilização da proposta economicamente mais vantajosa, o ponto 67 da Comunicação SIEG indica que a «proposta economicamente mais vantajosa» é igualmente considerada (para além do «preço mais baixo») suficiente para satisfazer o quarto critério *Altmark «[…] desde que os critérios de adjudicação […] estejam estreitamente relacionados com o objeto do serviço prestado e permitam que a proposta economicamente mais vantajosa corresponda ao valor de mercado»* ([82]).

(258) A Comissão observa que a Itália deu ênfase à escolha de um operador que prestaria o serviço respeitando elevadas normas de qualidade, tendo em conta determinados requisitos. A carta de convite à apresentação de propostas continha todas as informações necessárias para apresentar as propostas financeiras e técnicas. Especialmente no que diz respeito à proposta técnica (que obteve uma pontuação total de 80 pontos, sendo os restantes 20 pontos atribuídos ao critério preço), os 11 operadores marítimos que manifestaram interesse foram convidados a apresentar informações relativas à idade média das embarcações previstas para cada linha e por cada ano contratual, à capacidade e às instalações estruturais previstas para os passageiros com deficiência, bem como informações relacionadas com a possibilidade de o operador selecionado assegurar viagens adicionais em faixas horárias específicas (incluindo viagens noturnas) durante todo o ano. Estes critérios de qualidade estão, evidentemente, estreitamente relacionados com a prestação do serviço marítimo e conferem-lhe valor acrescentado. Por conseguinte, a Comissão considera que a utilização da proposta economicamente mais vantajosa para o serviço em causa, agregada à venda da atividade da Toremar, permitiu à Itália criar uma concorrência efetiva e obter um serviço com o maior valor possível ao menor custo para a coletividade.

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

(260) A Comissão já concluiu acima que o procedimento de concurso foi suficientemente transparente e não discriminatório para permitir a participação do maior número possível de potenciais proponentes. Com efeito, na sequência da publicação generalizada do convite à manifestação de interesse, 11 operadores marítimos responderam afirmativamente. Todas as informações pertinentes relativas ao procedimento de concurso foram fornecidas na carta de convite enviada aos 11 participantes. Além disso, a Região da Toscânia criou uma plataforma digital especial ou sala de consulta de dados que continha toda a documentação necessária para permitir que todos os potenciais proponentes fossem igualmente informados.

(261) Após a fase de manifestação de interesse, foram apresentadas duas propostas competitivas (Moby e Toscana di Navigazione S.r.l.) que foram avaliadas pela Região da Toscânia tendo em conta as respetivas propostas técnicas e financeiras. Tal como referido nos considerandos 62 e 64, durante a fase de avaliação, a Região da Toscânia detetou algumas incoerências relacionadas com diferenças entre as propostas técnicas e económicas apresentadas pela Toscana di Navigazione S.r.l., o que resultou na exclusão desta última do processo e na adjudicação do contrato, em última análise, à Moby.

(262) A condição obrigatória de garantir a continuidade do serviço público e a agregação dos ativos às obrigações de serviço público estão inter-relacionadas. Em particular, ao agregar a venda da Toremar a um novo contrato de fornecimento de serviços públicos, o adquirente, a Moby, fica automaticamente sujeito ao requisito de garantir a continuidade do serviço público e é-lhe concedida a prioridade de acostagem. A Comissão considera que a agregação da atividade da Toremar ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos não resulta num preço inferior do que se os ativos e o contrato em causa tivessem sido vendidos em separado, pelos motivos a seguir apresentados.

(263) A atividade da Toremar era exclusivamente orientada para a prestação do serviço público e para assegurar a continuidade territorial. Com efeito, todas as embarcações da Toremar foram e são atualmente utilizadas para o serviço público. A Comissão considera que um vendedor privado não teria conseguido obter um preço mais elevado para as embarcações no mercado. De facto, segundo o relatório Fidi, três das oito embarcações da Toremar foram orçamentadas pelo valor residual, tendo as restantes cinco, que foram totalmente amortizadas, sido orçamentadas pelos seus valores de sucata. No entanto, parece pouco provável que estas embarcações pudessem ter sido vendidas para fins de navegação, para além da relacionada com a satisfação da condição de assegurar a continuidade do serviço público, por um preço mais elevado do que aquele pelo qual foram orçamentadas. Isto porque, quando uma embarcação não se encontra ainda no final da sua vida útil, o seu valor para efeitos de

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

navegação seria superior ao seu valor de sucata. Num cenário em que as embarcações sejam vendidas em separado, é provável que pelo menos algumas delas tenham de ser vendidas pelo seu valor de sucata, caso possam ser vendidas de todo. Por conseguinte, ao agregar as embarcações ao contrato de fornecimento de serviços públicos, todas as embarcações continuam a operar e podem, assim, ser vendidas a um preço mais elevado do que o seu valor de sucata.

(264) Além disso, a Comissão concorda com as observações apresentadas pelo beneficiário relativas aos custos substanciais que a Região da Toscânia teria de suportar se a Toremar tivesse sido vendida separadamente para quaisquer efeitos de navegação sem o serviço público (isto é, custos de liquidação, custos para se dotar das embarcações necessárias, etc.). Além disso, se a Toremar tivesse sido vendida separadamente, a Comissão considera improvável que os potenciais proponentes pudessem ter as oito embarcações necessárias prontamente disponíveis para reafetação a fim de cumprir as obrigações de serviço público previstas no novo contrato de fornecimento de serviços públicos. Tal é particularmente verdade, uma vez que o novo contrato inclui requisitos específicos (p. ex., de dimensão) sobre as embarcações a utilizar nas diferentes rotas do serviço público. Qualquer operador que tivesse os recursos necessários já os teria, provavelmente, afetado a outras rotas e a sua reafetação em sintonia com o novo contrato de fornecimento de serviços públicos teria necessariamente conduzido à perda de receitas em relação à sua utilização anterior.

(265) Por conseguinte, a Comissão considera que a agregação dessas embarcações ao contrato de fornecimento de serviços públicos permitiu obter um preço mais elevado pelas embarcações da Toremar, uma vez que, em contrapartida pela exploração das embarcações nas rotas de serviço público, o seu adquirente receberia uma compensação de serviço público por um período de 12 anos. Além disso, qualquer vendedor no contexto de uma economia de mercado teria decidido vender a Toremar juntamente com um novo contrato de fornecimento de serviços públicos a fim de obter o preço mais elevado. Nesta base, a Comissão conclui que a Itália não associou condições que fossem suscetíveis de reduzir o preço ou que um vendedor privado não teria exigido.

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

(267) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a utilização da proposta economicamente mais vantajosa para o novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Toremar criou uma concorrência genuína até ao final do procedimento de concurso, com a apresentação de duas propostas competitivas e vinculativas. A exclusão da Toscana di Navigazione S.r.l. só teve lugar durante a avaliação subsequente das propostas, pelo que não alterou a natureza competitiva do procedimento de concurso. Consequentemente, a Comissão conclui que o critério *Altmark* 4 foi cumprido no caso em apreço.

(268) Dado que as quatro condições definidas pelo Tribunal de Justiça no processo *Altmark* foram cumulativamente preenchidas, a Comissão conclui que a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos agregado à atividade da Toremar e à prioridade de acostagem à Moby/Toremar não confere uma vantagem económica a esta última.

6.1.2.5. Conclusão

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

6.1.3. *As medidas previstas na Lei de 2010*

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

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

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

(272) Recursos estatais: os fundos em causa foram concedidos pelo Estado a partir do seu próprio orçamento (ver considerando 91) 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.

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

(274) Vantagem económica: a Comissão observa que a Toremar utilizou 1 617 300 euros para modernizar a sua frota, a fim de respeitar as normas de segurança internacionais (808 650 euros para a modernização da embarcação Aethalia e 808 650 euros para a modernização da embarcação Liburna). Segundo a Itália, estes fundos nunca foram utilizados para efeitos de liquidez (ver considerando 138) e a Comissão não encontrou elementos de prova que corroborassem o contrário.

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

(276) Conclusão: uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estão preenchidos, a Comissão conclui que os fundos concedidos à Toremar para modernizar a sua frota não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.3.2. Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização

(277) Conforme descrito no considerando 93, nos termos do artigo 1.º da Lei de 2010, determinados atos e operações realizados para privatizar o grupo Tirrenia e descritos no artigo 19.º-B, n.ºs 1 a 15, do Decreto-Lei 135/2009, convertido, com alterações, na Lei de 2009, estão isentos de quaisquer impostos normalmente devidos sobre os mesmos.

(278) 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 para as regiões da Campânia, Sardenha e Toscânia, respetivamente; e 2) a transferência da atividade da Toremar da Região da Toscânia para a Moby. Os impostos sujeitos a isenção são, nomeadamente, o imposto de registo, as taxas de registo predial e de hipoteca, o imposto de selo (coletivamente, «impostos indiretos»), o IVA e o IRC. Os beneficiários desta medida de auxílio seriam o vendedor, o adquirente ou ambos. Na presente decisão, só será avaliado o segundo conjunto de transferências ([83]).

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

(280) Pelas razões que precedem, nenhuma das isenções fiscais supracitadas constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

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

(281) Nas Decisões de 2011 e de 2012, a Comissão mencionou a possibilidade de as empresas do (antigo) grupo Tirrenia utilizarem recursos do FAS a fim de satisfazerem as atuais necessidades de liquidez. Contudo, no decurso do procedimento formal de investigação, a Itália esclareceu que os recursos do FAS não visavam constituir uma compensação adicional para a Toremar ou a Moby (ou para qualquer outra das empresas do antigo grupo Tirrenia ou os seus respetivos adquirentes). Em vez disso, estes recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais previstas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia, caso provassem ser insuficientes. Efetivamente, o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei de 2010 previa que as

([83]) O primeiro conjunto de transferências foi avaliado na 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.

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.

(282) 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 Toremar possa beneficiar adicionalmente a estas compensações de serviço público. Por conseguinte, a possível utilização de recursos do FAS não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.4. *Conclusão sobre a existência de auxílio*

(283) Com base na avaliação acima, a Comissão constata que:

— a compensação à Toremar pela exploração de rotas marítimas no período compreendido entre 1 de janeiro de 2009 e 1 de janeiro de 2012 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

— a adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos para o período de 2 de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2023 agregada à atividade da Toremar e à prioridade de acostagem à Moby/Toremar cumpre a quarta condição *Altmark* e, por conseguinte, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

— os fundos da Toremar para modernizar embarcações não foram utilizados para efeitos de liquidez e, por conseguinte, não constituem um auxílio estatal à Toremar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,

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

6.2. **Legalidade do auxílio**

(284) A medida de auxílio a que se refere a presente decisão foi colocada em prática antes de qualquer aprovação formal pela Comissão. Por conseguinte, na medida em que a medida de auxílio não estava isenta de notificação nos termos da Decisão SIEG de 2005 ou da Decisão SIEG de 2011, foi concedida pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ([84]).

6.3. **Compatibilidade do auxílio**

(285) A compatibilidade da medida de auxílio estatal acima identificada tem de ser avaliada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

6.3.1. *Prorrogação da Convenção inicial entre a Toremar e a Itália*

6.3.1.1. Legislação aplicável

(286) A prorrogação da Convenção inicial após o final 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, nomeadamente, as Convenções iniciais de 1 de janeiro de 2010 até 30 de setembro de 2010;

([84]) A Itália notificou apenas (ver considerando 2) a compensação de serviço público concedida ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial. Além disso, a Itália alega que a compensação de serviço público concedida à Toremar ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial é compatível e isenta de notificação ao abrigo da Decisão SIEG de 2011. A Comissão irá avaliar se tal se confirma na secção 6.3.1.

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.

(287) 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».

(288) 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.

(289) Consequentemente, as regras relativas à aplicação da Decisão SIEG de 2011 e do Enquadramento SIEG de 2011, conforme descritas acima, implicam que a compensação de serviço público concedida à Toremar durante o período de prorrogação possa ser avaliada 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 1 de janeiro de 2012 ([85]).

(290) 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 são aplicáveis aos auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público concedidas para as ligações marítimas insulares que tenham registado um tráfego médio anual inferior a 300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG. No entanto, a Itália forneceu dados médios relativos às cinco rotas em conjunto, e não separadamente por rota, para demonstrar que, em 2010 e 2011, o número de passageiros em todas as rotas exploradas pela Toremar ao abrigo da Convenção inicial, tal como prorrogada, não excedeu o limiar de 300 000 passageiros por ano. Por conseguinte, a Comissão não pode avaliar a compatibilidade da compensação de serviço público paga à Toremar ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial até 1 de janeiro de 2012 nem com base na Decisão SIEG de 2005 nem com base na Decisão SIEG de 2011.

(291) Consequentemente, a compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Toremar a partir de 2009 e até à conclusão do processo de privatização seria normalmente abrangida pelo âmbito de aplicação do Enquadramento SIEG de 2011.

(292) A Comissão avaliará se a compensação de serviço público concedida à Toremar durante o período de prorrogação cumpre as condições do Enquadramento SIEG de 2011, com exceção das condições enunciadas nos seus pontos 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

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

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

(293) 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.

(294) A avaliação no sentido de apurar se o SIEG é verdadeiro também tem de ser realizada à luz da Comunicação SIEG (ver considerandos 186 e 200), do Regulamento Cabotagem Marítima (ver considerandos 188 a 190) e da jurisprudência (ver considerandos 192 a 193). Por conseguinte, a Comissão tem de avaliar, relativamente ao período de prorrogação:

a) se houve **procura dos utilizadores**;

b) 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**);

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

(295) A Comissão salienta que as linhas de serviço público exploradas pela Toremar durante o período de prorrogação são as mesmas que as que foram confiadas à Moby/Toremar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos, com exceção, no que diz respeito às viagens, de que o número de rotas durante o período de prorrogação era de cinco (ver considerando 36), e o novo contrato de fornecimento de serviços públicos acrescentou uma ligação à ilha de Giannutri (**linha A5**). Além disso, a Comissão já descreveu e avaliou a situação de concorrência nessas rotas durante o período de prorrogação. Neste contexto, a próxima avaliação basear-se-á e fará referência às partes pertinentes da avaliação anteriormente realizada em relação ao novo contrato de fornecimento de serviços públicos (ver secção 6.1.2.1).

(296) Assim sendo, a Comissão recorda, em primeiro lugar (ver considerando 123), que a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na Convenção inicial sobretudo para i) garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e ii) contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão já concluiu (ver considerando 195) que estes são, efetivamente, objetivos legítimos de interesse público.

(297) Para ilustrar a procura real dos serviços marítimos em causa por parte dos utilizadores, a Itália forneceu (ver quadros 9 e 10) dados estatísticos pormenorizados que demonstram que, em 2009, o primeiro ano da prorrogação, a Toremar transportou 1 622 876 passageiros e 347 935 veículos nas cinco rotas de serviço misto combinadas durante os períodos correspondentes abrangidos pelas obrigações de serviço público. Estes números foram inferiores em 2010 (1 462 570 passageiros e 317 488 veículos) e em 2011 (1 437 613 passageiros e 294 433 veículos).

Ano	Linha A1	Linha A2	Linha A2 rápida	Linha A3	Linha A4	N.º total de passageiros
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Quadro 10 Dados estatísticos sobre os veículos para os anos de 2009-2011

Ano	Linha A1	Linha A2	Linha A2 rápida	Linha A3	Linha A4	N.º total de passageiros
2009	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Quadro 9 Dados estatísticos sobre os passageiros para os anos de 2009-2011

(298) De um modo geral, os números mostram que a procura dos serviços de *ferry* em cada uma das rotas em causa por parte dos utilizadores era significativa e bastante estável, não tendo a análise relativamente aos anos de 2009-2011 fornecido quaisquer indicações de que a mesma tenha cessado. A Comissão já demonstrou a existência de uma procura significativa dos serviços marítimos por parte dos utilizadores no período a partir de 2012 (ver considerando 198).

(299) Por conseguinte, é possível concluir que estes serviços satisfizeram uma procura real dos utilizadores, suprindo assim as verdadeiras necessidades do público.

(300) Conforme explicado no considerando 200, a Comissão tem igualmente de examinar se o serviço teria sido inadequado se a sua prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado, à luz das obrigações de serviço público impostas pelos Estados-Membros por força da prorrogação da Convenção inicial. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão limita-se a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».

(301) A Comissão observa que, durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2009 e 1 de janeiro de 2012, em algumas rotas que tinham de ser exploradas pela Toremar ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial, outros operadores prestaram serviços de *ferry*, embora não necessariamente durante todo o ano e com a mesma frequência. A Comissão já avaliou nos considerandos 201 a 207, para cada uma das rotas em causa, se os serviços prestados por outros operadores eram equivalentes aos que a Moby/Toremar tinha de prestar ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos. A Comissão recorda que esta avaliação teve por base a situação de concorrência nessas rotas entre 1 de janeiro de 2009 e 1 de janeiro de 2012. Uma vez que os serviços que a Moby/Toremar tem de prestar são quase idênticos, em termos de rotas servidas, frequências e requisitos técnicos, aos que a Toremar teve de prestar durante o período de prorrogação, a conclusão da Comissão (ver considerando 207) de que as forças de mercado, por si só, eram insuficientes para suprir as necessidades de serviço público é igualmente válida para a Toremar durante todo o período de prorrogação. Efetivamente, em diversas rotas a Toremar 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 plenamente as necessidades de serviço público impostas à Toremar por força da Convenção inicial (conforme prorrogada).

(302) Por último, à luz da privatização planeada e de modo a garantir a continuidade dos serviços públicos prestados ao abrigo da Convenção inicial, a Itália decidiu prorrogar esta Convenção sem alterações e sob reserva da alteração da metodologia de compensação aplicável a partir de 2010. A Comissão aceita que a procura dos utilizadores (conforme descrito nos considerandos 297 a 299) não poderia ter sido satisfeita ao impor obrigações de serviço público aplicáveis a todos os operadores que serviam as rotas em causa. Mais concretamente, em várias rotas a Toremar era o único operador (ver, por exemplo, o considerando 202) e, quando assim não acontecia, a oferta dos 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, de todo, exploradas. Ademais, a Comissão aceita que, tendo em vista o processo de privatização da Toremar, a prorrogação do contrato de fornecimento de serviços públicos existente fosse a única forma de garantir a continuidade dos serviços públicos até à conclusão da privatização.

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

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

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

(305) Estes atos têm de indicar, nomeadamente:

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

— a empresa e o território em causa,

— a natureza dos direitos exclusivos,

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

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

(306) Nas suas Decisões de 2011 e de 2012, a Comissão manifestou dúvidas sobre se o ato de atribuição fornecia uma descrição abrangente da natureza das obrigações de serviço público da Toremar durante o período de prorrogação. Além disso, a Comissão salientou que não tinham sido adotados quaisquer planos quinquenais para os períodos de 2000-2004 e 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 causa a adequação da definição das obrigações. Durante o período de prorrogação, o ato de atribuição da Toremar incluía a Convenção inicial (conforme alterada e prorrogada ao longo do tempo), os planos quinquenais que abrangiam os períodos de 1990-1994 e de 1995-1999, uma série de decisões *ad hoc* por parte da Itália, a Diretiva CIPE e a Lei de 2009.

(307) Neste contexto, a Comissão observa, em primeiro lugar, que a Convenção inicial (conforme alterada ao longo do tempo), que constitui o núcleo do ato de atribuição da Toremar, permaneceu plenamente aplicável até à conclusão da privatização com base numa série de decretos-lei (ver considerando 286). Estes atos jurídicos especificam que foram confiadas à Toremar obrigações de serviço público até à conclusão da sua privatização.

(308) De acordo com a Convenção inicial, os planos quinquenais determinam as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência do serviço e as tarifas a cobrar, incluindo as tarifas subsidiadas, designadamente as aplicáveis aos residentes das regiões insulares. Embora os planos para os períodos de 2000-2004 e de 2005-2008 não tenham sido formalmente adotados, o plano para o período de 1995-1999 (aprovado por Decreto Ministerial de 14 de maio de 1996) continuava a aplicar-se sem quaisquer alterações no que diz respeito ao âmbito das obrigações de serviço público. Por conseguinte, as disposições desse plano continuaram a ser plenamente aplicáveis durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2009 e 2 de janeiro 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 promulgados quaisquer decretos interministeriais destinados a alterar as tarifas a cobrar pelas empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar. Nesta base, a Comissão conclui que as obrigações de serviço público que a Toremar tinha de cumprir durante o período de prorrogação tinham sido definidas de uma forma suficientemente clara.

(309) 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 42 e 44) 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 aos anos de 2010 e de 2011, a metodologia pertinente encontra-se definida na Diretiva CIPE (ver considerandos 41 a 55). 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 13 005 441 euros que é aplicável a partir de 2010. Além 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 ocasionados pela prestação do serviço público. Desta forma, a sobrecompensação poderia ser detetada e facilmente evitada. Sempre que aplicável, o Estado poderia então recuperar a sobrecompensação da Toremar.

(310) Nesta base, a Comissão considera que, para o período de prorrogação da Convenção inicial, os atos de atribuição estabelecem uma definição clara 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.

6.3.1.4. Duração do período de atribuição

(311) 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».

(312) A Itália indicou que a duração da prorrogação foi fixada com referência ao período exigido para a amortização dos ativos utilizados na prestação do SIEG. Nomeadamente, a duração total da Convenção inicial, conforme prorrogada, totaliza pouco mais de 22 anos. As embarcações são os ativos mais significativos necessários para prestar o serviço público. Normalmente, o período de amortização das embarcações utilizadas para os serviços de *ferry* é longo e pode ser superior a 25 anos.

(313) A Itália comunicou à Comissão o valor de amortização das embarcações da Toremar para o período de 2009-2011. A Comissão observa que, aquando da prorrogação da Convenção inicial, cinco das oito embarcações já tinham sido totalmente amortizadas, enquanto as restantes três embarcações, ainda não amortizadas, tinham uma idade média de 21,5 anos.

(314) Embora o período de amortização da maioria das embarcações utilizadas pela Toremar tenha expirado durante a prorrogação da Convenção inicial, a Comissão observa que a prorrogação do período por três anos era necessária para assegurar a continuidade do serviço público até à conclusão do processo de privatização. Tendo ainda em conta a idade média das embarcações restantes, cujo valor ainda não tinha sido totalmente amortizado, e a duração média da amortização das embarcações utilizadas para prestar serviços de *ferry*, a Comissão conclui que a duração do ato de atribuição é suficientemente justificada e que o ponto 17 do Enquadramento SIEG foi cumprido.

6.3.1.5. Observância da Diretiva 2006/111/CE

(315) De acordo com o ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2011, «os 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» da Comissão relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas ([86]).

(316) 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».

(317) A Itália confirmou que a Toremar se limitou a prestar serviços públicos ao abrigo da Convenção inicial.

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

6.3.1.6. Montante da compensação

(319) 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».

(320) No caso em apreço, uma vez que pelo menos uma parte da compensação constitui um auxílio ilegal concedido antes da sua entrada em vigor, o ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê especificamente que, para efeitos da avaliação do auxílio estatal, não 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 para um dado prestador, associados ao cumprimento das obrigações de serviço público, conforme especificado e estimado no ato de atribuição. Os pontos 28 a 38 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelecem mais pormenorizadamente o modo de aplicação desta metodologia.

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

(321) Nas suas Decisões de 2011 e de 2012, não foi possível à Comissão concluir se o montante da compensação a partir de 2009 era proporcional, uma vez que ainda tinha dúvidas quanto à classificação de alguns dos serviços públicos confiados à Toremar como verdadeiros SIEG. Estas dúvidas foram abordadas na secção 6.3.1.2, pelo que a Comissão considera que a compensação concedida à Toremar para 2009 é proporcional e compatível com o artigo 106.º do TFUE. A Itália apresentou o cálculo do montante da compensação para 2009 (isto é, 13 572 035 euros), que foi determinado com base na metodologia estabelecida na Convenção inicial e correspondia às perdas líquidas acumuladas dos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público, às quais era adicionado um montante variável correspondente à rentabilidade do capital investido (isto é, 301 000 euros).

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

(323) O prémio de risco de 6,5% teria sido aplicado para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC. No entanto, conforme explicado no considerando 133, 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 6,9% como taxa fixa de rentabilidade do capital para os anos de 2010 e de 2011.

(324) Neste contexto, com base nas contas por rota apresentadas pela Itália e agregadas no quadro 11, a Comissão pôde verificar que, para 2010 e 2011, em conjunto, a compensação de serviço público era cerca de 2 200 euros inferior ao custo líquido do serviço, incluindo a taxa fixa de rentabilidade do capital de 6,9%:

Missão de serviço público da Toremar	**2010**	**2011**	**Total geral**
Receitas totais	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
— Custos totais	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
— Amortizações	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Custo líquido do serviço público	- 15 233 037 EUR	- 16 106 797 EUR	- 31 339 834 EUR
+ Rentabilidade do capital (6,9%)	- 359 417 EUR	- 313 826 EUR	- 673 243 EUR
= Montante elegível de compensação	- 15 592 454 EUR	- 16 420 623 EUR	- 32 013 077 EUR
+ Compensação efetiva	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Sobre/subcompensação	412 987 EUR	- 415 182 EUR	- 2 195 EUR

Quadro 11 Custo líquido do serviço público explorado pela Toremar no período de 2010-2011

(325) 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 sobrecompensação (conforme definida no ponto 47 do mesmo enquadramento) por parte das empresas. Entre outros, a pedido da Comissão, os Estados-Membros têm de fornecer elementos que o comprovem. Além disso, têm de realizar ou assegurar a realização de verificações periódicas no final do período de atribuição e, em todo o caso, a intervalos máximos de três anos.

(326) A Comissão já avaliou, no âmbito do critério *Altmark* 3, que a taxa fixa de rentabilidade do capital de 6,5% que a Moby/Toremar poderia esperar numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que corria ao prestar os serviços públicos ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços públicos (ver considerandos 224 a 229). Além disso, a Comissão reitera que a Itália utilizou uma taxa fixa de rentabilidade do capital (fixada em 6,9% para o período de 2010-2011) para efeitos de simplificação do cálculo. Com efeito, na Decisão de 2011, a Comissão partiu do princípio de que a taxa de rentabilidade do capital investido para 2010 tinha sido fixada em 9,95% antes de impostos, mas a Itália explicou que se tratava de um valor estimado para efeitos dos procedimentos de concursos públicos então previstos na sequência da privatização do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar (ver considerando 132).

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

(328) Além disso, a Comissão observa que, para os anos de 2010 e de 2011, a Região da Toscânia utilizou as suas reservas para cobrir os custos adicionais do serviço público da Toremar que não podiam ser cobertos pelo orçamento do Estado central, devido a uma redução do número de passageiros em resultado da crise económica e financeira e a um aumento dos custos dos combustíveis nesse mesmo período (ver considerando 40). Por conseguinte, a Toremar estava exposta ao risco comercial de uma perda substancial de receitas sem ter a certeza de que esta perda seria coberta pela Região da Toscânia. Com efeito, esta última só disponibilizaria as reservas depois de verificar em pormenor as receitas e os custos reais ocasionados no período de 2010-2011. Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que uma rentabilidade do capital de 6,9% está em consonância com os riscos envolvidos.

(329) Além disso, tal como explicado no considerando 227 no contexto da avaliação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos ao abrigo do critério *Altmark* 3, a Comissão constatou que, em 2011 (bem como em 2010), a rentabilidade média do capital gerada por um grupo de referência de operadores de *ferry* selecionados que assegurava ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros foi superior a 6,5% e, em alguns casos, superior a 8%. Por conseguinte, considera-se que uma rentabilidade do capital de 6,9% está em consonância com a rentabilidade do capital observada para o grupo de referência.

(330) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a rentabilidade do capital de 6,9% apresentada se mantém num nível razoável.

(331) Por último, a Itália apresentou os elementos de prova necessários que demonstram que foram efetuadas todas as verificações regulares para garantir que o montante da compensação não excedia o custo líquido do serviço. Além disso, a Comissão recorda que a compensação é paga em prestações (ver considerando 41) e que o reembolso final é efetuado com base nos custos e nas receitas reais do ano. Garante-se assim que o montante da compensação não ultrapassa os custos líquidos do serviço.

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

6.3.1.7. Prioridade de acostagem

(333) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei de 2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem era necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Toremar. Efetivamente, se não houvesse prioridade de acostagem para as empresas encarregadas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma ligação fiável e conveniente para os consumidores. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que os horários das rotas de serviço público são fixados pela Convenção, a prioridade de acostagem é necessária para 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.

(334) Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Toremar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver secção 6.3.1.2). Além disso, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público.

(335) A Comissão já avaliou em pormenor a compatibilidade do SIEG e da compensação correspondente para a Toremar durante a prorrogação da Convenção inicial (ver secção 6.3.1). 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 sobrecompensação.

(336) A Comissão reconhece os argumentos apresentados pela Itália de que qualquer eventual vantagem monetária decorrente da prioridade de acostagem seria limitada (ver considerando 137). Consequentemente, o risco de sobrecompensação decorrente da medida também seria limitado. Além disso, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. Por conseguinte, os controlos da sobrecompensação que foram aplicados à Toremar, conforme descrito na secção 6.3.1.6, também são adequados para detetar qualquer eventual sobrecompensação resultante da prioridade de acostagem.

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

6.3.1.8. Conclusão

(338) Com base na apreciação constante dos considerandos 286 a 337, a Comissão conclui que a compensação concedida à Toremar para a prestação dos serviços marítimos, sujeita à prorrogação da Convenção inicial no período de 1 de janeiro de 2010 a 1 de janeiro de 2012, assim como a prioridade de acostagem, cumprem as condições aplicáveis do Enquadramento SIEG de 2011, pelo que são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.

6.3.2. *Conclusão sobre a compatibilidade do auxílio*

(339) Com base na avaliação acima, a Comissão considera que a compensação concedida à Toremar e a prioridade de acostagem para a exploração de rotas marítimas no período compreendido entre 1 de janeiro de 2010 e 1 de janeiro de 2012 são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE e do Enquadramento SIEG de 2011.

7. **CONCLUSÃO**

(340) A Comissão considera que a Itália aplicou ilegalmente as medidas de auxílio objeto de avaliação, violando o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Com base na avaliação que precede, a Comissão decidiu que a compensação de serviço público concedida à Toremar 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 Toremar, esta medida é igualmente compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.

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

1) a compensação concedida à Toremar pela prestação de serviços marítimos ao abrigo do novo contrato de fornecimento de serviços para o período compreendido entre 2 de janeiro de 2012 e 31 de dezembro de 2023, agregada à atividade da Toremar, assim como a prioridade de acostagem para a Moby/Toremar, uma vez que cumprem o quarto critério *Altmark*;

2) a utilização de fundos pela Toremar para modernizar as embarcações, uma vez que estes não foram utilizados para efeitos de liquidez; e

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

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A compensação concedida à Toremar e a prioridade de acostagem para a prestação de serviços marítimos ao abrigo da prorrogação da Convenção inicial no período de 1 de janeiro de 2009 a 1 de janeiro de 2012 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Itália aplicou o auxílio à Toremar em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Este auxílio é compatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

A adjudicação do novo contrato de fornecimento de serviços públicos para o período de 2 de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2023 agregada à atividade da Toremar e à prioridade de acostagem à Moby/Toremar não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 3.º

Os fundos recebidos pela Toremar para modernizar as suas embarcações não foram utilizados para efeitos de liquidez e, por conseguinte, não constituem um auxílio estatal à Toremar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 4.º

As isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Toremar e a possibilidade de utilizar recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei de 2010, não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 5.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 17 de junho de 2021.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão