DECISIONES

ÍNDICE

1. Procedimiento 9
2. Antecedentes y descripción de las medidas investigadas 10
2.1. Cuadro general 10
2.1.1. Convenios iniciales 10
2.1.2. Prórroga de los convenios iniciales 12
2.1.3. Privatización de Toremar y celebración del nuevo contrato de servicio 13
2.2. Medidas incluidas en el campo de aplicación de las Decisiones de 2011 y 2012 13
2.3. Descripción detallada de las medidas a que se refiere la presente Decisión 13
2.3.1. Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia 13
2.3.1.1. Obligaciones de servicio público 13
2.3.1.2. Presupuesto y duración 14
2.3.2. Privatización de Toremar 16
2.3.2.1. Procedimiento de venta y adjudicación final 17
2.3.2.2. Contrato de compraventa 17
2.3.2.3. Procedimientos a nivel nacional 18
2.3.3. Nuevo contrato de servicio entre la Región de Toscana y Moby/Toremar 19
2.3.3.1. El beneficiario 19
2.3.3.2. Rutas 19
2.3.3.3. Duración 19
2.3.3.4. Obligaciones de servicio público 19
2.3.3.5. Disposiciones sobre la compensación y adjudicación definitiva 20
2.3.4. Prioridad en la asignación de los puntos de amarre 20
2.3.5. Medidas establecidas por la Ley de 2010 21
2.4. Procedimiento de infracción n.º 2007/4609 21
3. Motivos para iniciar y ampliar el procedimiento 23
3.1. Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia 23
3.1.1. Cumplimiento de la sentencia Altmark y existencia de la ayuda 23
3.1.2. Compatibilidad 23
3.2. Privatización de Toremar 24
3.3. Nuevo contrato de servicio entre la Región de Toscana y Moby/Toremar 24
3.3.1. Cumplimiento de la sentencia Altmark y ayudas 24
3.3.2. Compatibilidad 25
3.4. Prioridad en la asignación de los puntos de amarre 25
3.5. Medidas establecidas por la Ley de 2010 25
4. Observaciones de Italia 25
4.1. Sobre las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo 25

4.2. Acerca de la privatización de Toremar 26
4.2.1. Acerca del precio de venta de Toremar 26
4.2.2. Acerca del carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento 26
4.3. Acerca de la conformidad de la prórroga del acuerdo inicial y del nuevo contrato de servicio público con los criterios Altmark 26
4.4. Acerca de la tasa de rentabilidad del 9,95 % utilizada para 2010 y la prima de riesgo del 6,5 % prevista en la resolución del CIPE a partir de 2010 27
4.5. Prioridad en la asignación de los puntos de amarre 27
4.6. Sobre las medidas recogidas en la Ley de 2010 28
4.7. Acerca de la conformidad de la prórroga del Convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con la Decisión SIEG de 2011 28
4.8. Acerca de la conformidad del Convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con el Marco SIEG de 2011 29
5. Observaciones de Moby/Toremar 29
5.1. Sobre las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo 29
5.2. Acerca de la privatización de Toremar 29
5.2.1. Acerca del precio pagado por las acciones de Toremar 29
5.2.2. Acerca del carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento y la asociación de los activos de Toremar a un nuevo contrato de servicio público 29
5.3. Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con los criterios Altmark 30
5.4. Acerca de la prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia 30
6. Evaluación 31
6.1. Existencia de una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1 del TFUE 31
6.1.1. Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia 31
6.1.1.1. Fondos estatales 31
6.1.1.2. Selectividad 31
6.1.1.3. Ventaja económica 31
6.1.1.4. Efecto sobre la competencia y los intercambios comerciales 33
6.1.1.5. Conclusión 33
6.1.1.6. Ayuda nueva o existente 33
6.1.2. Adjudicación a Moby/Toremar del nuevo contrato de servicio público asociado a Toremar 34
6.1.2.1. Primer criterio Altmark 34
6.1.2.2. Segundo criterio Altmark 40
6.1.2.3. Tercer criterio Altmark 40
6.1.2.4. Cuarto criterio Altmark 43
6.1.2.5. Conclusión 48
6.1.3. Medidas establecidas por la Ley de 2010 48
6.1.3.1. Posible uso de fondos destinados a la modernización de los buques para obtener liquidez 48
6.1.3.2. Exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización 49
6.1.3.3. Posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez 49
6.1.4. Conclusión sobre la existencia de una ayuda 50

6.2. Legalidad de la ayuda 50
6.3. Compatibilidad de la ayuda 50
6.3.1. Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia 50
6.3.1.1. Normas aplicables 50
6.3.1.2. Verdadero servicio de interés económico general a que se refiere el artículo 106 del TFUE 52
6.3.1.3. Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación 54
6.3.1.4. Duración del período de atribución 55
6.3.1.5. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE 55
6.3.1.6. Importe de la compensación 55
6.3.1.7. Prioridad en la asignación de los puntos de amarre 57
6.3.1.8. Conclusión 58
6.3.2. Conclusión sobre la compatibilidad de la ayuda 58
7. Conclusión 58

DECISIÓN (UE) 2022/348 DE LA COMISIÓN

de 17 de junio de 2021

relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia y la Región de Toscana han aplicado en favor de Toremar y su comprador Moby

[notificada con el número C(2021) 4271]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) El 23 de marzo de 2009, el 9 de diciembre de 2009, el 21 de diciembre de 2009, el 6 de enero de 2010, el 27 de septiembre de 2010 y el 12 de octubre de 2010, la Comisión recibió seis denuncias relativas a diversas medidas de apoyo adoptadas por Italia en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia ([2]). Las denuncias se referían a las compensaciones por servicio público concedidas a estas empresas tras la expiración de los contratos iniciales de servicio público celebrados con Italia para el período comprendido entre enero de 1989 y diciembre de 2008 («convenios iniciales»), a las medidas adicionales de apoyo previstas en varios actos legislativos adoptados en el contexto del proceso de privatización de las empresas, así como a cuestiones relativas, en particular, al procedimiento de privatización de Tirrenia di Navigazione S.p.A. (en lo sucesivo «Tirrenia») y Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (en lo sucesivo «Siremar»).

(2) El 1 de diciembre de 2010, Italia notificó a la Comisión las compensaciones que pagó en 2009 y 2010 a Toscana Regionale Marittima S.p.A. (en lo sucesivo «Toremar»).

(3) El 5 de octubre de 2011, la Comisión inició un procedimiento de investigación formal con respecto a varias medidas adoptadas por Italia en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia («Decisión de 2011»). La investigación abarcó, entre otras cosas, la compensación concedida a Toremar por la explotación de varias rutas marítimas a partir del 1 de enero de 2009 y una serie de otras medidas concedidas a Toremar (véase el considerando 33).

(4) La Decisión de 2011 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación ([3]).

(5) Mediante carta de 28 de septiembre de 2011, Italia ya había informado a la Comisión de su intención de privatizar todas las empresas regionales del antiguo grupo Tirrenia, incluso Toremar. El 26 de octubre de 2011, la Comisión envió a Italia una solicitud de información sobre el procedimiento de privatización. El 30 de noviembre de 2011, Italia envió su respuesta a la solicitud de información de la Comisión de 26 de octubre de 2011.

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

([2]) El antiguo grupo Tirrenia estaba compuesto por las 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., y Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Ayuda estatal – República Italiana – Ayuda estatal SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN) y SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – Ayuda estatal a las empresas del antiguo Grupo Tirrenia-Invitación a presentar observaciones de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 28 de 1.2.2012, p. 18).

(6) El 15 de noviembre de 2011, Italia presentó observaciones sobre las medidas contempladas en la Decisión de 2011.

(7) Mediante fax de 28 de febrero de 2012, la empresa Toscana di Navigazione S.r.l. presentó una denuncia relativa a una supuesta ayuda estatal ilegal a raíz de la privatización de Toremar y de la compensación pagada a Moby S.p.A. (en lo sucesivo «Moby»), el comprador seleccionado de Toremar. En particular, el denunciante alega que: i) el procedimiento de venta confirió una ventaja a Moby; ii) la concentración entre Toremar y Moby da lugar a un monopolio en las rutas Piombino – Isla de Elba, y iii) la compensación concedida a Moby por la explotación del servicio público durante los 12 años que dura el nuevo contrato para dicho servicio es incompatible con el mercado interior en la medida en que el mismo denunciante ya presta servicios similares en condiciones comerciales.

(8) Por carta de 19 de julio de 2012, Italia facilitó información adicional sobre la privatización de las empresas regionales del antiguo Grupo Tirrenia, incluida Toremar.

(9) El 7 de noviembre de 2012, la Comisión amplió el procedimiento de investigación, entre otras cosas, en relación con determinadas medidas de apoyo adicionales concedidas por la Región de Toscana a Toremar en relación con la compensación pública concedida a Toremar en virtud del nuevo contrato de servicio público. El 19 de diciembre de 2012, la Comisión adoptó una versión modificada de dicha Decisión (en lo sucesivo «Decisión de 2012»).

(10) La Decisión de 2012 fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación ([4]).

(11) Italia presentó sus observaciones el 11 de diciembre de 2012 y el 22 de abril de 2013, la Comisión recibió observaciones de Toremar y de su comprador, Moby.

(12) Por medio de su Decisión de 22 de enero de 2014 (en lo sucesivo «Decisión de 2014») ([5]), la Comisión cerró el procedimiento de investigación formal en lo relativo a diversas medidas adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar. El recurso interpuesto por Saremar y la Región contra dicha Decisión fue desestimado por el Tribunal en 2017 ([6]).

(13) El 25 de enero de 2018, el 29 de marzo de 2018, el 31 de agosto de 2018, el 12 de febrero de 2019, el 5, el 14 y el 17 de febrero de 2020, y el 12 de octubre de 2020, la Comisión solicitó información adicional a Italia. Italia facilitó esta información el 26 de abril de 2018, el 31 de mayo de 2018, el 2 de noviembre de 2018, el 11 de diciembre de 2018, el 8 de abril de 2019, el 16 y 28 de octubre de 2019, los días 7, 16 y 23 de febrero de 2020, el 21 de abril de 2020, el 9 de noviembre de 2020, el 1 y el 10 de diciembre de 2020.

(14) La presente Decisión se refiere únicamente a la posible ayuda concedida a Toremar, tal como se especifica en la sección 2.3. Todas las otras medidas en virtud de las Decisiones de 2011 y 2012 son objeto de investigaciones independientes en el contexto de los asuntos SA.32014, SA.32015 y SA.32016 y, por lo tanto, no se tratan en la presente Decisión. En particular, estas medidas afectan a otras empresas del antiguo Grupo Tirrenia.

2. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS INVESTIGADAS

2.1. Cuadro general

2.1.1. *Convenios iniciales*

(15) El Grupo Tirrenia, que desde hace tiempo pertenecía a Italia a través de Fintecna ([7]), estaba compuesto inicialmente por seis empresas, a saber, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Estas empresas prestaban servicios de transporte marítimo sobre la base de contratos de servicio público separados, celebrados con Italia

([4]) Ayuda estatal – Italia – Ayuda estatal SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Italia – Ayuda estatal a las empresas del antiguo Grupo Tirrenia y sus compradores-Invitación a presentar observaciones de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE (DO C 84 de 22.3.2013, p. 58).

([5]) Decisión (UE) 2018/261 de la Comisión, de 22 de enero de 2014, relativa a las medidas de ayuda SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) y SA.32016 (2011/C) ejecutadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar (DO L 49 de 22.2.2018, p. 22).

([6]) Véase la sentencia de 6 de abril de 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italia)/Comisión, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) es propiedad exclusiva del Ministerio de Economía y Finanzas italiano y está especializada en la gestión de participaciones y procesos de privatización; también se ocupa de proyectos de racionalización y reestructuración de empresas que enfrentan dificultades industriales, financieras u organizativas.

en 1991 y vigentes durante 20 años entre enero de 1989 y diciembre de 2008 (en lo sucesivo «convenios iniciales»). Fintecna poseía el 100 % del capital social de Tirrenia, que, a su vez, era propietaria de las sociedades regionales Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Adriatica, que operaba en una serie de rutas entre Italia y Albania, Croacia, Grecia y Montenegro, fusionó con Tirrenia en 2004.

(16) El objetivo de estos convenios iniciales era garantizar la regularidad y fiabilidad de estos servicios de transporte marítimo, la mayoría de los cuales se efectúan entre Italia continental y Sicilia, Cerdeña y otras islas italianas más pequeñas. Para ello, el Estado italiano concedió ayuda financiera en forma de subvenciones pagadas directamente a cada una de las empresas del grupo Tirrenia.

(17) Toremar explotaba tradicionalmente una serie de rutas de cabotaje marítimo ([8]) entre la Región de Toscana y las islas menores vecinas. En el considerando 38 se ofrece una descripción de las rutas en cuestión.

(18) El 6 de agosto de 1999, la Comisión decidió iniciar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en relación con las ayudas abonadas en virtud de los convenios iniciales a las seis empresas que constituían el grupo Tirrenia en aquel momento.

(19) Durante la fase de investigación, Italia solicitó desglosar el asunto del Grupo Tirrenia para dar prioridad a la adopción de una decisión final en relación con Tirrenia. Esta solicitud estaba motivada por la intención de Italia de privatizar el grupo a partir de Tirrenia y de acelerar este proceso en relación con esta empresa.

(20) La Comisión consideró que podía aceptar la solicitud de Italia y, mediante la Decisión 2001/851/CE ([9]), dio por concluido el procedimiento iniciado en relación con las ayudas abonadas a Tirrenia (en lo sucesivo «Decisión de 2001»). La ayuda se declaró compatible siempre que Italia cumpliera determinados compromisos.

(21) Mediante la Decisión 2005/163/CE ([10]) (en lo sucesivo «Decisión de 2004»), la Comisión declaró que la compensación concedida por Italia a las sociedades del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia era parcialmente compatible con el mercado interior, en otros aspectos parcialmente compatible, a condición de que Italia cumpliera una serie de compromisos y, en otros aspectos, seguía siendo parcialmente incompatible con el mercado interior. La decisión se basaba en datos contables correspondientes al período comprendido entre 1992 y 2001, y contenía ciertas condiciones encaminadas a garantizar la compatibilidad de la compensación durante el período de vigencia de los convenios iniciales.

(22) Mediante sentencia de 4 de marzo de 2009 en los asuntos T-265/04, T-292/04 y T--504/04 ([11]) (en lo sucesivo «sentencia de 2009»), el Tribunal anuló la Decisión de 2004.

(23) Mediante la Decisión (UE) 2020/1411 ([12]), la Comisión concluyó su investigación sobre las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia, incluida Toremar, para el período 1992-2008 (en lo sucesivo «Decisión del grupo Tirrenia 2020»). La Comisión concluyó que las ayudas concedidas para la prestación de servicios de cabotaje marítimo constituían ayudas existentes, mientras que aquellas concedidas para la prestación de servicios de transporte marítimo internacional eran compatibles con el marco de los servicios de interés económico general (en lo sucesivo «SIEG») de 2011 (en lo sucesivo «Marco SIEG de 2011») ([13]).

([8]) Véase el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([9]) Decisión 2001/851/CE de la Comisión, de 21 de junio de 2001, relativa a las ayudas estatales pagadas por Italia a la compañía marítima Tirrenia di Navigazione (DO L 318 de 4.12.2001, p. 9).

([10]) Decisión 2005/163/CE de la Comisión, de 16 de marzo de 2004, relativa a las ayudas estatales pagadas por Italia a las compañías navieras Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo Tirrenia) (DO L 53 de 26.2.2005, p. 29).

([11]) Sentencia del Tribunal de 4 de marzo de 2009, Tirrenia di Navigazione/Comisión, asuntos acumulados T-265/04, T-292/04 y T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([12]) Decisión (UE) 2020/1411 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a la ayuda estatal n.ºC 64/99 (ex NN 68/99) ejecutada por Italia en favor de Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo Tirrenia) (DO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

([13]) Comunicación de la Comisión: Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

(24) Mediante la Decisión (UE) 2020/1412 ([14]), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal en lo que respecta a las medidas concedidas a Tirrenia y a su comprador CIN para el período 2009-2020.

2.1.2. *Prórroga de los convenios iniciales*

(25) El artículo 26 del Decreto-Ley n.º 207, de 30 de diciembre de 2008, convertido en la Ley n.º 14, de 27 de febrero de 2009, previó la prórroga por un año, hasta el 31 de diciembre de 2009, de los convenios iniciales (incluido el aplicable a Toremar) que debían expirar inicialmente el 31 de diciembre de 2008.

(26) Con vistas a la privatización de las sociedades del grupo Tirrenia, el artículo 19-*ter* del Decreto-Ley n.º 135, de 25 de septiembre de 2009, convertido en Ley n.º 166, de 20 de noviembre de 2009 (en lo sucesivo «Ley de 2009»), previó la transmisión sin pago de las acciones de las sociedades regionales (a excepción de Siremar) de la empresa matriz Tirrenia:

a) Caremar se transfirió inicialmente a la Región de Campania; A continuación, este última transfirió de forma autónoma a la Región de Lacio la división de Caremar encargada de los enlaces de transporte con las Islas Pontinas, con el nombre de Laziomar ([15]);

b) Saremar fue transferida a la Región de Cerdeña, y

c) Toremar fue transferida a la Región de Toscana.

(27) La Ley de 2009 especificó también que, antes del 31 de diciembre de 2009, se establecerían nuevos convenios entre Italia y Tirrenia y Siremar. Del mismo modo, los servicios regionales se regularían en el marco del proyecto de contratos de servicio público que se acordarían entre las autoridades regionales de Cerdeña y Toscana y respectivamente Saremar y Toremar, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, y entre la Región de Campania y la Región de Lacio y respectivamente Caremar y Laziomar, a más tardar el 28 de febrero de 2010. El proyecto de nuevos convenios/contratos de servicio público sería objeto de un procedimiento de licitación con las mismas empresas y después firmado con los compradores una vez finalizada la privatización de cada una de esas empresas. ([16])

(28) Para ello, la Ley de 2009 prorrogó después los convenios iniciales (incluso aquel aplicable a Tirrenia), del 1 de enero de 2010 al 30 de septiembre de 2010.

(29) La Ley de 2009 fijó también límites máximos para la compensación anual de la prestación de servicios a partir de 2010 (en virtud de la prórroga de los convenios iniciales, así como de los nuevos acuerdos y contratos de servicio público) a un importe total de 184 942 251 EUR, desglosados así:

Empresa	**Compensación máxima anual**
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]) De los que 19 839 226 EUR proceden de la Región de Campania y 10 030 606 EUR de la Región de Lacio.

Cuadro 1 – Límites máximos de compensación desde 2010

([14]) Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) ejecutadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su comprador Compagnia Italiana di Navigazione (DO L 332 de 12.10.2020, p. 45).

([15]) Esta transferencia se formalizó el 1 de junio de 2011.

([16]) Artículo 19 *ter*, apartado 10, de la Ley de 2009.

(30) Por último, el artículo 1 de la Ley n.º 163, de 1 de octubre de 2010, que convirtió el decreto-ley n.º 125, de 5 de agosto de 2010 (en lo sucesivo «Ley de 2010»), preveía una nueva prórroga de los convenios iniciales (incluido aquel aplicable a Toremar) del 1 de octubre de 2010 a la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar, que tuvieron lugar respectivamente el 19 de julio de 2012 y el 31 de julio de 2012.

2.1.3. *Privatización de Toremar y celebración del nuevo contrato de servicio*

(31) En enero de 2010 se inició un procedimiento de licitación (véase la sección 2.3.2) con miras a encontrar un comprador para Toremar, asociado al nuevo contrato de servicio público para la prestación de servicios marítimos durante un período de 12 años, a cambio de una compensación por servicio público.

(32) Tras presentar la oferta ganadora en el marco del procedimiento de licitación, Moby se convirtió en el nuevo propietario de Toremar. El contrato de compraventa entre la Región de Toscana y Moby fue firmado el 2 de enero de 2012. En la misma fecha, las partes (incluida Toremar) firmaron el nuevo contrato para la prestación de servicios marítimos. Sobre esta base, el 2 de enero de 2012, la propiedad de todas las acciones de Toremar fue transferida de la Región de Toscana a Moby.

2.2. **Medidas incluidas en el campo de aplicación de las Decisiones de 2011 y 2012**

(33) Las siguientes medidas han sido objeto de análisis en el procedimiento de investigación formal iniciado con las Decisiones de 2011 y 2012:

a) la compensación por la prestación de servicios de interés económico general (en lo sucesivo «SIEG») en virtud de la prórroga de los convenios iniciales (*medida 1*);

b) la prórroga ilegal de la ayuda para el salvamento en favor de Tirrenia y Siremar (*medida 2*);

c) la privatización de las empresas del antiguo grupo Tirrenia ([17]) (*medida 3*);

d) la compensación pagada por la prestación del SIEG en virtud de los futuros convenios/contratos de servicio público (*medida 4*);

e) la prioridad en la asignación de los puntos de amarre (*medida 5*);

f) las medidas establecidas en la Ley de 2010 de conversión del Decreto-Ley n.º 125/2010 (*medida 6*);

g) las medidas adicionales adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar (*medida 7*).

(34) Mediante su Decisión de 2014, la Comisión cerró el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar, anteriormente mencionadas como medida 7, con la excepción de una medida ([18]).

2.3. **Descripción detallada de las medidas a que se refiere la presente Decisión**

(35) La presente Decisión se refiere únicamente a las medidas 1, 3, 4, 5 y 6 enumeradas en el considerando 33 en la medida en que afectan a Toremar y Moby. Estas medidas están descritas con mayor detalle en las secciones siguientes.

2.3.1. *Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia*

2.3.1.1. Obligaciones de servicio público

(36) El artículo 1 del acuerdo inicial con Toremar establecía que los planes quinquenales establecieran detalladamente los puertos a los que debía prestarse servicio, el tipo de buques utilizados, la frecuencia requerida y las tarifas aplicables.

(37) El primer plan quinquenal (1990-1994) para Toremar fue aprobado mediante Decreto Ministerial de 29 de mayo de 1990 y se aplicó con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 1990. El segundo plan, que cubre el período 1995-1999, aprobado mediante Decreto de 14 de mayo de 1996, dejó sustancialmente inalteradas las líneas y las frecuencias. Por lo que se refiere a los períodos 2000-2004 y 2005-2008, se elaboró un plan que nunca ha sido aprobado formalmente por los ministerios competentes. Al contrario, el Gobierno adoptó decisiones *ad hoc* con vistas a ajustar en mayor medida los servicios a las necesidades de las comunidades locales, sin realizar, no obstante, cambios sustantivos en el régimen de servicio público.

([17]) Esto incluye el pago aplazado por CIN de una parte del precio de compra por su adquisición del sector de empresa de Tirrenia y varias presuntas medidas de ayuda adicionales en el contexto de la privatización del sector de empresa de Siremar (por ejemplo, contragarantía y aumento de capital por parte del Estado para CdI, la entidad que inicialmente adquirió el sector de empresa de Siremar).

([18]) En particular, el proyecto «Bonus Sardo –Vacanza», que forma parte de la medida 7 no se analizó en el contexto de la Decisión de 2014 y tampoco se analizará en la presente Decisión.

(38) En función del convenio inicial, prorrogado por los actos jurídicos subsiguientes mencionados en los considerandos 25 a 30, Toremar explotó las siguientes rutas durante todo el año:

— en la ruta Livorno – Gorgona – Capraia, Toremar prestó servicios de pasajeros y mixtos (pasajeros y vehículos), con una frecuencia bisemanal para la isla de Gorgona y una frecuencia diaria para la isla de Capraia. Otro operador, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., también estuvo presente en la ruta en julio y agosto con un buque de alta velocidad destinado al transporte exclusivo de pasajeros. Sin embargo, dicha compañía dejó de explotar esta ruta en 2010;

— En la ruta Piombino – Portoferraio (isla de Elba), Toremar prestaba servicios diarios mixtos. En esta ruta, Moby opera también con enlaces frecuentes durante todo el año, junto con dos nuevos operadores, a saber, Blu Navy, que comenzó a operar rutas en 2010 (de abril a octubre), y Elba Ferries, que solo opera durante la temporada de verano;

— En la ruta Piombino – Cavo-Portoferraio (isla de Elba), Toremar explotó el único servicio de pasajeros, utilizando una nave hidroplano rápido;

— En la ruta Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (isla de Elba), Toremar fue el único operador que ofrecía servicios mixtos diarios para el puerto de Rio Marina y un servicio semanal para el puerto de Pianosa;

— En la ruta Porto S. Stefano – Isla del Giglio, Toremar prestó servicios diarios mixtos a lo largo del año. En esta ruta también estuvo presente el operador Maregiglio, que prestó servicios mixtos durante el período comprendido entre abril y noviembre, con una media de dos a cuatro salidas diarias en octubre y noviembre y de seis a ocho entre abril y septiembre.

2.3.1.2. Presupuesto y duración

(39) El cuadro 2 muestra el importe anual de las compensaciones pagadas por Italia a Toremar para el período 2009-2011.

(40) Además de estos importes, la Región de Toscana reservó un presupuesto anual adicional de 3 000 000 EUR que debía abonarse a Toremar tras la comunicación de los ingresos y costes reales contraídos durante el período 2010-2011. En esos años, como consecuencia de la crisis económica y financiera, el número de pasajeros disminuyó significativamente, mientras que los costes de combustible aumentaron. Según la Región de Toscana, la compensación abonada con cargo al presupuesto central del Estado no era, por tanto, suficiente para cubrir la totalidad de los costes del servicio público.

Año	Compensación	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

Cuadro 2 – Compensación pagada para el período 2009-2011 (EUR)

(41) El convenio inicial establece que la compensación anual por servicio público será abonada así: en el mes de marzo de cada año se abonará un anticipo equivalente al 70 % de la compensación pagada el año anterior. Un segundo pago, efectuado en junio, igual al 20 % de la subvención. La diferencia entre los importes pagados y el déficit entre los costes de explotación y los ingresos obtenidos durante el año en curso constituye el saldo, que se paga antes del 30 de noviembre. Si resultara que Toremar recibe un importe superior al coste neto de los servicios prestados (ingresos menos pérdidas), el convenio inicial prevé el reembolso de la diferencia. ([19])

— Compensación concedida en 2009

([19]) Desde el 25 de noviembre de 2010, por decisión de la Conferencia interministerial sobre el establecimiento de la subvención anual creada en virtud del artículo 11 de la Ley n.º 856/1986 entre el Ministerio de Infraestructuras y Transportes, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Desarrollo Económico (en lo sucesivo, «Conferencia interministerial»), los importes de las compensaciones excesivas se deducen de los futuros anticipos de las subvenciones.

(42) El Decreto del presidente de la República n.º 501, de 1 de junio de 1979 («Decreto n.º 501/79»), precisa los distintos elementos (ingresos y costes) que entran en el cálculo de la subvención abonada a los operadores del servicio público marítimo. Asimismo, la Ley n.º 856 de 5 de diciembre de 1986 (en lo sucesivo «Ley n.º 856/86») introdujo modificaciones en el sistema de obligaciones de servicio público marítimo en Italia. Por lo que se refiere a los enlaces con las islas más pequeñas y grandes, el artículo 11 de la Ley modificó los criterios de cálculo de las compensaciones por servicio público. En efecto, la subvención debía calcularse sobre la base de la diferencia entre los ingresos y los costes del servicio, determinada en función de parámetros medios y objetivos, e incluir un rendimiento razonable de la inversión. El artículo 11 dispone asimismo que los contratos de servicio público deben incluir la lista de rutas subvencionadas, la frecuencia y los tipos de buques que se debe utilizar. Las subvenciones debían ser aprobadas por los ministros competentes. Los principios establecidos en el Decreto del presidente de la República n.º 501/79 y en la Ley n.º 856/86 se aplicaron en los convenios iniciales.

(43) De hecho, en 2009, se calculó la compensación por SIEG con arreglo al método establecido en el convenio inicial en vigor desde 1991 y prorrogado después de la fecha límite inicial del 31 de diciembre de 2008. En particular, la compensación correspondía a las pérdidas netas acumuladas en los servicios gestionados en régimen de servicio público, a las cuales se añadió un importo variable correspondiente al rendimiento del capital invertido.

(44) Los diferentes elementos que constituyen el coste tomado en cuenta para el cálculo de la compensación definida por las autoridades públicas fueron los siguientes: gastos de adquisición, publicidad y alojamiento; gastos de carga, descarga y maniobra; gastos de personal administrativo en tierra; gastos de mantenimiento de los buques; gastos administrativos; gastos de seguro; gastos de alquiler y arrendamiento financiero; combustible; impuestos, y gastos de amortización.

— Compensación concedida en 2010, 2011 y desde 2012

(45) A partir de 2010, la compensación por la gestión del SIEG se ha determinado mediante la aplicación de una nueva metodología establecida por la resolución del CIPE ([20]) de 9 de noviembre de 2007 titulada «Criterios para la definición de las obligaciones de servicio público y las dinámicas tarifarias en el sector del cabotaje marítimo de interés público» (en lo sucesivo «resolución del CIPE») ([21]). Según su premisa, esta resolución del CIPE se adoptó con vistas a la privatización de las empresas públicas que explotan rutas marítimas bajo un régimen de servicio público ([22]). Las disposiciones de la resolución del CIPE se aplicaron en relación con los servicios prestados por las sociedades del grupo Tirrenia hasta 2010, incluso antes de la entrada en vigor de las correspondientes nuevas versiones de los convenios y contratos de servicio público tras las correspondientes privatizaciones.

(46) El método estipulado en la resolución del CIPE permite a las empresas que prestan los servicios públicos marítimos obtener un rendimiento adecuado. La tasa de rentabilidad del capital se calcularía sobre la base del coste medio ponderado del capital («CMPC»).

(47) El rendimiento del capital propio requerido ([23]) se calcula utilizando el modelo de valoración de activos financieros. Sobre la base de este modelo, el coste del capital propio se calcula sobre la base de: i) el tipo de interés sin riesgo; ii) el valor beta (una estimación del perfil de riesgo de la empresa en función del mercado bursátil), y iii) la prima de riesgo de las acciones, asignada al mercado bursátil.

(48) En particular, el coste del capital se calcularía aplicando una prima por riesgo adicional a la tasa de rentabilidad de las actividades sin riesgo. Esta prima se calcula como la prima de riesgo del mercado multiplicado por su valor beta, que mide el nivel de riesgo de una actividad específica con respecto al mercado.

(49) La resolución del CIPE establece que la tasa de rentabilidad de la actividad sin riesgo corresponde al rendimiento bruto medio de las obligaciones a diez años de referencia en comparación con los doce meses anteriores para los que se dispone de datos.

(50) La resolución del CIPE establece una prima de riesgo de mercado del 4 %. Asimismo, en caso de explotación de un servicio en régimen de no exclusividad, el mayor riesgo soportado supuestamente por el operador se remunera añadiendo un 2,5 % adicional a la prima de riesgo de mercado.

([20]) Comisión Interministerial de Programación Económica.
([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana («GURI») n.º 50 de 28 de febrero de 2008.
([22]) De conformidad con el artículo 1, párrafo 999, de la Ley n.º 296 de 27 de diciembre de 2006 y con el artículo 1, letra e), del Decreto-Ley n.º 430/1997.
([23]) La tasa de rentabilidad deseada por un inversor teniendo en cuenta el perfil de riesgo de la empresa y los flujos de efectivo asociados.

(51) De hecho, el importe de la compensación pagada a Toremar no puede, no obstante, exceder el límite de 13 005 441 EUR anuales, tal y como establecido en la Ley de 2009 (véase el considerando 29). Aunque la Ley de 2009 limita la compensación anual pagada a todas las empresas de Tirrenia por la prestación de los servicios marítimos sujetos al régimen de servicio público, la decisión del CIPE contiene también algunas salvaguardas que permiten a dichos operadores cubrir de manera suficiente sus costes de explotación.

(52) En particular, de conformidad con la resolución del CIPE, el alcance de los servicios, las tarifas máximas estipuladas por el nuevo convenio y la compensación concedida realmente deben definirse de manera que otorguen al prestador de servicios la plena cobertura de los costes subvencionables. Se aplica la siguiente fórmula:

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

siendo:

— *VA(RSP)* es el valor actualizado de la compensación por la ejecución de las obligaciones de servicio público;

— *VA(AI(X))* es el valor actualizado de otros ingresos (ingresos por tarifas y otros);

— *VA(CA)* es el valor actualizado de los costes de explotación subvencionables, del reembolso de la deuda y del rendimiento del capital invertido.

(53) Si la ecuación anterior no es válida, podría reducirse el alcance de las actividades subvencionadas o, alternativamente, podría revisarse la organización de los servicios (por ejemplo, el tipo de buques) o modificarse las restricciones tarifarias.

(54) Además, el límite máximo tarifario aplicable a cada servicio, sin impuestos ni tasas portuarias, se ajusta todos los años sobre la base de una fórmula de cálculo del precio máximo:

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

siendo:

— ΔT es la variación porcentual anual en el límite máximo tarifario;

— ΔP es la tasa de inflación para el año de referencia;

— X es una tasa anual real de ajuste del límite máximo tarifario, establecida en el convenio, que se mantiene constante durante todo el período de vigencia del contrato.

(55) La resolución del CIPE también especifica que el límite máximo tarifario puede ajustarse de modo que refleje las variaciones en los gastos por combustible, tomando como referencia los precios estándar a disposición del público.

2.3.2. *Privatización de Toremar*

(56) El 13 de enero de 2010, la Región de Toscana publicó en su Boletín Oficial ([24]) y en la Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana ([25]) el anuncio de licitación para la venta de Toremar y la concesión de compensaciones por servicio público por el cumplimiento de dichas obligaciones en las rutas marítimas mencionadas en el considerando 38. Este anuncio también se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([26]) el 14 de enero de 2010, así como en varios periódicos nacionales ([27]).

(57) Italia ha optado por el procedimiento previsto en el artículo 20, apartado 1, del Código de Contratos Públicos – Decreto Legislativo 163/2006 (en lo sucesivo, «Código de Contratos Públicos»), que reproduce el artículo 21 de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([28]), que dispone que «[la] adjudicación de los contratos relativos a los servicios enumerados en el anexo II B [como los servicios de transporte por vía navegable] se rige exclusivamente por el artículo 23 [especificaciones técnicas] y el artículo 35, apartado 4,[anuncios]». El criterio de adjudicación elegido era el de la oferta económica más ventajosa.

([24]) Boletín Oficial de la Región de Toscana (BURT), n.º 2, 13 de enero de 2010.
([25]) GURI n.º 4 de 13 de enero de 2010.
([26]) DO S 9 de 14.1.2010, p. 10860.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica e La Nazione.
([28]) Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

2.3.2.1. Procedimiento de venta y adjudicación final

(58) Tras la publicación del anuncio de licitación, al término del plazo, once partes manifestaron su interés en participar, a saber: 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. y Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) La documentación presentada por las once empresas confirmó que todas las empresas cumplían todos los requisitos establecidos en el anuncio de licitación, por lo que todas ellas fueron invitadas a presentar una oferta.

(60) Esta invitación contenía el nuevo proyecto de contrato de 12 años que debía ser firmado entre el adjudicatario y la Región de Toscana, así como información más detallada sobre el procedimiento de licitación. En particular, la carta de invitación confirmaba que se elegiría la oferta económicamente más ventajosa para el contrato de servicio con una puntuación de 20 puntos para el precio, 70 puntos para la calidad y 10 puntos para los servicios adicionales. Por lo que se refiere al precio de venta de Toremar, la carta de invitación indicaba un importe fijo de 10 258 397 EUR, calculado sobre la base de un estudio independiente, que evaluó el valor total de los activos de Toremar (véanse los considerandos 65 a 73). Este precio no era negociable ni objeto de la oferta económica de los licitadores.

(61) Por lo tanto, se invitó a todos los licitadores potenciales a incluir en su oferta financiera para la venta de Toremar el importe fijo antes mencionado, mientras que la Región de Toscana habría elegido la oferta económicamente más ventajosa para la licitación en su conjunto sobre la base del precio y otros criterios, principalmente de calidad, relativos al servicio e indicados en la carta de invitación (véase el considerando 60).

(62) Los once licitadores también tuvieron acceso a salas de datos (*data room*) virtuales que contenían:

1) toda la información jurídica, técnica, financiera y comercial relativa a Toremar;

2) información sobre la flota, los activos intangibles y los bienes inmuebles de la empresa;

3) toda la información relativa a los contratos de prestación de servicios y compra de bienes;

4) los procedimientos de puntuación y el impreso de licitación técnico;

5) cualquier otra información necesaria para que los compradores potenciales pudieran valorar correctamente el objeto de la venta.

(63) Dos empresas presentaron una oferta, a saber, Moby y Toscana di Navigazione, dos operadores históricos de enlaces marítimos en Italia. Las otras nueve empresas no presentaron ninguna oferta al término del plazo.

(64) Tras la evaluación de las ofertas, se excluyó Toscana di Navigazione S.r.l. del procedimiento porque su oferta financiera no cumplía los requisitos de capacidad técnica y financiera definidos en el expediente de licitación. Por consiguiente, se adjudicó el contrato a Moby tanto para la privatización de Toremar como para la explotación de los servicios marítimos (véase la sección 2.3.3).

2.3.2.2. Contrato de compraventa

(65) Dada la naturaleza de la licitación, para determinar cuál era la mejor oferta competitiva, la Región de Toscana optó por definir un importe fijo para el precio del capital social de Toremar.

(66) El contrato de compraventa se firmó el 2 de enero de 2012 y define la transferencia de las acciones de Toremar a Moby a un precio fijo de 10 258 397 EUR. Este importe es pagado en diez plazos anuales a partir del final del primer año del contrato, es decir, el 2 de enero de 2013.

(67) El precio fijo de 10 258 397 EUR para el 100 % de las acciones de Toremar se determinó sobre la base de una estimación realizada por expertos independientes encargados por la Región de Toscana y preparados por Fidi Toscana S.p.A. (en lo sucesivo «informe Fidi»).

(68) El importe se refiere al valor de los activos tangibles, edificios, buques, otros activos materiales y financieros de la empresa y a otros créditos de esta al 30 de junio de 2010. Los activos intangibles (por ejemplo, concesiones, autorizaciones, licencias, marcas comerciales, etc.) fueron excluidos de la evaluación y dejados a la discreción de los licitadores. El importe fue después modificado como consecuencia de la diferencia entre el valor contable neto de las acciones al 30 de junio de 2010 y el valor de mercado de estas ([29]).

(69) Este importe incluye también un crédito de 9 772 572 EUR adeudado por Tirrenia (en lo sucesivo, «el crédito»).

(70) De conformidad con el artículo 1, apartados 5 y 6 del contrato de compraventa, Moby declara, en relación con el primer plazo, haber pagado por adelantado a la Región de Toscana la suma de 485 825 EUR, correspondiente a la diferencia entre el precio de venta y el crédito.

(71) De conformidad con el artículo 1, apartado 3, del contrato de compraventa, el pago del precio establecido, sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, está supeditado al pago de 9 772 572 EUR adeudado por Tirrenia a Toremar ([30]). En virtud del artículo 4, apartado 3, del contrato de compraventa, en caso de no recuperación del importe de la deuda, Moby está obligada a transferir el crédito (o cualquier crédito pendiente) a la Región de Toscana en cualquier momento hasta la expiración del contrato de servicio ([31]).

(72) En virtud del artículo 4 del contrato de compraventa, Moby debe notificar a la Región de Toscana cualquier venta de acciones de Toremar a terceros, que, de todos modos, siguen siendo responsables solidarios junto con el nuevo comprador de Toremar de las obligaciones derivadas del contrato de servicio.

(73) Por último, con arreglo al artículo 5 del contrato de compraventa, Banca Popolare di Milano concedió a la Región de Toscana una garantía que cubría el precio total de venta de las acciones de Toremar (incluida la obligación del comprador de ceder el posible importe pendiente del crédito con respecto a Tirrenia).

2.3.2.3. Procedimientos a nivel nacional

(74) El resultado del procedimiento de licitación que condujo a la adjudicación de Toremar y del contrato de servicio público a Moby ha sido objeto de varios procedimientos ante los órganos jurisdiccionales nacionales.

(75) Toscana di Navigazione S.r.l., licitador excluido y denunciante en el presente procedimiento, impugnó ante los órganos jurisdiccionales nacionales la legalidad de su exclusión del procedimiento de licitación. Inicialmente, el denunciante presentó una demanda de medidas provisionales ante el Tribunal administrativo regional (TAR) de Toscana. Mediante Resolución n.º 774, de 14 de julio de 2011, este órgano jurisdiccional desestimó dicha solicitud. Esta decisión fue confirmada en apelación por el Consejo de Estado (Consiglio di Stato) mediante la Auto n.º 3666, de 31 de agosto de 2011, en la que se subrayó, en particular, que la oferta económica presentada por la empresa era incompleta en lo que respecta a los servicios adicionales que debían prestarse y al hecho de que no se fijaba anualmente y, como tal, no podía aplicarse el mecanismo de revalorización previsto en el pliego de condiciones.

(76) Toscana di Navigazione S.r.l. impugnó a continuación el resultado del procedimiento de licitación ante el Tribunal Administrativo Regional de Toscana, que desestimó el recurso mediante Resolución n.º 414, de 1 de marzo de 2012, confirmando que la oferta de la empresa no se ajustaba a las exigencias establecidas por la entidad adjudicadora.

([29]) Debido al calendario del procedimiento de licitación, el informe Fidi supuso que la transmisión efectiva de las acciones no podía tener lugar antes de finales de 2010. En consecuencia, se debe modificar el valor contable neto de los activos al 30 de junio de 2010 para tomar en cuenta el valor de mercado de los activos en el momento de la transferencia efectiva. El valor de mercado de los activos fue definido por otro experto independiente. Esta estimación no se refería al cálculo del precio de venta de las acciones de Toremar, sino al cálculo del valor de sus activos.

([30]) Según Italia, la Ley de 2009 [véase el considerando (26)] preveía en su artículo 4 un compromiso por parte del Ministerio de Hacienda italiano de garantizar que, durante el proceso de privatización, se previeran «compromisos de parte del comprador de Tirrenia SpA y de Siremar SpA de saldar cualquier deuda con Toremar SpA en un plazo de 60 días a partir de la cesión». Cuando Tirrenia entró en administración extraordinaria (véase la decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) ejecutadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su adquirente Compagnia Italiana di Navigazione, la Región de Toscana, con el fin de evitar cualquier impacto negativo en el proceso de privatización de Toremar, incluyó en el contrato de compraventa la cláusula que supedita el pago de la parte del precio correspondiente al crédito a la liquidación de dicha deuda por parte de Tirrenia. Se dio a conocer esta cláusula a todos los participantes en el procedimiento de licitación.

([31]) Sobre la base de informaciones más recientes recibidas de Italia, esta deuda aún no ha sido recuperada. Este crédito fue incluido en la lista de créditos quirógrafos del Tribunal Civil de Roma en el marco del procedimiento de administración extraordinaria.

(77) Toscana di Navigazione S.r.l. interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Consejo de Estado, el cual, mediante Auto n.º 83/2015, resolvió en favor de la empresa, solicitando a la Región de Toscana que revisara el procedimiento de licitación y los requisitos. A raíz de una auditoría efectuada por la Región de Toscana, se adoptó el Decreto n.º 1312, de 30 de marzo de 2015, por el que se confirmaba la decisión de dicha región de excluir a la empresa del procedimiento de licitación, ya que no se habían demostrado los requisitos de capacidad técnica, económica y financiera necesarios para participar en el procedimiento de licitación.

(78) Toscana di Navigazione S.r.l. impugnó el Decreto n.º 1312, de 30 de marzo de 2015, ante el TAR de Toscana, que desestimó el recurso mediante la Resolución n.º 1446, de 26 de octubre de 2015. Esta última fue finalmente confirmada por el Consejo de Estado mediante Auto n.º 3347/2016.

2.3.3. *Nuevo contrato de servicio entre la Región de Toscana y Moby/Toremar*

2.3.3.1. El beneficiario

(79) Como se menciona en el considerando 63, Moby y Toscana di Navigazione presentaron una oferta para el nuevo contrato de servicio público. Tras la exclusión de esta última empresa, Moby/Toremar ([32]) firmó el 2 de enero de 2012 el nuevo contrato de servicio público con la Región de Toscana para la explotación de las rutas marítimas.

(80) En virtud del artículo 1, apartado 2, del nuevo contrato de servicios, Moby presta los servicios previstos en el contrato exclusivamente a través de Toremar.

2.3.3.2. Rutas

(81) Moby/Toremar presta servicios de pasajeros y mixtos (pasajeros y automóviles) en el contexto del régimen de servicio público en las siguientes rutas de cabotaje marítimo:

Livorno – Gorgona – Capraia **(línea A1)**
Piombino – Portoferraio (Isla de Elba) **(línea A2)**
Piombino– Cavo – Portoferraio (Isla de Elba) **(línea A2 rápida)**
Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (Isla de Elba) **(línea A3)**
Porto S. Stefano – Isla del Giglio **(línea A4)**
Porto S. Stefano – Giannutri **(línea A5)**

Cuadro 3 – Red de rutas explotada por Moby/Toremar con arreglo al nuevo contrato de servicio

2.3.3.3. Duración

(82) El nuevo contrato de servicios entre la Región de Toscana y Moby/Toremar tiene una duración de 12 años (2012-2024).

2.3.3.4. Obligaciones de servicio público

(83) Las obligaciones establecidas en el contrato con Moby/Toremar abarcan, entre otras cosas, los puertos a los que se presta servicio, el tipo y la capacidad de los buques asignados a las rutas marítimas explotadas, la frecuencia del servicio y las tarifas máximas.

([32]) El contrato para la adjudicación de servicios de cabotaje marítimo entre las islas del archipiélago de Toscana se celebró entre la Región de Toscana, por una parte, y Moby y Toremar, por otra. Por consiguiente, la presente Decisión se referirá a ambas empresas (como « Moby/Toremar») en todas las secciones relacionadas con el nuevo contrato de servicio público.

2.3.3.5. Disposiciones sobre la compensación y adjudicación definitiva

(84) En el marco del procedimiento de licitación, el importe de la compensación anual en virtud del nuevo contrato para la ejecución de las obligaciones de servicio público en las rutas marítimas mencionadas en el considerando 81 se limitó a un valor máximo de 14 550 400 EUR (para un total de 174 604 810 EUR durante el período contractual de 12 años). Este valor fue determinado por la suma de los siguientes elementos: 13 005 441 EUR, según lo previsto en la Ley de 2009 (véase el considerando 29), más un incremento de 1 544 959 EUR, conforme a lo dispuesto en el artículo 19 *ter*, decimosexto párrafo, letra d), de la Ley de 2009, debido a las importantes inversiones que debe realizar el operador durante todo el período de vigencia del contrato.

(85) Este importe de compensación se determinó sobre la base de la metodología recogida en la resolución del CIPE (véanse los considerandos 45 a 55). Las garantías previstas en la resolución del CIPE se reflejan en el nuevo contrato de servicios.

(86) En virtud del artículo 4, apartado 2, del contrato de servicio, la compensación anual que debía pagarse a Moby/Toremar fue estimada en 13 333 318 EUR. Sin embargo, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del contrato de servicios, la compensación real pagada a Moby/Toremar se determina sobre la base del resultado del servicio realmente prestado (es decir, el precio por kilómetro para cada ruta), teniendo en cuenta los riesgos existentes (comerciales e industriales) establecidos en el contrato (por ejemplo, la reducción de la compensación en caso de incumplimiento en la realización de los enlaces por parte de la empresa, sanciones en caso de interrupción del servicio, etc.).

(87) El contrato de servicio establece una compensación que no excederá de lo necesario para cubrir los costes netos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público (equilibrio económico y financiero). En caso de desviaciones de dicho equilibrio contractual, el contrato de servicio prevé en el artículo 26 un mecanismo de reequilibrio que evalúa todos los parámetros relacionados con el pago de la compensación. Por consiguiente, si, como consecuencia de una modificación sustancial ([33]) de los parámetros económicos en los que se basa, el importe de la compensación resulta insuficiente para cubrir todos los costes ocasionados por la prestación del servicio, el nuevo contrato de servicio prevé una revisión de los parámetros clave de dicha compensación, a saber: i) el sistema tarifario; ii) el nivel de los servicios públicos ofrecidos; iii) el nivel del límite máximo anual de precios, y iv) las subvenciones de capital para las inversiones.

(88) De conformidad con el artículo 4, apartados 4, 5 y 6 del contrato de servicio, la compensación abonada al operador debe reducirse en un 80 % en caso de interrupción del servicio por huelga de los empleados, y en un 30 % en caso de acontecimientos imprevistos; mientras que el incumplimiento en la prestación de los servicios daría lugar al pago de sanciones por parte del operador.

(89) En virtud del artículo 24 del contrato de servicio, el operador está obligado a aplicar un sistema de seguimiento técnico, económico y de gestión, en virtud del cual se presentan a las autoridades regionales, para verificación, las cuentas anuales de pérdidas y ganancias correspondientes al servicio prestado en base al contrato de servicio.

2.3.4. *Prioridad en la asignación de los puntos de amarre*

(90) El artículo 19 *ter*, párrafo 21, de la Ley de 2009, establece que, con el fin de garantizar la continuidad territorial con las islas y en vista de sus obligaciones de servicio público, las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Toremar, mantendrán los puntos de amarre ya asignados y la prioridad en la asignación de otros nuevos, en consonancia con los procedimientos de competencia de las autoridades marítimas tal y como establece la Ley n.º 84 de 28 de enero de 1994 y el Código de navegación italiano.

([33]) El artículo 26, apartado 2, dispone: «Una desviación positiva o negativa del equilibrio económico financiero de la gestión puede deberse a:
a) ineficiencias de gestión;
b) comunicación errónea por parte de la empresa de los servicios efectivamente prestados con el fin de determinar el precio anual;
c) condiciones de mercado excepcionalmente desfavorables, que no dependan de la empresa, que provoquen un deterioro de las condiciones de explotación y, por consiguiente, un aumento de los costes de explotación o una reducción de los ingresos por percepción de tarifas, lo que dará lugar a una variación negativa en los ingresos de explotación superior al 10 %;
d) modificaciones financieras;
e) modificaciones de leyes o reglamentos que establecen nuevas condiciones para el servicio objeto del contrato;
f) nuevas inversiones solicitadas por la Región con cargo a los recursos públicos previstos en el artículo 20;
g) modificación del sistema tarifario de conformidad con el artículo 13;
h) condiciones de mercado excepcionalmente favorables que den lugar a un aumento de los ingresos de explotación superior al 10 %;
i) aumento de los costes unitarios de personal para el cumplimiento del convenio colectivo nacional de trabajo (CCNL) y de la capacidad negociación de la empresa para las pensiones complementarias». (Traducción no oficial de la Comisión).

2.3.5. *Medidas establecidas por la Ley de 2010*

(91) La Ley de 2010 establecía la posibilidad de que las empresas del antiguo grupo Tirrenia utilizaran de forma temporal los recursos financieros ya comprometidos ([34]) para la mejora y modernización de la flota con vistas a cubrir necesidades apremiantes de liquidez. No obstante, se exigió a las empresas del antiguo grupo Tirrenia que hicieron uso de esta posibilidad que repusieran estos fondos específicos a fin de que pudieran también llevar a cabo las mejoras necesarias en sus buques. Estas mejoras eran necesarias para cumplir las nuevas normas internacionales de seguridad derivadas del Acuerdo de Estocolmo de 1996 ([35]).

(92) En particular, haciendo uso de dos líneas de crédito ([36]), se reservaron 23 750 000 EUR para pagar las mejoras de todo el grupo Tirrenia. De este importe, 1 617 300 EUR se asignaron a Toremar, que utilizó este importe para reforzar su flota (véase el considerando 138).

(93) Asimismo, el artículo 1 de la Ley de 2010 establecía también lo siguiente:

a) los convenios iniciales se prorrogan a partir del 1 de octubre de 2010 hasta el final de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar (véase también el considerando 30);

b) el artículo 19 *ter* del Decreto-Ley n.º 135/2009, convertido, con modificaciones, en Ley de 2009, es modificado desde la introducción del párrafo 24 *bis*. Según este apartado, todos los actos y operaciones oficiales en aplicación de lo dispuesto en los apartados 1 a 15 de la Ley de 2009 se benefician de la exención fiscal. Estos apartados se refieren a la liberalización del sector del cabotaje marítimo mediante la privatización del Grupo Tirrenia, incluida la fase preparatoria, es decir, la transferencia de las empresas regionales a las respectivas regiones;

c) para garantizar la continuidad del servicio público y respaldar el proceso de privatización de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, las regiones en cuestión pueden utilizar los recursos del Fondo para las zonas infrautilizadas («FAS») ([37]) con arreglo a la resolución del CIPE ([38]).

2.4. **Procedimiento de infracción n.º 2007/4609**

(94) A raíz de los anteriores intercambios entre los servicios de la Comisión e Italia, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes envió el 19 de diciembre de 2008 una solicitud de información a Italia. Dicha solicitud se refería, entre otras cosas, a la visión general de las rutas de servicio público existentes en ese momento y a la misión de servicio público que Italia preveía con arreglo a los nuevos convenios propuestos. Además, se pidió a Italia que facilitara más datos sobre los planes de privatización del grupo Tirrenia.

(95) En su carta de 28 de abril de 2009, Italia ofreció una respuesta detallada a la solicitud de la Comisión de 19 de diciembre de 2008. En dicha carta, Italia, entre otras cosas:

1) señaló que la prórroga de los convenios iniciales hasta el 31 de diciembre de 2009 era necesaria para lograr la liberalización del sector del cabotaje marítimo en Italia mediante la privatización del grupo Tirrenia;

2) argumentó que la compensación por servicio público concedida al grupo Tirrenia era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas mediante enlaces marítimos que los operadores privados del mercado no proporcionaban de forma satisfactoria;

([34]) Como previsto en el artículo 19, párrafo 13 *bis*, del Decreto-Ley n.º 78/2009, convertido en Ley n.º 102/2009 (en lo sucesivo «Ley 102/2009»), y en el artículo 19 *ter*, apartado 19, de la Ley de 2009.

([35]) Estas normas de seguridad se detallaron posteriormente en la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, traspuesta a la legislación italiana mediante el Decreto Legislativo n.º 45 de 4 de febrero de 2000, en la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, traspuesta a la legislación italiana mediante el Decreto Legislativo n.º 52 de 8 de marzo de 2005 y en la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, traspuesta a la legislación italiana mediante el Decreto Legislativo n.º 65 de 14 de marzo de 2005.

([36]) Todos los fondos (es decir, 7 000 000 EUR) previstos por el artículo 19 *ter*, párrafo 19, de la Ley de 2009 y 16 750 000 EUR de los fondos previstos por la Ley n.º 102/2009.

([37]) El Fondo para las zonas infrautilizadas es un fondo nacional que respalda la aplicación de la política regional italiana. Sus recursos están destinados principalmente a las regiones identificadas como tales por Italia.

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

3) que el 10 de marzo de 2009, se completó un proceso exhaustivo de racionalización de las rutas, teniendo en cuenta los importantes aspectos sociales, laborales y económicos implicados, así como la necesidad de salvaguardar los vínculos esenciales para la continuidad territorial mediante la participación de las seis regiones afectadas en una consulta. Esta racionalización tendría como resultado una reducción del coste neto del servicio público de aproximadamente 66 millones EUR y el despido de unos seiscientos miembros de las tripulaciones de todo el grupo Tirrenia. Italia recordó también que la racionalización de 2009 completó los esfuerzos realizados anteriormente (en 2004, 2006 y 2008) por reducir los servicios operados por el grupo Tirrenia;

4) los objetivos del proceso de racionalización preveían: i) el mantenimiento de los vínculos necesarios para garantizar la continuidad territorial de las islas con las regiones y la protección del derecho a la salud, a los estudios y a la movilidad; ii) la racionalización de los enlaces en presencia de operadores privados que ofrezcan las mismas rutas durante el mismo período, con garantías similares de calidad y continuidad, y iii) la racionalización de los enlaces de verano y de los medios rápidos reservados exclusivamente al transporte de pasajeros;

(5) en su carta, Italia presentó una visión general de las rutas operadas por las compañías del grupo Tirrenia en 2008 y del limitado número de rutas que estas operarían en 2009. Según Italia, estas últimas rutas constituirían la base de los nuevos convenios que debían celebrarse con los nuevos propietarios de las empresas del grupo Tirrenia.

(96) El 21 de diciembre de 2009, el Director General de la Comisión responsable de energía y transportes envió una carta a Italia señalando, entre otras cosas, que, en el contexto de la reestructuración radical del sector del cabotaje marítimo en Italia, y habida cuenta del impacto social que, según Italia, las licitaciones se realizarían sobre la base de un mero contrato de servicio público, la organización de un procedimiento de licitación para la adjudicación de tales contratos a las compañías navieras era aceptable, en principio y con carácter excepcional, para garantizar el cumplimiento del principio de no discriminación entre armadores europeos establecido en el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo ([39]) («Reglamento sobre el cabotaje marítimo»);

(97) El 29 de enero de 2010, ([40]) la Comisión envió una carta de emplazamiento relativa a la aplicación incorrecta del Reglamento sobre el cabotaje marítimo. En esta carta, la Comisión recordó que dicho Reglamento establecía que, si un Estado miembro celebra contratos de servicio público o impone obligaciones de servicio público, debe hacerlo de forma no discriminatoria para todos los armadores comunitarios. Con arreglo al artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento, los contratos de servicio público existentes continuarán vigentes hasta su fecha de expiración. No obstante, la Comisión observó que las empresas del grupo Tirrenia siguieron prestando servicios de transporte marítimo tras la expiración de los respectivos contratos de servicio público (los convenios iniciales). En particular, dichos convenios debían expirar a finales de 2008 pero Italia los prorrogó repetidas veces. Por lo tanto, la Comisión invitó a Italia a presentar sus observaciones al respecto.

(98) También el 29 de enero de 2010, el Director General de la Comisión responsable de energía y transportes respondió a la carta de Italia de 22 de enero de 2010. El Director General subrayó que su respuesta se refería únicamente al cumplimiento del Reglamento sobre el cabotaje marítimo y no a cuestiones relacionadas con las ayudas estatales. En este contexto, el Director General indicó que las justificaciones ofrecidas con respecto a las rutas eran suficientes para despejar las dudas expresadas anteriormente. El Director General recordó que los contratos de servicio público solo pueden cubrir las líneas en las que existe una deficiencia del mercado.

(99) El 29 de marzo de 2010, Italia respondió a la carta de la Comisión de 29 de enero de 2010. En su respuesta, Italia indicó, entre otras cosas, que en el procedimiento de licitación para Toremar, once operadores del sector habían manifestado su interés en participar en las siguientes fases del procedimiento.

(100) El 10 de septiembre de 2010, Italia informó a la Comisión durante una reunión *ad hoc* de que el procedimiento de licitación para el contrato, entre otros, de Toremar, también se había retrasado. Posteriormente, la Ley n.º 163 de 1 de octubre de 2010 prorrogó aún más los convenios iniciales hasta la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar (véase también el considerando 30).

([39]) Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).La Comisión señala que el Reglamento sobre el cabotaje marítimo no requiere que los Estados miembros privaticen sus compañías de transporte marítimo, sino únicamente que liberalicen ese mercado en concreto.

([40]) La carta de emplazamiento se adoptó el 28 de enero de 2010, pero no se notificó a Italia hasta el día siguiente.

(101) A la luz de estos acontecimientos, el 24 de noviembre de 2010 la Comisión envió una carta de emplazamiento adicional en la que afirmaba que:

a) se prorrogaba automáticamente el convenio inicial relativo, entre otras cosas, a Toremar sin ningún procedimiento competitivo;

b) aunque si los contratos de servicio público en cuestión hubieran seguido aplicándose, no se había completado ningún procedimiento de licitación para, entre otros, Toremar;

c) se reservaba el derecho a emitir un dictamen motivado si fuere necesario (teniendo en cuenta cualquier observación que Italia pudiere formular).

(102) Mediante carta de 15 de julio de 2016, Italia informó a la Comisión de que la privatización de todas las empresas del antiguo grupo Tirrenia había terminado. El 8 de diciembre de 2016, la Comisión decidió cerrar el procedimiento de infracción.

3. MOTIVOS PARA INICIAR Y AMPLIAR EL PROCEDIMIENTO

3.1. Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia

3.1.1. *Cumplimiento de la sentencia Altmark y existencia de la ayuda*

(103) En su Decisión de 2011, la Comisión consideró de forma preliminar que la definición de las obligaciones de servicio público no era lo suficientemente clara y, por lo tanto, no le permitía concluir de forma definitiva si contenía o no errores manifiestos. En particular, la Comisión no tenía una imagen completa de las obligaciones reales impuestas a Toremar para la explotación de las rutas en cuestión, en comparación con los servicios ofrecidos por la competencia en las mismas rutas.

(104) La Comisión consideró en un primer momento que el segundo criterio de la sentencia Altmark ([41]) se cumplía, ya que los parámetros que constituían la base del cálculo de la compensación se habían establecido de antemano y cumplían los requisitos de transparencia. En particular, la Comisión señaló que dichos parámetros se describen en el convenio inicial (para la compensación correspondiente a 2009) y en la resolución del CIPE (para la compensación concedida a partir de 2010).

(105) En todo caso, la Comisión consideró que el tercer criterio de la sentencia Altmark no parecía cumplirse y que era posible que los operadores hubiesen sido compensados en exceso por la realización de las tareas de servicio público. En particular, la Comisión expresó sus dudas sobre si la prima de riesgo del 6,5 % que se aplica a partir de 2010 refleja un nivel apropiado de riesgo ya que, a primera vista, Toremar no parecía asumir los riesgos soportados normalmente en la prestación de dichos servicios.

(106) La Comisión también concluyó de forma preliminar que el cuarto criterio de la sentencia Altmark no se había cumplido en la medida en que la prórroga de los convenios iniciales no se había realizado mediante un procedimiento de licitación. Además, la Comisión señaló que no había recibido ninguna prueba que respaldara la afirmación de que Toremar prestaba efectivamente los servicios en cuestión con el menor coste para la colectividad.

(107) En la Decisión de 2011, la Comisión, por tanto, llegó a la conclusión preliminar de que las compensaciones por servicio público pagadas a Toremar en el período 2009-2011 constituían una ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. Asimismo, la Comisión estimó que dicha ayuda debía considerarse como una ayuda nueva.

3.1.2. *Compatibilidad*

(108) En la Decisión de 2011, la Comisión consideró que, en principio, la compensación por servicio público correspondiente a los años 2009-2011 quedaba fuera del ámbito de aplicación de la Decisión SIEG de 2005 ([42]) y del Marco de SIEG de 2005 ([43]). Por lo tanto, la Comisión valoró esta medida directamente con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y expresó dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad aplicables.

([41]) Véase la sentencia del Tribunal de justicia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

([42]) Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

([43]) Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

(109) En la Decisión de 2012, la Comisión señaló que el 31 de enero de 2012 había entrado en vigor un nuevo paquete sobre SIEG consistente en la Decisión SIEG de 2011 ([44]) y en el Marco SIEG de 2011 ([45]). Sin embargo, la Comisión concluyó de forma preliminar que la compensación por servicio público concedida en virtud de la prórroga del convenio inicial no podía considerarse compatible con el mercado interior y exenta de la obligación de notificación con arreglo a la Decisión SIEG de 2011.

(110) La Ley de 2010 establecía la prórroga del convenio inicial de 30 de septiembre de 2010 al final del proceso de privatización. Por consiguiente, la compensación recibida por la empresa el 1 de octubre de 2010 hasta su privatización podía evaluarse con base en el Marco SIEG de 2011, que, según el apartado 69, también se aplica a las ayudas concedidas antes del 31 de enero de 2012 (véanse los considerandos 84 y 85).

3.2. **Privatización de Toremar**

(111) En el momento de la adopción de la Decisión de 2012, la Comisión tenía dudas sobre si el procedimiento de licitación para la venta de Toremar era suficientemente transparente e incondicional para garantizar que esta se realizara a precio de mercado.

(112) En la Decisión de 2012, la Comisión consideró también que algunos requisitos impuestos por la privatización podrían haber limitado el número de licitadores o influido en el precio de venta. La Comisión reiteró su práctica establecida con respecto a las ventas de activos de empresas públicas por parte del Estado (o, en este caso, imputables al Estado): consideraciones no económicas que un vendedor privado no haría, como razones de orden público, requisitos en materia de empleo o de desarrollo regional sugieren la existencia de ayuda estatal si imponen obligaciones onerosas al comprador potencial y pueden entonces reducir el precio de venta.

(113) Del mismo modo, con base en la información disponible en esa fase, la Comisión consideró que los denominados *requisitos técnicos y financieros* impuestos en la licitación de Toremar perturbaban significativamente el desarrollo de la licitación limitando los licitadores potenciales a las compañías navieras existentes, puesto que, en el presente caso, fue puesta en venta la empresa a la que se había adjudicado el contrato de servicio público ([46]).

(114) Por las razones expuestas, la Comisión concluyó de forma preliminar que el procedimiento de privatización de Toremar no era suficientemente transparente ni exento de condiciones que garantizaran por sí mismo que la venta se realizara a precios de mercado. Por lo tanto, la Comisión no pudo excluir, en esta fase, la concesión de una ventaja económica al comprador.

(115) La Comisión consideró también, basándose en la información disponible en el momento en que tomó la Decisión de 2012, que cualquier ayuda que hubiera podido otorgarse durante el proceso de privatización habría sido incompatible.

3.3. **Nuevo contrato de servicio entre la Región de Toscana y Moby/Toremar**

3.3.1. *Cumplimiento de la sentencia Altmark y ayudas*

(116) En las Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la compensación concedida a Toremar (y a su comprador, Moby) no cumplía los criterios de la sentencia Altmark y, por lo tanto, constituía una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión llegó a dicha conclusión en razón de que: i) los competidores que parecían ofrecer servicios similares estaban presentes al menos en determinadas rutas explotadas por Toremar y no se había presentado información suficiente que permitiera a la Comisión determinar si el SIEG reflejaba una auténtica necesidad de servicio público que las fuerzas del mercado no podían satisfacer por sí solas; ii) el cálculo de la compensación con arreglo a la resolución del CIPE parecía dar lugar a una compensación excesiva

([44]) Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público otorgadas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

([45]) Comunicación de la Comisión: marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público

([46]) La licitación exigía a los participantes que demostraran que, durante el período comprendido entre el 30 de noviembre de 2006 y el 30 de noviembre de 2009, habían prestado un volumen de servicios marítimos de al menos 450 000 millas náuticas y notificado un volumen de negocios en los servicios de transporte marítimo no inferior a 150 millones EUR durante los tres últimos ejercicios, incluidos al menos 75 millones EUR procedentes de la explotación de servicios de transporte marítimo de pasajeros.

para el operador por la prestación del servicio público, por las mismas razones expresadas en la Decisión de 2011, y iii) al parecer no se cumplió el cuarto criterio de la sentencia Altmark, ya que el servicio público se adjudicó a condición de que el adjudicatario adquiriera la totalidad de Toremar. La Comisión consideró, de forma preliminar, que si el contrato de servicio público se hubiera licitado sin la obligación de compra, ello habría supuesto un coste más bajo para la colectividad.

3.3.2. *Compatibilidad*

(117) En lo que respecta a la compatibilidad de la compensación a Toremar, la Comisión señaló que, sobre la base de la información facilitada por Italia, la Decisión SIEG de 2011 no parecía ser aplicable al contrato de servicios en cuestión debido al largo período de atribución (12 años). De todas maneras, la Comisión no podía, en esa fase, pronunciarse sobre la aplicación de la Decisión SIEG de 2011, puesto que aún no se había presentado el contrato firmado. La Comisión no ha recibido ninguna información (por ejemplo, el número de pasajeros transportados en los dos ejercicios anteriores a la atribución del servicio) que le permita examinar las condiciones de compatibilidad restantes establecidas en la Decisión SIEG de 2011. La Comisión analizó entonces la ayuda con arreglo al Marco SIEG de 2011 pero concluyó que tenía dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad de dicho marco e invitó a Italia a demostrar si ese era el caso.

3.4. **Prioridad en la asignación de los puntos de amarre**

(118) En la Decisión de 2011, la Comisión concluyó de forma preliminar que, en la medida en que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no comporta remuneración, la medida constituye una ventaja normativa que no implica ninguna transferencia de recursos estatales y, por lo tanto, no puede considerarse como ayuda estatal. Como alternativa, si la prioridad en la asignación de los puntos de amarre comportara remuneración, la Comisión consideró que, en la medida en que Toremar presta un real servicio de interés económico general y que esta prioridad solo se concede con respecto a las rutas cubiertas por el SIEG, no implicaría una ventaja económica adicional ya que sería intrínseca a la prestación del SIEG. No obstante, la Comisión invitó a Italia y a los terceros a que facilitaran más información sobre esta medida.

(119) Puesto que había planteado dudas sobre la legitimidad de la misión SIEG, la Comisión no pudo llegar a una conclusión sobre la compatibilidad de la medida en caso de que se considerara esta como una ayuda.

3.5. **Medidas establecidas por la Ley de 2010**

(120) En la Decisión de 2011, la Comisión concluyó de forma preliminar que todas las medidas establecidas en la Ley de 2010 constituían ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Toremar. Esto incluye: 1) posible uso de fondos destinados a la modernización de los buques para obtener liquidez; 2) exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización, y 3) el posible uso de los recursos del FAS. La Comisión invitó a Italia a aclarar si cada una de estas medidas era necesaria para la prestación del servicio público, y de qué manera.

(121) La Comisión concluyó también de forma preliminar que estas medidas constituían probablemente ayuda de explotación al reducir los gastos que de otra manera habrían corrido a cargo de Toremar y del resto de las empresas del antiguo grupo Tirrenia y, por tanto, dichas medidas deberían considerarse incompatibles con el mercado interior.

4. **OBSERVACIONES DE ITALIA**

4.1. **Sobre las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo**

(122) Italia facilitó una lista de rutas (apoyada por la documentación jurídica correspondiente) explotadas por Toremar y sujetas a las obligaciones de servicio público, incluidas las frecuencias estacionales y los horarios, el entorno competitivo y los motivos que llevan a estas obligaciones de servicio público.

(123) Por lo que se refiere a la existencia de un verdadero SIEG, Italia observa que las obligaciones de servicio público antes mencionadas se han establecido para mantener la continuidad territorial y los enlaces entre el continente y las islas. Este servicio también contribuye al desarrollo económico de las islas y a la facilitación del transporte intermodal, garantizando, a su vez, las que se satisfagan a lo largo del año las necesidades esenciales de movilidad de las comunidades insulares y asegurando que se respete el derecho constitucional a la continuidad territorial.

(124) En lo que respecta al entorno competitivo, Italia facilitó información que demuestra que Toremar es el único operador que explota la mayor parte de las rutas a lo largo del año. Aunque ha habido cierta competencia a lo largo de los años, especialmente en la ruta Piombino – Portoferraio (**línea A2**) con la participación de Moby, Italia considera que el servicio ofrecido por Toremar no puede sustituirse y que la garantía de continuidad territorial no podría haber sido lograda únicamente por las fuerzas del mercado.

4.2. **Acerca de la privatización de Toremar**

4.2.1. *Acerca del precio de venta de Toremar*

(125) Según Italia, la privatización de Toremar implicó la transferencia de la totalidad del capital social de la empresa mediante un procedimiento de licitación pública convocado por la Región de Toscana. Este procedimiento también implicó la adjudicación simultánea de servicios públicos marítimos en el contexto del archipiélago de Toscana por un período de 12 años con el fin de mantener la continuidad territorial.

(126) La Región de Toscana encargó una evaluación por expertos independientes (véanse los considerandos 67 y 68) para evaluar las cuestiones jurídicas y económicas de la venta de Toremar. Según Italia, esta evaluación (informe Fidi) define de manera clara y concisa los procedimientos seguidos para determinar el valor de mercado del capital social de Toremar.

4.2.2. *Acerca del carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento*

(127) Italia subraya que los procedimientos se llevaron a cabo de conformidad con los principios jurídicos de transparencia y no discriminación. Alegó que las once partes interesadas recibieron la información necesaria para presentar su oferta accediendo a una sala de datos en la que se facilitaba toda la documentación. Italia también afirma que, en esta fase del procedimiento, no ejerció ningún control sobre los licitadores potenciales, ya que las respuestas a la convocatoria de manifestaciones de interés no eran vinculantes. También se concedió a las partes participantes en el procedimiento competitivo el derecho a formular preguntas y recibir respuestas de parte del poder adjudicador.

(128) Por lo que se refiere a las dudas de la Comisión sobre los requisitos técnicos y financieros impuestos a los licitadores para participar en la licitación, Italia alega que estos requisitos no son discriminatorios, sino que se basan en la necesidad de seleccionar un operador capaz de aportar conocimientos técnicos específicos teniendo en cuenta el desarrollo cuantitativo y cualitativo de los servicios públicos requeridos. Ello es tanto más cierto en el caso de una oferta como la controvertida en el presente asunto, en la que la venta de Toremar está asociada a la celebración de un nuevo contrato de servicio público ([47]). Según Italia, la presencia de requisitos técnicos y financieros en la licitación no es contraria a la apertura máxima del procedimiento de licitación a todos los licitadores potenciales, sino que es una consecuencia directa y necesaria de esta estructura específica de licitación.

(129) Por lo que se refiere específicamente a los activos transferidos y a la obligación de mantener los niveles de empleo, Italia subraya que la venta de Toremar no incluía ninguna obligación relativa a los niveles de empleo.

4.3. **Acerca de la conformidad de la prórroga del acuerdo inicial y del nuevo contrato de servicio público con los criterios Altmark**

(130) Italia alega que los cuatro criterios Altmark se cumplen tanto en el período 2009-2011 como en el período 2012-2024 por las razones siguientes:

— en efecto, a Toremar se le encomendó la ejecución de obligaciones de servicio público. La prórroga del convenio inicial, así como el nuevo contrato de servicio público, establecen claramente las obligaciones relativas a las rutas que deben cumplirse, el horario, la frecuencia de los viajes, la calidad de los buques que deben utilizarse y la calidad del servicio en general, las obligaciones en materia de tarifas en relación con los puertos a los que se presta servicio y las obligaciones relativas a los derechos de los pasajeros de conformidad con la normativa de la UE. Por lo tanto, Italia considera que las obligaciones de servicio público están claramente definidas y que se cumple el primer criterio Altmark;

([47]) A este respecto, Italia remite a la carta D (2009) 75213 de la Comisión (DG Energía y Transportes) de 21 de diciembre de 2009 (véase el considerando 96).

— los parámetros para el cálculo de la compensación se establecieron previamente de forma objetiva y transparente; estos parámetros se detallan en la Decisión del CIPE que se aplica a la compensación concedida desde 2010 y que también se ha aplicado en el nuevo contrato de servicio público (y en sus anexos). Por consiguiente, Italia considera que dichos parámetros se establecieron de antemano de forma objetiva y transparente y que se ha respetado el segundo criterio Altmark;

— por lo que se refiere al tercer criterio Altmark, la compensación, tanto en la prórroga del convenio inicial como en el nuevo contrato de servicio público, no excede de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público. Esto resulta claramente de la cuenta de pérdidas y ganancias de la empresa, que muestra una pérdida de 372 008 EUR para el trienio 2009-2011 y una pérdida de 353 960 EUR para el quinquenio 2012-2016. Además, debido al mecanismo de reequilibrio introducido en el artículo 26 del nuevo contrato de servicio público, se han tomado medidas para garantizar que cualquier desviación se corrija y, por lo tanto, se evite una compensación excesiva;

— Italia también considera que se cumple el cuarto criterio Altmark. En 2010-2011, la Región de Toscana supervisó la eficiencia de la empresa, mientras que durante el período cubierto por el nuevo contrato de servicio público, la elección de la empresa encargada de ejecutar las obligaciones de servicio público se llevó a cabo mediante un procedimiento de licitación de conformidad con las normas de la UE.

4.4. **Acerca de la tasa de rentabilidad del 9,95 % utilizada para 2010 y la prima de riesgo del 6,5 % prevista en la resolución del CIPE a partir de 2010**

(131) La Decisión de 2011 indicaba que la tasa de rentabilidad del capital invertido para 2010 se había fijado en el 9,95 % antes de impuestos. Se invitó a Italia a justificar esta alegación, ya que la resolución del CIPE prevé que la prima de riesgo del 6,5 % se utilice para determinar el rendimiento del capital mediante la fórmula del coste medio ponderado de capital (CMPC) (véase el considerando 46).

(132) Italia afirma que la referencia a la tasa del 9,95 % concierne a los proyectos de nuevos convenios/contratos de servicio público que fueron objeto del procedimiento de licitación en asociación con las empresas y firmados con los compradores cuando se completó la privatización de cada una de las empresas del grupo Tirrenia (véase el considerando 27).

(133) Italia también hace hincapié en que, dado que el importe de la compensación por la oferta (es decir, la base de la licitación) estaba sujeto a un límite máximo fijado por la Ley de 2009 ([48]), se decidió efectivamente simplificar el cálculo de la compensación mediante la aplicación de una tasa fija de rendimiento del capital. En particular, para el período de prórroga del convenio inicial (es decir, los años 2010-2011), la tasa fija de rentabilidad del capital se calculó en realidad en el 6,9 %. Desde 2012, se ha aplicado una tasa fija de rentabilidad del capital del 6,5 % en el marco del nuevo contrato de servicio público celebrado con Moby/Toremar. Italia alegó que esta tasa fija de rentabilidad del capital es, de todos modos, proporcional a los riesgos en cuestión y que, en cualquier caso, dicho porcentaje es inferior al 9,95 % inicialmente comunicado a la Comisión.

(134) Italia explica además que aplicar la metodología completa establecida en la Decisión del CIPE podría haber dado lugar a una rentabilidad del capital de más del 6,5 %. Por este motivo, Italia considera que su enfoque simplificado es prudente y no prevé una compensación en favor de Moby/Toremar superior a la establecida en la Decisión del CIPE.

4.5. **Prioridad en la asignación de los puntos de amarre**

(135) Italia hace referencia al artículo 19 *ter*, párrafo 21 de la Ley de 2009, que autoriza a Toremar a mantener los puntos de amarre ya asignados a ella, así como la prioridad en la asignación de nuevas franjas horarias con arreglo a la normativa nacional (véase el considerando 90).

(136) Italia subraya que las prioridades en la asignación de los puntos de amarre no provocaron ninguna pérdida de recursos estatales. Según Italia, todos los operadores de transbordadores pagan habitualmente tasas a las autoridades portuarias por los puntos de amarre. Italia alega también que esta prioridad en la asignación de los puntos de amarre se ha aplicado únicamente a las rutas de servicio público y que Toremar, y posteriormente Moby/Toremar, no pagaron ni pagan una tasa adicional por tal prioridad, ya que dada su misión de servicio público, los puertos les asignarían las mejores franjas horarias para el atraque, incluso si no hubiera una prioridad oficial.

([48]) Según Italia, el importe de la compensación objeto del procedimiento de licitación es un límite limitado únicamente a efectos de la evaluación de las ofertas y no establece ningún límite a la compensación efectiva abonada durante el período de vigencia del contrato.

(137) Italia considera que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no conferiría una ventaja importante a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluidas Toremar y su comprador Moby. En particular, argumentan que, en la práctica, esta prioridad solo se aplica en muy contadas circunstancias. El tamaño de la mayoría de los puertos y la planificación por adelantado de las llegadas y salidas garantizan que, en circunstancias normales, con excepción de retrasos o condiciones meteorológicas extremas, no se produzca ningún solapamiento en el uso de puntos de amarre específicos por parte de distintos operadores. Además, dado que Toremar y Moby prestan sus servicios durante todo el año (a diferencia, por ejemplo, de los operadores que los prestan únicamente en temporada alta), sería natural que los puertos les dieran las mejores franjas horarias de atraque, incluso en ausencia de una prioridad oficial. Por estos motivos, Italia considera que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no puede haber otorgado a Toremar y Moby ninguna ventaja significativa.

4.6. **Sobre las medidas recogidas en la Ley de 2010**

(138) Por lo que se refiere a las medidas previstas en la Ley de 2010 (véanse los considerandos 91 y 93), Italia alega que los recursos financieros ya comprometidos por la Ley n.º 102/2009 se asignaron a Toremar y que la empresa los utilizó realmente para los fines inicialmente previstos. En particular, Toremar utilizó 1 617 300 EUR para modernizar su flota para cumplir las normas internacionales de seguridad (es decir, 808 650 EUR para la modernización del buque Aethalia y 808 650 EUR para aquella del Liburna). Italia alega también que estos fondos no se utilizaron con fines de liquidez.

(139) Con respecto a las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización, Italia alegó que, en cuanto se refiere al impuesto de sociedades, la medida no se ha aplicado, ya que las transferencias de Caremar, Saremar y Toremar a las regiones se realizaron gratuitamente. Por lo tanto, en ausencia de remuneración, el artículo 86, apartado 1, letra a), del Texto único de los impuestos sobre la renta no se aplica a las plusvalías en caso aportaciones de activos a cambio del pago de una contraprestación. Con respecto al IVA, Italia observa que las transferencias de Caremar, Saremar y Toremar constituyen operaciones exentas de IVA en virtud del artículo 10, apartado 1, punto 4, del Decreto del presidente de la República n.º 633 de 26 de octubre de 1972. Por lo que se refiere a los impuestos indirectos distintos del IVA, Italia subraya que la exención prevista en la Ley de 2010 fue concebida con fines de simplificación administrativa. Desde el punto de vista fiscal, sus efectos pueden considerarse insignificantes y de poca repercusión con respecto a los impuestos de tipo fijo. En particular, se refiere a la tasa de registro (168 EUR por documento), los derechos de inscripción en el registro de propiedades e hipotecas (168 EUR cada una) y derecho de timbre (14,62 EUR por cuatro páginas).

(140) En lo que respecta a los recursos del FAS, Italia alega que Toremar no recibió ningún beneficio; además, aclaró que los recursos del FAS no se utilizaron para proporcionar una compensación adicional a las empresas del antiguo Grupo Tirrenia, incluida Toremar. Por el contrario, estos recursos se ofrecieron para complementar los créditos presupuestarios previstos para el pago de las compensaciones por servicio público del antiguo grupo Tirrenia en caso que resultaran insuficientes. Italia observa que el artículo 1, apartado 5 *ter*, del Decreto-Ley n.º 125/2010 permitió a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar en parte la compensación periódica por servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos. Además, Italia aclaró que, en virtud del artículo 26 del Decreto-Ley n.º 185/2008, se asignaron al Grupo Tirrenia 65 millones EUR por cada uno de los años 2009, 2010 y 2011 y posteriormente 195 millones EUR de los recursos del FAS. Estos fondos se transfirieron después a la cuenta del Ministerio de Transportes para el pago de compensaciones por servicio público a las empresas del antiguo grupo Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar y Saremar). Por lo tanto, esta medida solo afectaría a una asignación de recursos en el presupuesto italiano para el pago de compensaciones por servicio público.

4.7. **Acerca de la conformidad de la prórroga del Convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con la Decisión SIEG de 2011**

(141) Italia explicó por qué esta medida estaría en consonancia con la Decisión SIEG de 2011 si fuera ayuda, aunque concluyendo que la compensación por servicio público abonada a Toremar en virtud del nuevo contrato de servicio público no constituía una ayuda estatal.

(142) En su respuesta, Italia indicó el tráfico medio anual del conjunto de las rutas durante el período 2010-2016. Sobre esta base, Italia facilitó datos sobre el tráfico de pasajeros para demostrar que el umbral de 300 000 pasajeros establecido en el artículo 2, apartado 1, letra d), de la Decisión SIEG de 2011 no se superó en ninguna de las rutas explotadas por Toremar hasta finales de 2011, y por Moby/Toremar a partir de 2012.

4.8. **Acerca de la conformidad del Convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con el Marco SIEG de 2011**

(143) Italia también alegó que no había compensación excesiva en favor de Moby/Toremar y que se cumplían las condiciones del Marco SIEG de 2011.

(144) Con el fin de justificar lo anterior, Italia presentó información sobre los importes del rendimiento del capital para el período 2010-2017 y la metodología utilizada para verificar que no existe una compensación excesiva por los servicios prestados por Toremar y Moby/Toremar, así como los costes e ingresos de cada ruta durante el período 2010-2017 y el período de amortización de la flota para los años 2009-2017 ([49]).

(145) Además, Italia explicó que Toremar (y Moby/Toremar) no ejercía ninguna actividad comercial desde 2009.

5. **OBSERVACIONES DE MOBY/TOREMAR**

5.1. **Sobre las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo**

(146) Moby/Toremar alega que el nuevo contrato de servicio público y sus anexos definen específicamente las obligaciones de servicio público relativas a las rutas marítimas en cuestión. Estas obligaciones se refieren, entre otras cosas, a la calidad y las características del servicio (viajes por efectuar, horarios, condiciones de servicio) y a las tarifas aplicables.

(147) En respuesta a la alegación del denunciante de creación de un monopolio en la ruta Piombino – Isla de Elba a raíz de la fusión entre Toremar y Moby, estas últimas señalan que la autorización concedida a dicha concentración por la autoridad nacional garante de la competencia mediante la Decisión n.º 22622, de 19 de julio de 2011, con sujeción al cumplimiento de determinados requisitos, tenía precisamente por objeto garantizar la existencia de competencia en dicha ruta.

(148) Además, Moby/Toremar alega que en las rutas en cuestión no se podría prestar el servicio sin ayuda pública y que el mercado solo no bastaría para prestar los servicios de conformidad con los requisitos mínimos del contrato público.

5.2. **Acerca de la privatización de Toremar**

5.2.1. *Acerca del precio pagado por las acciones de Toremar*

(149) Moby/Toremar alega que la privatización de Toremar no implica ayuda estatal, ya que el precio convenido fue certificado por un evaluador independiente.

5.2.2. *Acerca del carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento y la asociación de los activos de Toremar a un nuevo contrato de servicio público*

(150) En respuesta a la posición preliminar de la Comisión en la Decisión de 2012, según la cual los requisitos técnicos y financieros de la licitación pueden haber limitado el número de competidores potencialmente interesados en presentar una oferta, Moby/Toremar alega que estos requisitos eran realmente necesarios, habida cuenta de la estructura particular de Toremar resultante del hecho de haber formado parte del Grupo Tirrenia.

(151) Según Moby/Toremar, Toremar no disponía de todas las instalaciones necesarias para prestar por sí sola los servicios marítimos requeridos y siempre ha utilizado en el pasado los servicios del Grupo Tirrenia, en particular aquellos de carácter comercial (por ejemplo, la coordinación de las actividades de las oficinas portuarias de venta de billetes, los centros de asistencia telefónica y comunicación), de carácter técnico (por ejemplo, gestión de los sistemas de información) y algunos servicios más especializados (por ejemplo, gestión de la oferta).

(152) Por lo tanto, Moby/Toremar alega que la licitación, tal como fue concebida, no puede considerarse discriminatoria y que la solicitud de la Región de Toscana de que el comprador de Toremar operara ya en el sector del transporte marítimo de pasajeros está motivada por consideraciones de política industrial destinadas a garantizar la continuidad del servicio.

([49]) Véase el análisis más detallado en la sección 6.3.1.

(153) Moby/Toremar alega que si debiera adjudicarse el contrato de servicio sin la venta de Toremar, esta última no tendría ninguna otra razón para seguir operando y no habría sido fácil revenderla en el mercado, dada la especificidad de la flota. Además, según las partes, la Región de Toscana habría debido pagar probablemente una compensación más elevada por el servicio, habida cuenta de que el operador habría tenido que equiparse con los buques y el personal necesarios. Además, la Región de Toscana habría tenido que soportar los costes de desmantelamiento de la flota de Toremar y de gestión y liquidación de la empresa. Por lo tanto, la asociación de activos de Toremar en el marco de un nuevo contrato de servicio público minimiza los costes de la intervención estatal.

(154) Por último, en respuesta a la alegación del denunciante de que el procedimiento de licitación había conferido una ventaja a Moby, Moby/Toremar hace referencia al procedimiento nacional (véase la sección 2.3.2.3), que confirmó el resultado del procedimiento de licitación relativo a la privatización de Toremar y la adjudicación del contrato de servicio.

5.3. **Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con los criterios Altmark**

(155) Moby/Toremar afirma que el nuevo contrato de servicio público cumple todos los criterios Altmark.

(156) Según las partes, las obligaciones de servicio público están claramente definidas y los parámetros de la compensación se fijan previamente de forma objetiva y transparente. Además, en virtud del mecanismo de adjudicación del servicio (subasta a la baja) y del sistema de control establecido, en virtud del cual Toremar solo recibe una compensación por las actividades efectivamente realizadas, dicha compensación no excede de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público.

(157) Por último, Moby/Toremar alega que se eligió la empresa responsable de la ejecución de las obligaciones de servicio público mediante un procedimiento de licitación conforme al derecho de la Unión.

5.4. **Acerca de la prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia**

(158) Moby/Toremar hace referencia a la Decisión 2005/163/CE (en lo sucesivo «Decisión de 2004»), mediante la cual declaró que la compensación concedida por Italia a las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia era parcialmente compatible con el mercado interior, en otros aspectos parcialmente compatible, siempre que se cumplieran varios compromisos asumidos por Italia y, en otros aspectos, aún parcialmente incompatible con el mercado interior.

(159) Las dos empresas alegan que, sobre la base de dicha Decisión, la Comisión había confirmado la compatibilidad del convenio inicial hasta su fecha de expiración a finales de 2008 y que su prórroga para los años 2009 a 2011 no es solo la continuación de una medida compatible, es decir, de una medida de ayuda existente. Esta prórroga no implica cambios sustanciales y era necesaria para la organización del procedimiento de privatización de las empresas pertenecientes al grupo Tirrenia.

(160) Moby/Toremar alega además que, aun cuando la Comisión considera que Toremar había recibido ayuda estatal en el pasado a través de la prórroga del convenio inicial, ello se ve contradicho por el hecho de que Toremar fue vendida en el marco de un procedimiento de licitación pública, es decir, en condiciones de mercado, a Moby por un precio que incluía, entre otras cosas, una evaluación de dicho elemento de ayuda. Por consiguiente, incluso sobre la base de una jurisprudencia reiterada ([50]), la prórroga del convenio inicial no es pertinente para apreciar la existencia de una ayuda estatal.

([50]) En apoyo de sus alegaciones, las partes se remiten a las siguientes sentencias: sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de septiembre de 2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de septiembre de 2002, Falck, asuntos acumulados C-74/00P y C-75/00P, ECLI:EU:C:2002:524 4, y sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 2004, Alemania/Comisión, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **EVALUACIÓN**

6.1. **Existencia de una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1 del TFUE**

(161) A tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE «son incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(162) Los criterios previstos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. De ellos se deduce que las medidas notificadas constituyen ayuda estatal a la luz del artículo 107, apartado 1, del TFUE solo si deben cumplirse todas las condiciones mencionadas. El apoyo financiero tendrá que:

a) ser otorgado por un Estado miembro o mediante fondos estatales;

b) favorecer a determinadas empresas o producciones,

c) falsear o amenazar falsear la competencia, y

d) afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(163) La Comisión señala que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, que únicamente se aplica a las rutas de servicio público, está indisolublemente ligada a la prestación del SIEG por parte de Toremar y su comprador Moby. Por lo tanto, esta medida se evaluará de forma conjunta con la compensación por servicio público concedida a estas empresas (véanse las secciones 6.1.1 y 6.1.2).

(164) La Comisión señala también que el nuevo contrato de servicio público entre Italia y Moby/Toremar debe evaluarse conjuntamente con la privatización de Toremar. Esta apreciación conjunta es adecuada porque, en esencia, Italia organizó el nuevo contrato de servicio público de tal manera que el adjudicatario debería haber adquirido la totalidad del capital social de Toremar para cumplir las obligaciones de servicio público establecidas en dicho contrato de servicio público.

6.1.1. *Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia*

6.1.1.1. Fondos estatales

(165) Toremar recibió un mandato de Italia para explotar las rutas marítimas cubiertas por el convenio inicial, que posteriormente se prorrogó. El convenio inicial se celebró con el Estado y este último paga a Toremar la correspondiente compensación por servicio público con cargo a su presupuesto. Por lo tanto, la compensación por servicio público pagada a Toremar es imputable al Estado y otorgada mediante fondos estatales.

(166) La Comisión toma nota de que, según Italia, todos los operadores de transbordadores pagan cánones ordinarios a las correspondientes autoridades portuarias por los puntos de amarre pero que Toremar no pagó ningún derecho adicional por la prioridad en la asignación de estos. Sin embargo, la Comisión considera que, en principio, Italia podría haber optado por imponer un derecho adicional por la concesión de dicha prioridad y, al no hacerlo, ha renunciado a percibir ingresos estatales. Asimismo, puesto que la prioridad en la asignación de puntos de amarre se concede por ley (véase el considerando 90) es imputable al Estado.

6.1.1.2. Selectividad

(167) Para poder ser calificada como ayuda estatal, una medida debe ser selectiva. La compensación por servicio público en relación con la prestación de los servicios de transporte marítimo en cuestión se otorgó únicamente a Toremar y es, por lo tanto, selectiva. Dado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre se concedió únicamente a las empresas del antiguo grupo Tirrenia (incluida Toremar), es también selectiva.

6.1.1.3. Ventaja económica

(168) La Comisión recuerda que la compensación por servicio público concedida a una empresa puede no constituir una ventaja económica bajo determinadas condiciones estrictamente definidas.

(169) En particular, en la sentencia Altmark ([51]), el Tribunal de Justicia mantuvo que si una intervención estatal debe considerarse una compensación directa que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto poner a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no entra en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1 del TFUE.

(170) Sin embargo, el Tribunal de Justicia también aclaró que, para que dicha compensación de servicio público pueda eludir la calificación de ayuda estatal en un caso concreto, se debe cumplir los cuatro criterios acumulativos («criterios Altmark») que se resume a continuación:

— la empresa beneficiaria debe ser encargada efectivamente de la ejecución de obligaciones de servicio público, que deben estar claramente definidas («primer criterio Altmark»);

— los parámetros para el cálculo de la compensación deben definirse previamente de forma objetiva y transparente («segundo criterio Altmark»);

— la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de dichas obligaciones (en lo sucesivo «tercer criterio Altmark»);

— cuando, en un caso específico, la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público, habría soportado para ejecutar dichas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas («cuarto criterio Altmark»).

(171) La Comisión precisó la forma en que aplica los criterios Altmark en su Comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general («Comunicación SIEG») ([52]).

(172) Dado que deben cumplirse todos los criterios Altmark acumulativamente, el incumplimiento de cualquiera de estos criterios llevaría a la Comisión a la conclusión de que la medida objeto de análisis proporciona una ventaja económica al beneficiario. La Comisión evaluará en primer lugar el cumplimiento del cuarto criterio Altmark 4.

(173) El cuarto criterio Altmark dispone que la compensación debe ser el mínimo necesario para no ser considerada ayuda estatal. Este criterio se considera cumplido cuando el beneficiario de la compensación por servicio público haya sido elegido en el marco de un procedimiento de licitación que permita elegir al licitador capaz de prestar los servicios con el menor coste para la colectividad, o si esto no es posible, cuando la compensación se haya calculado en referencia a los costes de una empresa eficiente.

(174) Para ninguna de las prórrogas del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2012, Toremar fue seleccionada mediante un procedimiento de licitación pública. Italia se ha limitado a prorrogar el sistema ya existente, autorizando así al operador preestablecido a seguir recibiendo una compensación por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

(175) Además, Italia no ha facilitado a la Comisión información que indique que el nivel de compensación se determinó sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con medios de transporte para poder cumplir las exigencias de servicio público, habría soportado para cumplir estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las mismas. El argumento de Italia de que la Región de Toscana supervisó la eficacia de Toremar durante el período 2010-2011 no es suficiente para cumplir este criterio, ya que no demuestra si los costes realmente soportados por Toremar para cumplir sus obligaciones de servicio público se ajustaban a los de una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con medios de transporte.

(176) La Comisión concluye, por lo tanto, que el cuarto criterio Altmark no se ha cumplido en el caso que nos ocupa.

([51]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

([52]) Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

(177) Dado que los cuatro criterios Altmark no se cumplen acumulativamente en el presente caso, la Comisión concluye que la compensación por la explotación de las rutas marítimas en virtud de la prórroga del convenio inicial confirió una ventaja económica a Toremar.

(178) En lo que se refiere a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, la Comisión recuerda, en primer lugar, que la Autoridad italiana de competencia y mercado (AGCM) consideró, al menos en dos circunstancias, que esta medida tiene un valor económico ([53]). Sin embargo, Toremar no paga ningún derecho por la prioridad en la asignación de los puntos de amarre (véase el considerando 136). Además, la Comisión observa que esta prioridad en la asignación de los puntos de amarre tiene, al menos en teoría, el potencial de reducir los costes del operador (por ejemplo, porque el atraque garantizado puede reducir los tiempos de espera en los puertos y, por lo tanto, reducir los costes de combustible) o aumentar los ingresos (por ejemplo, porque algunos horarios atraen una mayor demanda de pasajeros). En la medida en que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre permite un procedimiento de atraque más rápido, los usuarios del servicio de transbordador pueden preferir al operador que se beneficia de dicha medida. Aunque si tales efectos solo se materializaran en circunstancias limitadas o fueran relativamente pequeños, la prioridad en la asignación de puntos de amarre podría seguir constituyendo una ventaja económica para Toremar.

6.1.1.4. Efecto sobre la competencia y los intercambios comerciales

(179) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras que compiten en el mercado comercial de la UE, se considerará que esto afecta a las otras empresas ([54]). Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia ([55]).

(180) En el presente asunto, el beneficiario opera en competencia con otras empresas que prestan servicios de transporte marítimo en la Unión, en particular desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo ([56]) y del Reglamento sobre el cabotaje marítimo, que liberalizaron el transporte marítimo internacional y el mercado de cabotaje marítimo, respectivamente. El hecho de que Toremar fuera en aquel momento el único operador en determinadas rutas no significa que otros operadores (internacionales) no hubieran podido estar interesados en ofrecer servicios de transporte marítimo similares. Por lo tanto, es probable que la compensación por la explotación de rutas marítimas en el marco de la prórroga del convenio inicial afecte al comercio en la Unión y falsee la competencia en el mercado interior. Por los mismos motivos, esta conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

6.1.1.5. Conclusión

(181) Dado que se cumplen todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que tanto la compensación por servicio público abonada sobre la base de sucesivas prórrogas del convenio inicial como la prioridad en la asignación de puntos de amarre para las rutas de servicio público constituyen ayuda estatal en favor de Toremar.

6.1.1.6. Ayuda nueva o existente

(182) La Comisión observa, en un primer momento, que no se evaluará en la presente Decisión la compensación abonada a Toremar por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público hasta finales de 2008. La evaluación de esta compensación, y si puede o no clasificarse como ayuda existente sobre la base del artículo 4, apartado 3, del Reglamento sobre la base del artículo 4, apartado 3, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo, será objeto de otra decisión de la Comisión ([57]).

(183) El artículo 1, letra c), del Reglamento (UE) n.º 2015/1589 del Consejo ([58]) define «nueva ayuda» como «toda ayuda, es decir, los regímenes de ayudas y ayudas individuales, que no sean ayudas existentes, incluidas las modificaciones de ayudas existentes». Además, el artículo 108, apartado 3, del TFUE establece que los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas existentes deben notificarse a la Comisión a su debido tiempo y no pueden ejecutarse antes de que en el procedimiento se haya conducido a una decisión definitiva ([59]). En consonancia con la posición de los órganos

([53]) Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) ejecutadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su comprador Compagnia Italiana di Navigazione (DO L 332 de 12.10.2020, p. 45), considerando 265.

([54]) Véanse, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, apartado 11; la sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de noviembre de 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, apartado 21; la sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 2004, Italia/Comisión, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, apartado 44.

([55]) Sentencia del Tribunal de primera instancia de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([56]) Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, que aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

([57]) Decisión (UE) 2020/1411 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a la ayuda estatal n.º C 64/99 (ex NN 68/99) ejecutada por Italia en favor de las compañías navieras Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo Tirrenia) (DO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

([58]) Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen modos de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

([59]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de octubre de 2016, DEI y Comisión/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, apartado 45.

jurisdiccionales de la Unión ([60]), la Comisión considera que modificar (es decir, prorrogar) la duración de un régimen de ayudas que tenía un plazo claro (es decir, el 31 de diciembre de 2008) es suficiente para convertirla en nueva ayuda, independientemente de que se hayan modificado o no otras características de la medida.

(184) Por las razones expuestas, la Comisión considera que, con independencia de si la compensación concedida a Toremar hasta finales de 2008 se consideró o no como ayuda existente ([61]), la compensación por servicio público pagada en virtud de la prórroga del convenio inicial debe considerarse como una nueva ayuda. Esta conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

6.1.2. *Adjudicación a Moby/Toremar del nuevo contrato de servicio público asociado a Toremar*

(185) Para determinar si la adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado a Toremar constituye una ventaja en favor de Moby/Toremar en virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe verificar el cumplimiento de los criterios Altmark (véase el considerando 170).

6.1.2.1. Primer criterio Altmark

(186) La Comisión recuerda que no hay ninguna definición uniforme y precisa de qué servicios pueden considerarse SIEG con arreglo al Derecho de la Unión, ya sea en virtud del primer criterio Altmark o en el del artículo 106, apartado 2, del TFUE ([62]). El apartado 46 de la Comunicación SIEG dice lo siguiente:

«a falta de normas específicas de la Unión que definan el alcance de la existencia de un SIEG, los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación para definir un servicio determinado como servicio de interés económico general y para compensar al prestador del servicio. Las competencias de la Comisión al respecto se limitan a comprobar si el Estado miembro ha incurrido en error manifiesto al definir un servicio como servicio de interés económico general (SIEG) y al evaluar la ayuda estatal contenida en la compensación. Cuando existan normas específicas de la Unión, la apreciación de los Estados miembros estará sujeta a ellas, sin perjuicio de la obligación de la Comisión de evaluar si el SIEG se ha definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales».

(187) Por consiguiente, se otorga a las autoridades nacionales la facultad de considerar determinados servicios como servicios de interés general y de estimar que deben llevarse a cabo sobre la base de obligaciones de servicio público a fin de garantizar la protección del interés público cuando las fuerzas del mercado no sean suficientes para garantizar la prestación de dichos servicios en el nivel o condiciones requeridos.

(188) En el ámbito del cabotaje, el Reglamento sobre el cabotaje marítimo establece determinadas normas detalladas de la Unión sobre obligaciones de servicio público y, con el fin de comprobar la presencia de ayuda estatal a las empresas que prestan servicios de transporte marítimo, en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo («Directrices marítimas») ([63]).

(189) A tenor del artículo 4, apartado 1, del Reglamento sobre cabotaje marítimo,

«[u]n Estado miembro podrá celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público como condición para la prestación de servicios de cabotaje a las compañías navieras que participen en servicios regulares con origen o destino en islas y entre islas. Cada vez que un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria con respecto a todos los armadores comunitarios».

([60]) Sentencia del Tribunal de primera instancia de 6 de marzo de 2002, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava y otros/Comisión, asuntos acumulados T-127/99, T-129/99 y T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, apartado 175.
([61]) Decisión (UE) 2020/1411.
([62]) Sentencia del Tribunal de primera instancia de 12 de febrero de 2008, BUPA y otros/Comisión, T-289/03, Rec. 2008, II-00081, ECLI: EU:T:2008:29, apartado 96. Véanse asimismo las conclusiones del Abogado General Tizzano en el asunto C-53/00 Ferring (Rec. 2001 p. I-9069), y las conclusiones del Abogado General Jacobs en el asunto C-126/01 GEMO (Rec. 2003, p. I-13769).
([63]) Comunicación C(2004) 43 de la Comisión, Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

(190) El artículo 2, apartado 3 del mismo Reglamento establece que un contrato de servicio público puede incluir: servicios de transporte que cumplan normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad, servicios de transporte complementarios, servicios de transporte a determinados precios y condiciones, en particular para determinadas categorías de pasajeros o para determinados enlaces, adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

(191) La sección 9 de las Directrices de transporte marítimo establece que «podrán imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público para los servicios a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo», o servicios regulares con origen o destino en islas y entre islas.

(192) De la reiterada jurisprudencia se desprende que las obligaciones de servicio público solo pueden imponerse si están justificadas por la necesidad de garantizar unos adecuados servicios regulares de transporte marítimo que no pueden ser asegurados únicamente por las fuerzas del mercado ([64]). La Comunicación sobre la interpretación del Reglamento sobre el cabotaje marítimo ([65]) confirma que «corresponde a los Estados miembros (incluidas, en su caso, las autoridades regionales y locales) determinar en qué rutas se exigen obligaciones de servicio público En particular, podrán establecerse obligaciones de servicio público para los servicios regulares de cabotaje insular (de línea) si el mercado no ofrece servicios adecuados». Además, el artículo 2, apartado 4, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo define las obligaciones de servicio público como aquellas que «el armador en cuestión, si considerase su interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida ni en las mismas condiciones».

(193) En concordancia con la jurisprudencia ([66]), para evaluar si se cumple el primer criterio Altmark, la Comisión llevará a cabo una evaluación en tres etapas para verificar la existencia de una necesidad real de servicio público (fases primera y segunda) y su necesidad y proporcionalidad (tercera fase). La Comisión evaluará:

1) la existencia de una demanda de los usuarios;

2) la incapacidad de los operadores del mercado para satisfacer esta demanda en ausencia de una obligación impuesta por las autoridades públicas (existencia de una deficiencia del mercado);

3) si el recurso a simples obligaciones de servicio público no bastara para paliar tal carencia (enfoque menos perjudicial).

1) Demanda por parte de los usuarios

(194) En el presente asunto, se encomendó a Toremar la prestación de servicios mixtos (pasajeros y vehículos) en varias rutas indicadas en el cuadro 3. Las obligaciones de servicio público de Toremar se referían a los puertos cubiertos, el tipo y la capacidad de los buques asignados a los enlaces marítimos explotados bajo el régimen de servicio público, la frecuencia del servicio y las tarifas máximas que debían aplicarse.

(195) Como se explica en el considerando 123, Italia impuso las obligaciones de servicio público establecidas en el nuevo convenio, principalmente con el objetivo de: i) garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas, y ii) contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión, mediante servicios regulares y fiables de transporte marítimo. La Comisión considera que, sin duda, estos pueden ser objetivos legítimos de interés público.

(196) Históricamente, los objetivos perseguidos por Italia no se han alcanzado únicamente mediante la interacción de las fuerzas del mercado. De hecho, se garantizó tradicionalmente la adecuación de estos servicios mediante obligaciones de servicio público impuestas con este fin a las empresas del antiguo Grupo Tirrenia y consagradas en los convenios iniciales. La Comisión observa que se ha explotado las rutas en cuestión, en gran medida sin modificaciones, durante varios años, al menos desde la entrada en vigor del convenio inicial. Italia, y en particular las autoridades regionales afectadas, consideró que estos servicios eran (y seguían siendo) necesarios para satisfacer la demanda de los usuarios.

([64]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([65]) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones que actualiza y corrige la Comunicación sobre la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) [COM (2014) 232 final de 22.4.2014].

([66]) Véase la sentencia del Tribunal de primera instancia de 1 de marzo de 2017, SNCM/Comisión, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, apartados 130 y 134.

(197) Para ilustrar la demanda real de servicios por parte de los usuarios, Italia facilitó estadísticas que mostraban que Toremar transportaba 1 462 570 pasajeros y 317 488 vehículos en cinco rutas de servicio público combinadas en 2010. Los datos de 2011 fueron ligeramente inferiores (1 437 613 pasajeros y 294 433 vehículos). Esto demuestra que durante los dos años anteriores a la atribución de las obligaciones de servicio público a Moby/Toremar, hubo una fuerte demanda agregada de servicios de transporte marítimo en las rutas en cuestión (véase el considerando 95 para las estadísticas sobre rutas individuales en los años 2009-2011).

(198) Para demostrar después que la demanda de los usuarios seguía existiendo cuando Moby/Toremar comenzó a operar sobre la base del nuevo contrato de servicio público en las seis rutas, Italia también facilitó estadísticas agregadas hasta finales de 2018 (véanse los cuadros 4 y 5). Esto confirma que la demanda de los usuarios se mantuvo, con ligeras variaciones al alza o a la baja, a excepción de 2012, cuando registró una mayor variación al alza debido principalmente a la renovación estructural de la red de ventas, que tuvo un impacto positivo en el aumento del tráfico durante la temporada alta de ese año. De todos modos, un análisis de las estadísticas por ruta para cada año hasta finales de 2018 no indicó que la demanda de los usuarios en rutas específicas hubiera desaparecido.

Año	Línea A1	Línea A2	Línea A2 rápida	Línea A3	Línea A4	Línea A5	Número total de pasajeros
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Cuadro 4 – Estadísticas de pasajeros para los años 2012-2018

Año	Línea A1	Línea A2	Línea A2 rápida	Línea A3	Línea A4	Línea A5	Número total de vehículos
2012	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Cuadro 5 – Estadísticas de los vehículos para los años 2012-2018 ([67])

(199) La Comisión considera que las estadísticas mencionadas anteriormente muestran claramente que existe una demanda efectiva de servicios de transporte de viajeros y servicios mixtos en cada una de las seis rutas de servicio público en cuestión. Puede, por lo tanto, concluirse que estos servicios responden a necesidades de servicio público y a una demanda real de los usuarios.

2) Existencia de una deficiencia de mercado

([67]) Los buques utilizados en la línea A2 rápida y en la línea A5 no pueden transportar vehículos.

(200) Según el apartado 48 de la Comunicación SIEG, «no sería adecuado vincular obligaciones específicas de servicio público a una actividad que ya efectúan, o pueden efectuar satisfactoriamente y en condiciones, tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado» ([68]). Por consiguiente, la Comisión debe examinar si el servicio sería inadecuado si se encomendara exclusivamente a las fuerzas del mercado, habida cuenta de las obligaciones de servicio público impuestas por el Estado miembro en virtud del nuevo contrato de servicio público. A este respecto, el apartado 48 de la Comunicación SIEG señala que «la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si los Estados miembros ha cometido errores manifiestos».

(201) La Comisión observa que, durante el período anterior a la firma del nuevo contrato de servicio público con Moby/Toremar, otros operadores ofrecieron servicios de transbordador en algunas de las rutas incluidas en este nuevo contrato, aunque no necesariamente a lo largo del año y con la misma frecuencia. Sobre la base de la situación de la competencia en el período previo a la atribución del servicio el 2 de enero de 2012 (tal como se describe en el considerando 38), la Comisión evaluará, para cada ruta afectada, si los servicios prestados por otros operadores eran equivalentes a los que tuvieron que prestar Moby/Toremar en virtud del nuevo contrato de servicio público.

(202) El siguiente cuadro describe la situación de la competencia en las rutas explotadas por Moby/Toremar:

Ruta	**Moby/Toremar (viajes diarios de ida y regreso durante todo el año)**	**Competidores (enlaces diarios)**
Livorno – Gorgona – Capraia **(Línea A1)**	Servicio mixto (pasajeros y vehículos)	Ninguno
Portoferraio – Piombino (Isla de Elba) **(Línea A2)**	Servicio mixto con una media de: — 8 enlaces de enero a abril — 15 enlaces de abril a septiembre — 8 enlaces de septiembre a diciembre	**Moby** (servicio mixto durante todo el año) con una media de: — 6 enlaces de enero a marzo — 8 enlaces en abril, 12 en mayo y 10 en septiembre — 12 enlaces de junio a agosto — 8 enlaces en octubre — 6 enlaces en noviembre y diciembre **Blu Navy** (servicio mixto) — En 2012 (durante todo el año) con una media de 5 enlaces — Desde 2013, solo entre marzo y octubre, con una media de 5 enlaces **Elba Ferries** (servicio mixto de junio a septiembre) con una media de cinco o seis enlaces
Piombino – Cavo – Portoferraio (Isla de Elba) **(Línea A2 rápida)**	Servicio rápido de pasajeros	Ninguno
Piombino – Rio Marina – Pianosa (Isla de Elba) **(Línea A3)**	Servicio mixto	Ninguno
Porto S. Stefano – Isla del Giglio **(Línea A4)**	Servicio mixto con una media de: — entre tres y cuatro enlaces de enero a marzo	**Maregiglio** (servicio mixto durante todo el año) con una media de: — entre 0,5 y un enlace de enero a marzo — dos enlaces en abril y mayo

([68]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 2001, Analir y otros, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, apartado 71.

Ruta	Moby/Toremar (viajes diarios de ida y regreso durante todo el año)	Competidores (enlaces diarios)
	— cuatro a cinco enlaces de abril a septiembre — cuatro enlaces de septiembre a diciembre	— entre cinco y seis enlaces en junio y julio — entre tres y cuatro enlaces en agosto y septiembre — entre uno y dos enlaces en octubre — un enlace en noviembre y diciembre
Porto S. Stefano – Giannutri **(línea A5)**	Servicio de transporte de pasajeros ofrecido por Maregiglio subcontratado a Moby/Toremar ([1])	Ninguno

([1]) Los documentos de licitación preveían la posibilidad de recurrir a la subcontratación. Italia facilitó a la Comisión los importes específicos (coste neto del servicio) pagados anualmente a Moby/Toremar por la Región de Toscana por la prestación del servicio público en la ruta Porto S. Stefano – Giannutri. Toremar paga a Maregiglio un importe a tanto alzado sobre la base de un subcontrato. Esta última operación, que implica un contrato privado, no entra en el ámbito de aplicación de la presente Decisión.

Cuadro 6 – Situación de la competencia en las rutas explotadas por Moby/Toremar

(203) La Comisión considera, como se indica claramente en el cuadro 6, que los servicios ofrecidos por Moby/Toremar no son sustituibles por aquellos ofrecidos por otros competidores, ya que estos últimos no cumplen, o no cumplen plenamente, las obligaciones de servicio público establecidas en el nuevo contrato de servicio público, en particular en términos de continuidad del servicio prestado por Toremar durante todo el año. Dicho esto, en tres de las seis rutas no hay ningún otro operador distinto de Moby/Toremar que ofrezca el servicio (líneas A2 rápida, A3 y A5). Por lo tanto, las obligaciones de servicio público establecidas en el contrato con Moby/Toremar para la explotación de estas tres rutas están justificadas por una auténtica necesidad pública de garantizar la continuidad territorial, cuando esta no pueda ser garantizada únicamente por el mercado.

(204) En cuanto se refiere a las rutas en las que otros operadores también ofrecen servicios (líneas A2 y A4), la Comisión considera que existen diferencias significativas en la regularidad de los servicios ofrecidos. Moby/Toremar ofrece servicios en estas rutas durante todo el año de forma continua, mientras que ninguno de los otros operadores enumerados en el cuadro (es decir, Blu Navy, Elba Ferries y Maregiglio) ofrece un servicio continuo a lo largo del año (en el caso de Blu Navy y Elba Ferries), ni lo hace al mismo nivel de frecuencia que Moby/Toremar. Por ejemplo, Blu Navy abrió enlaces en 2010 en los meses comprendidos entre abril y noviembre. En 2012, explotó enlaces a lo largo del año con una media de cinco viajes, y en 2013 volvió a su horario inicial y solo operó entre marzo y octubre. Maregiglio navega durante todo el año en la línea A4, pero el número de viajes es inferior al ofrecido por Moby/Toremar. En particular, en los períodos de enero a febrero y noviembre a diciembre, Maregiglio no realiza viajes diarios y aquellos mensuales oscilan entre 20 y 30. Por consiguiente, sin el servicio de Moby/Toremar en estas rutas, la necesidad de enlaces regulares y frecuentes de estas islas con el continente a lo largo del año se estaría seriamente afectada, ya que ni Blu Navy ni Elba Ferries habrían podido prestar el servicio en las mismas condiciones que Moby/Toremar durante toda la vigencia del contrato.

(205) En particular, por lo que se refiere al servicio operado por Moby (como competidor de Moby/Toremar) en la línea A2, la Comisión observa que Moby opera enlaces regulares a lo largo del año y con frecuencia diaria (por ejemplo, de 5 trayectos durante el invierno a 17 durante el período estival), prestando así un servicio muy similar a aquel de Moby/Toremar.

(206) Sin embargo, Italia envió información que demostraba que la continuidad del servicio público por parte de Moby/Toremar era necesaria y respondía a una necesidad real de servicio público y que esta necesidad de enlace público marítimo no podía ser satisfecha únicamente por Moby:

1) en primer lugar, el horario de Moby/Toremar fue ajustado en el contexto del nuevo contrato de servicio público para garantizar el transporte intermodal, es decir, una mejor integración de los servicios marítimos con los servicios ferroviarios ofrecidos en las estaciones de Piombino y Campiglia Marittima;

2) en segundo lugar, Italia demostró que la existencia de un operador al que se hubiera encomendado obligaciones de servicio público permitiría una continuidad efectiva del servicio marítimo durante el período invernal y reduciría significativamente, también en interés de la población general, el tiempo de espera en el puerto en aproximadamente una hora y media (por ejemplo, de tres horas en Piombino en ausencia de Toremar, a una hora y media en el caso de Toremar y de Moby);

3) en tercer lugar, sobre la base del contrato de servicio público Moby/Toremar efectúa, a lo largo del año, un viaje diario en la noche, de menos de 30 minutos, después de un último viaje (en el momento de la atribución del servicio) y medianoche y treinta minutos (véase el considerando 56). Moby/Toremar opera entonces la última franja diaria en la línea A2 (22.00 o 22.30, en función del día y el mes). Los horarios examinados también muestran que Moby/Toremar efectúa el primer viaje de Portoferraio al continente. Por lo tanto, los buques de Moby/Toremar permanecen en el puerto de la isla por la noche, con costes más elevados, para ofrecer el primer enlace por la mañana a los trabajadores que viajan diariamente por motivos educativos o laborales y garantizar enlaces en caso de emergencia médica;

4) en cuarto lugar, se alegó que Moby por sí sola no podía cumplir el elevado volumen de pasajeros que necesitaba transporte entre Piombino y Portoferraio y viceversa. Aunque está claro que el volumen de pasajeros en los meses de verano es mucho mayor, los datos registrados en los tres primeros meses de 2012 (es decir, durante la temporada baja) indican que hubo una presencia constante de pasajeros a bordo del buque (Moby/Toremar o Moby) que necesitaban viajar en ambas direcciones para trabajar, estudiar u otros fines personales.

(207) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que, en el momento de la atribución del servicio, las fuerzas del mercado no eran suficientes para responder a las necesidades de servicio público. De hecho, en varias rutas, Moby/Toremar era el único operador, mientras que en las otras, los servicios prestados por competidores en el archipiélago de Toscana no eran equivalentes en términos de continuidad, regularidad, capacidad y calidad, por lo que no cumplieron plenamente las obligaciones de servicio público previstas en el nuevo contrato de servicio con Moby/Toremar.

3) Enfoque menos perjudicial

(208) La Comisión observa que Italia ha optado por celebrar un contrato de servicio público con un operador (Moby/Toremar) en lugar de imponer obligaciones de servicio público a todos los operadores interesados en explotar las rutas en cuestión. Sobre la base de la información facilitada por Italia, la Comisión reconoce que la demanda de los usuarios no podría haberse satisfecho sin imponer obligaciones de servicio público (véase el considerando 196). En particular, en varias rutas, Moby/Toremar es el único operador y, donde no lo es, la oferta de los demás operadores no cumple (todos) los requisitos de regularidad, continuidad y calidad. Además, la explotación de la mayoría de las rutas, en particular durante la temporada baja, es una actividad deficitaria, por lo que, a falta de compensación por servicio público, no se ofrecerían en absoluto estas rutas. Además, la Comisión toma nota del argumento esgrimido por Italia y los beneficiarios de que la elección de un contrato de servicio público también era necesaria con vistas a considerar la privatización de Toremar. Más concretamente, Italia alega que la organización de una licitación para Toremar asociándola a un nuevo contrato de servicio público permitía: i) garantizar la continuidad del servicio público marítimo y ii) maximizar el valor para el Estado. Por estas razones, la Comisión aceptó (véase el considerando 96) que Italia organizara un procedimiento de licitación para la actividad de Toremar asociada a un nuevo contrato de servicio público. De esta manera, la Comisión también ha reconocido y reitera en la presente Decisión, que Italia no podía basarse en obligaciones de servicio público aplicables a todos los operadores, prefiriendo celebrar un contrato de servicio público únicamente con Moby/Toremar.

Conclusión

(209) Sobre la base de la evaluación anterior, la Comisión concluye que Italia no ha cometido un error manifiesto al definir los servicios atribuidos a Moby/Toremar como SIEG. Las dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de 2012 quedan, por lo tanto, disipadas.

(210) Para concluir que se cumple el primer criterio Altmark, la Comisión debe verificar, no obstante, si se ha encomendado a Moby/Toremar obligaciones de servicio público claramente definidas. A este respecto, la Comisión observa que las obligaciones de servicio público se describen claramente en el nuevo contrato de servicio público y sus anexos (que incluyen, por ejemplo, las especificaciones de los buques para cada ruta). Del mismo modo, las normas que rigen la compensación se detallan en el nuevo contrato de servicio público, en la Ley de 2009 y en la resolución del CIPE. El nuevo contrato de servicio público también tiene una duración clara (12 años), identifica a Moby/Toremar como gestores de servicio público e incluye disposiciones para evitar y recuperar cualquier compensación excesiva (véase también el considerando 26). Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple el primer criterio Altmark.

Prioridad en la asignación de los puntos de amarre

(211) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley de 2009 especifica claramente que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre es necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y a la luz de las obligaciones de servicio público de las empresas del antiguo Grupo Tirrenia (incluida Moby/Toremar). En efecto, a falta de tal prioridad en favor de las empresas a las que se ha encomendado obligaciones de servicio público, dichas empresas tendrían (a veces) que esperar su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que socavan el objetivo de garantizar un enlace fiable y asequible para los ciudadanos. Un horario regular es sin duda necesario para responder a las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de estas últimas. Además, dado que el nuevo contrato de servicio público contiene obligaciones específicas relativas a las horas de salida en las rutas de servicio público, es necesario dar prioridad al atraque para garantizar que los puertos asignen puntos de amarre y tiempos de atraque de manera que el operador de servicio público pueda cumplir sus obligaciones de servicio público. Esta prioridad en la asignación de los puntos de amarre fue transferida a Moby/Toremar en el momento de la adquisición de Toremar. En este contexto, la Comisión considera que esta medida se otorga para permitir a Moby/Toremar cumplir las obligaciones de servicio público que constituyen verdaderos servicios de interés económico general (véase el considerando 7). Italia también confirmó que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados en el marco del régimen de servicio público. Por consiguiente, la prioridad en la asignación de los puntos de amarre cumple también el primer criterio Altmark.

6.1.2.2. Segundo criterio Altmark

(212) La Comisión recuerda que en la Decisión de 2012 (véase el considerando 205) había concluido de forma preliminar que se cumple el segundo criterio de la sentencia Altmark.

(213) En este contexto, la Comisión señala que los parámetros utilizados para calcular la compensación se han establecido de antemano y cumplen los requisitos de transparencia en consonancia con el segundo criterio Altmark.

(214) Más concretamente, los parámetros sobre cuya base se calculó la compensación se explican detalladamente en la Decisión del CIPE y se han aplicado en el nuevo contrato de servicio público (y sus respectivos anexos). El método de cálculo de la compensación, incluidos, por ejemplo, los elementos de coste tenidos en cuenta, está detallado en la resolución del CIPE. Puesto que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no conlleva una compensación financiera para Moby/Toremar, la Comisión considera que esta medida cumple el segundo criterio Altmark.

(215) Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple la segunda condición de la sentencia Altmark.

6.1.2.3. Tercer criterio Altmark

(216) De conformidad con el tercer criterio Altmark, la compensación recibida por la ejecución de las obligaciones de servicio público no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por dicha ejecución, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por el cumplimiento de estas obligaciones.

(217) No obstante, la sentencia Altmark no ofrece una definición precisa de beneficio razonable. Según la Comunicación SIEG, por «beneficio razonable» se entiende la tasa de rentabilidad del capital que requeriría una empresa media que para estimar si presta o no el servicio de interés económico general durante todo el período de atribución del servicio, teniendo en cuenta el nivel de riesgo. El nivel de riesgo depende del sector en cuestión, el tipo de servicio y las características del mecanismo de compensación.

(218) En la Decisión de 2012, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la proporcionalidad de la compensación abonada a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, entre ellas a Moby/Toremar, desde 2012. En particular, la Comisión adoptó de forma preliminar la opinión de que la prima de riesgo del 6,5 % no reflejaba un nivel adecuado de riesgo ya que, a primera vista, Moby/Toremar no parecía asumir los riesgos normalmente en la prestación de dichos servicios. En concreto, los elementos de coste tomados en cuenta para el cálculo de la compensación incluyen todos los costes que conllevan la prestación del servicio, así como las variaciones, por ejemplo en los precios del combustible. En consecuencia, la Comisión consideró que Moby/Toremar podría haber recibido una compensación excesiva.

(219) La Comisión señala que algunos aspectos del método de compensación establecido en el nuevo contrato de servicio público parecen, en efecto, reducir el riesgo comercial incurrido por Moby/Toremar. En particular, las tarifas máximas que Moby/Toremar pueden aplicar se ajustan anualmente para tener en cuenta la inflación y reflejar las variaciones del índice de los precios de combustible. Además, el nuevo contrato de servicio público contiene

algunas cláusulas (véase el considerando 87) que tienen como fin mantener el equilibrio económico-financiero del servicio público. En particular, cuando la compensación por servicio público sea insuficiente para cubrir el coste de los servicios encomendados en virtud del nuevo contrato de servicio público, estas cláusulas permiten revisar i) el sistema de tarificación, ii) el nivel de los servicios públicos ofrecidos, iii) el nivel del límite de precios anual, y iv) las subvenciones de capital para inversiones.

(220) En virtud del artículo 26 del contrato, Moby/Toremar podrá presentar una propuesta de reequilibrio a la Región de Toscana en caso de desviación del equilibrio económico y financiero. A continuación, esta propuesta es presentada al comité técnico responsable de la gestión del contrato. Italia facilitó a la Comisión información (véase el cuadro 7) que muestra las contribuciones de reequilibrio debidas al aumento de los costes del IVA y de los precios del combustible de Moby/Toremar en el período 2012-2018.

EUR	**Compensación pública en virtud del contrato**	**Contribución de reequilibrio**	**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

Cuadro 7 – Contribución de reequilibrio

(221) Como se muestra en el cuadro anterior y lo explica después más detalladamente Italia, con el fin de mantener el equilibrio económico del contrato, se ajustó la compensación para 2012, mientras que desde 2013 hasta el final del contrato se intervino en el sistema de tarificación adecuar el método de fijación de las tarifas. En 2014 y 2015 se llevó a cabo un nuevo ajuste de la compensación, lo que dio lugar a una contribución adicional de reequilibrio debido a la insuficiencia del sistema tarifario, respectivamente en 2013 y 2014; mientras que no fue necesario ningún ajuste para el período 2016-2018.

(222) Aunque estas salvaguardias parecen reducir el riesgo comercial asumido por Moby/Toremar, la Comisión considera que las empresas todavía están expuestas al riesgo de que la compensación no sea suficiente para cubrir los costes de funcionamiento del servicio. La propuesta de reequilibrio puede no siempre ser aceptada, porque la Región de Toscana decide sobre el fondo y adopta su decisión tras obtener el dictamen del Comité Técnico en un plazo de 90 días a partir de la presentación de la solicitud de Moby/Toremar. Hasta que se tome una decisión, Moby/Toremar debe seguir explotando el servicio público sin modificaciones. En un caso, se rechazó esta solicitud de reequilibrio porque no se cumplían las condiciones del artículo 26 del contrato de servicio público ([69]).

(223) La Comisión también observa que no todas las categorías de costes están sujetas a una contribución de reequilibrio. En particular, de conformidad con el artículo 26 del contrato de servicio público, los costes relacionados con las ineficiencias de gestión, las cargas financieras y los aumentos de los costes unitarios de personal incurridos para cumplir las obligaciones de Derecho laboral correrán a cargo de Moby/Toremar. Como consecuencia de esto, se sigue incentivando a Moby/Toremar para que preste sus servicios de manera eficiente y con el menor coste para la comunidad.

(224) Como se ha explicado en los considerandos 46 a 50, la resolución del CIPE establece que se utiliza una prima de riesgo del 6,5 % para determinar el rendimiento del capital sobre la base de la fórmula del coste medio ponderado del capital (CMPC). Sin embargo, en la práctica, este 6,5 % se aplicó como tipo fijo de rendimiento del capital (véase también el considerando 133).

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

(225) Como se muestra en el cuadro 8, los datos relativos al período 2012-2018 muestran que la compensación real por servicio público era insuficiente para cubrir el coste neto del servicio, incluido el rendimiento del capital del 6,5 %. De conformidad con el apartado 47 del Marco SIEG de 2011, la Comisión evalúa la existencia de una compensación excesiva durante toda la duración del contrato. Para el período 2012-2018, Moby/Toremar recibió algo más de 4 millones EUR menos que el importe subvencionable. En esencia, durante ese período, la compensación pagada a Moby/Toremar cubría el coste neto del servicio público, pero en la práctica no había casi rendimiento del capital (es decir, algo más de 30 000 EUR en total). Estos datos confirman que las cláusulas de reequilibrio del artículo 26 del contrato no protegen a Moby/Toremar de todos los riesgos relacionados con la prestación del servicio público.

Misión de servicio público Toremar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Gran total
Total ingresos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Total costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Coste neto del servicio público	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Rendimiento del capital (6,5%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Elegible para compensación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Compensación real	15.324.255 €	13.234.327 €	14.437.102 €	14.043.559 €	13.212.118 €	13.523.598 €	13.706.440 €	97.481.399 €
= Compensación excesiva/insuficiente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	- 4.169.085 €

Cuadro 8 – Coste neto del servicio público explotado por Toremar durante el período 2012-2018

(226) Durante la investigación formal (véase el considerando 133), Italia aclaró que, dado que el importe de la compensación objeto del procedimiento de licitación estaba limitado por la Ley de 2009, se decidió simplificar el cálculo aplicando un tipo fijo de rendimiento del capital del 6,5 %. Italia considera que su enfoque simplificado es prudente (véase el considerando 134) y no da lugar a una compensación en favor de Moby/Toremar superior a aquella establecida en la Decisión del CIPE.

(227) En este contexto, la Comisión comparó el rendimiento del 6,5 % del capital invertido aplicado a Moby/Toremar con el valor medio del rendimiento generado por un grupo de referencia en 2011 (el año anterior a la atribución del servicio a Moby/Toremar). El grupo de referencia está formado por algunos operadores de transbordadores que ofrecían enlaces marítimos en Italia o entre Italia y otros Estados miembros ([70]). El análisis muestra que el rendimiento del capital realizado por Moby/Toremar es ligeramente inferior al rendimiento medio generado por el grupo de referencia. Esta comparación ilustra que en el año anterior a la atribución del servicio a Moby/Toremar un rendimiento del capital del 6,5 % no estaba fuera de lo razonable.

(228) La Comisión también acoge con satisfacción el hecho de que el nuevo contrato de servicio público obligue a Moby/Toremar a enviar cada año cuentas de gestión (desglosadas por ruta y certificadas por un auditor independiente) a la Región de Toscana para que esta pueda comprobar si existe una compensación excesiva Esto constituye una medida de salvaguardia adicional destinada a garantizar que Toremar no pueda beneficiarse de ninguna compensación excesiva. Además, dado que Toremar solo ejercía actividades comerciales, se excluyen en cualquier caso las subvenciones cruzadas. Italia también presentó estas cuentas de gestión para el período 2012-2018, permitiendo así a la Comisión realizar los cálculos del cuadro 8.

(229) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que la compensación por servicio público concedida a Toremar no excede de lo necesario para cubrir los costes incurridos en la ejecución de sus obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable. Más concretamente, la Comisión considera que la prima de riesgo del 6,5 % prevista por la Directiva del CIPE debe evaluarse en combinación con el importe máximo de la compensación estipulado en la Ley de 2009. Desde este punto de vista, el rendimiento del capital que Toremar podría esperar desde una perspectiva ex ante estaba en consonancia con los riesgos que corría al prestar los servicios públicos en virtud del nuevo contrato de servicio público. Las dudas de la Comisión sobre el cumplimiento de la tercera condición de la sentencia Altmark quedan, por tanto, disipadas.

([70]) En particular, se refiere a Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV y Caronte & Tourist. Se excluyó del grupo de referencia a las empresas del antiguo grupo Tirrenia (por ejemplo Caremar y Laziomar).

(230) Con respecto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre y a cualquier compensación excesiva que pudiera derivarse de ella, la Comisión observa lo siguiente: Italia argumenta que la ventaja monetaria derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre sería limitada (véase el considerando 137). De esta manera, también el riesgo de compensación excesiva que emana de esta medida sería reducido. Además, puesto que esta medida contribuiría a reducir los costes de explotación o a aumentar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en la contabilidad interna del operador. El análisis de la Comisión mencionado anteriormente (véase el considerando 26) confirma que en el período 2012-2018 Moby/Toremar no recibió una compensación excesiva. Por ello, la Comisión concluye que también la prioridad en la asignación de los puntos de amarre cumple con el tercer criterio Altmark.

6.1.2.4. Cuarto criterio Altmark

(231) El cuarto criterio Altmark se cumple cuando se selecciona el beneficiario de la compensación por prestación de un servicio de interés económico general como resultado de un procedimiento de licitación que permita elegir al licitador capaz de prestar el SIEG con el menor coste para la colectividad, o si esto no es posible, se calcula la compensación en referencia a los costes de una empresa eficiente.

(232) Según el apartado 63 de la Comunicación SIEG, la manera más sencilla de que las autoridades públicas cumplan el cuarto criterio Altmark es llevar a cabo un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio de conformidad con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([71]) y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([72]).

(233) La Comisión observa que, en el presente caso, el procedimiento de licitación se inició antes de la entrada en vigor de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([73]) (que se aplica a los contratos públicos adjudicados para la explotación de servicios de transporte marítimo) y de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([74]). En ese momento, las Directivas aplicables eran la Directiva 2004/17/CE y la Directiva 2004/18/CE. No obstante, la Directiva 2004/17/CE no se aplica a los servicios de transporte marítimo como los proporcionados por Moby/Toremar. En efecto, el artículo 5 de esta Directiva deja claro que únicamente se incluyen en su ámbito de aplicación los servicios de transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable.

(234) Por otra parte, los contratos públicos adjudicados por los poderes adjudicadores en relación con sus actividades de explotación de servicios de transporte marítimo, costero o fluvial entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/18/CE sobre la base de su considerando 20. Sin embargo, los servicios de transporte por vía navegable se enumeran también en el anexo II B de dicha Directiva, lo que implica ([75]) que únicamente estarán sujetos a lo dispuesto en su artículo 23 y su artículo 35, apartado 4. Esto significa que, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE, un contrato público de servicios de transporte marítimo solo está sujeto a las obligaciones relativas a las especificaciones técnicas (artículo 23) y a la obligación de publicar un anuncio de adjudicación del contrato (tras la adjudicación del contrato y, por tanto, al final y no al inicio del procedimiento de adjudicación, de conformidad con el artículo 35, apartado 4). El resto de las normas previstas en la Directiva 2004/18/CE, incluidas las disposiciones relativas al contenido de los anuncios que deben publicarse (artículo 36, apartado 1) y a las disposiciones sobre los criterios de selección (artículos 45 a 52), no se aplican a los contratos públicos para servicios de transporte marítimo.

(235) Además, en todo caso, la Directiva 2004/18/CE no se aplica a las concesiones de servicios definidas en el artículo 1, apartado 4 de tal Directiva ([76]). La Comisión observa que las concesiones de servicios (y los contratos públicos) que tienen un determinado interés transfronterizo siguen, no obstante, sometidas a los principios generales del Tratado de transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

([71]) Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua y de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

([72]) Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

([73]) Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

([74]) Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

([75]) En virtud del artículo 21 de la Directiva 2004/18/CE.

([76]) El artículo 1, apartado 4, de la Directiva 2004/18/CE reza: «la "concesión de servicios" es un contrato que presente las mismas características que el contrato público de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de la prestación de servicios consista, o bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, o bien en dicho derecho acompañado de un precio».

(236) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la Directiva 2004/18/CE únicamente puede aplicarse en el caso de un contrato público, pero no de una concesión de servicios. Además, dado que el presente asunto se refiere a servicios de transporte por vía navegable objeto de un contrato de servicio público, como se ha mencionado anteriormente, solo son aplicables algunas de las disposiciones de dicha Directiva. En este contexto, la Comisión considera que no se puede recurrir solo al cumplimiento de las Directivas sobre contratación pública para demostrar que se ha cumplido el cuarto criterio Altmark. Por este motivo, la Comisión analiza más adelante si el procedimiento de licitación utilizado por Italia fue competitivo, transparente y no discriminatorio. Para ello, la Comisión recurre a la correspondiente orientación recogida en su Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal ([77]) (en particular a sus apartados 89 y siguientes) y en la Comunicación SIEG (en particular, en los apartados 63 y siguientes).

Carácter competitivo y transparente de la licitación

(237) El apartado 90 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda especifica que un procedimiento de licitación debe ser competitivo ([78]) para que puedan participar en él todos los licitadores interesados y cualificados. Además, con arreglo al apartado 91 de dicha Comunicación, el procedimiento debe ser transparente para permitir que todos los licitadores interesados puedan ser informados de forma adecuada e igual en cada fase. Este apartado subraya también que la accesibilidad de la información, tiempo suficiente para los licitadores interesados, y la claridad de los criterios de selección y adjudicación son todos ellos elementos cruciales de un procedimiento de selección transparente, e indica que una licitación debe ser suficientemente anunciada, de manera que puedan tener conocimiento de ella todos los licitadores potenciales.

(238) En el presente caso, la convocatoria de manifestaciones de interés se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en los diarios oficiales nacionales y regionales, así como en los periódicos nacionales (véase el considerando 56). Esta comunicación instaba a toda persona que pudiera «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo» a manifestar su interés y no se imponía ninguna otra condición. También se concedió a los licitadores potenciales tiempo suficiente para expresar adecuadamente su interés y, de este modo, poder participar en las fases siguientes del procedimiento. Por consiguiente, la Comisión considera que la intención de la Región de Toscana de vender Toremar y adjudicar el contrato de servicio público ha sido ampliamente difundida para que llegara a todos los posibles licitadores.

(239) Además, los licitadores deben recibir toda la información y los documentos necesarios para participar en el procedimiento de licitación y evaluar adecuadamente la empresa puesta en venta. Esta información debe ponerse a disposición de los licitadores potenciales de manera transparente y no discriminatoria, de modo que todos los participantes interesados tengan igualdad de acceso a la información pertinente.

(240) En primer lugar, la convocatoria de manifestaciones de interés mencionaba que los licitadores debían «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Este era el único criterio de selección que Italia aplicó para determinar si las partes interesadas podían o no participar en el procedimiento de licitación. Si bien la convocatoria no especificaba cómo debían demostrar los licitadores que cumplían este requisito, por defecto esto significa que podía utilizarse cualquier medio adecuado de prueba ([79]) Dado que ninguna de las once partes que expresaron interés en participar en la licitación fue excluida, la Comisión considera que este criterio de selección era claro para todos los licitadores interesados y que también estaba justificado a la luz del objetivo perseguido.

(241) En segundo lugar, la Ley de 2009 dejó claro a las partes interesadas que al término del procedimiento de licitación se celebraría un nuevo convenio/contrato de servicio público, y que el importe anual de la compensación por las obligaciones de servicio público se había establecido en un máximo de 13 005 441 EUR anuales. Además, la convocatoria de manifestaciones de interés indicaba que el objetivo era vender Toremar a un precio fijo de 10 258 397 EUR. Como confirmó Italia, toda la información pertinente relativa al alcance de la venta, incluido el proyecto de contrato de servicio público que debía celebrarse entre el comprador e Italia, fue puesta a disposición de

([77]) Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

([78]) En la Comunicación relativa al concepto de ayuda, la Comisión observa que los órganos jurisdiccionales de la Unión a menudo se refieren, en el contexto de las ayudas estatales, a un procedimiento de licitación «abierto». El uso del término «abierto», sin embargo, no se refiere a un procedimiento específico con arreglo a las Directivas sobre contratación pública. Por consiguiente, la Comisión considera más apropiado utilizar el término «competitivo». En esta Comunicación, la Comisión señala también que esto no pretende apartarse de los requisitos materiales establecidos en la jurisprudencia.

([79]) Además, como se ha explicado anteriormente [véase el considerando (32)], el artículo 36, apartado 1, de la Directiva 2004/18/CE no se aplicaba a esta licitación. Por consiguiente, Italia no tenía obligación alguna de facilitar los criterios de selección en la convocatoria.

las once partes que expresaron su interés en participar en el procedimiento de licitación. Esto permitió a las partes decidir si presentar o no una oferta y, en caso afirmativo, cuál sería la cuantía de la misma. Sobre esta base, la Comisión considera que de la convocatoria de manifestaciones de interés resultaba suficientemente claro que la venta se refería a la actividad de Toremar asociada a un nuevo contrato de servicio público. Tras manifestar su interés, las partes pudieron acceder a toda la información necesaria para que pudieran decidir si presentar una oferta.

(242) En tercer lugar, la Comisión considera que la convocatoria de manifestaciones de interés atrajo a un número significativo de licitadores potenciales. Las once empresas que expresaron su interés recibieron información detallada sobre el procedimiento de parte de la Región de Toscana. Además, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE, resulta que Italia no estaba obligada a facilitar en la licitación más información sobre el contrato que se iba a adjudicar, salvo la mera mención de la continuación de la prestación del servicio público y la referencia a las normas jurídicas que regulan dicho servicio (véase el considerando 32).

(243) En cuarto lugar, la convocatoria contenía la información mínima necesaria para presentar una manifestación de interés (es decir, la continuación del servicio público) y no podía dar lugar a la exclusión de los operadores marítimos afectados. Las autoridades de planificación decidieron garantizar la continuidad del servicio público y los enlaces de las islas del archipiélago toscano con el continente. Esta condición se dio a conocer de antemano, como se ha explicado anteriormente, a todos los operadores potenciales que expresaron su interés en participar en el procedimiento de licitación Por lo tanto, la Comisión está de acuerdo con Italia en que, en esta fase, no existía ningún control sobre los posibles licitadores (véase el considerando 127), lo que demuestra que las autoridades de planificación, al incluir la obligación de continuar el servicio público, no pretendían favorecer de forma selectiva a un licitador potencial en particular para obtener el contrato de servicio público y la propiedad de Toremar. La Comisión observa asimismo que toda la información pertinente sobre los criterios de selección y el desarrollo ulterior del procedimiento de licitación se facilitó en la carta de convocatoria enviada a las once partes que expresaron su interés en participar en el procedimiento ([80]).

(244) Por último, la Comisión considera que la iniciativa de la Región de Toscana de crear una plataforma digital o una sala de datos especial que contenga toda la documentación necesaria permitió a todos los licitadores potenciales conocer justa, plena y debidamente toda la información necesaria para preparar su oferta.

(245) En la Decisión de 2012, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la necesidad de imponer a los licitadores determinados *requisitos técnicos y financieros para la oferta* (véase el considerando 113), además de las condiciones cualitativas habituales que, en cualquier caso, se imponen como obligaciones de servicio público. Además, la Comisión dudaba de que tales requisitos pudieran aceptarse en una situación como esta, en la que se puso en venta la empresa en su conjunto.

(246) Durante la investigación, la Comisión recibió información que atenuó sus preocupaciones. La Comisión considera que los requisitos técnicos y financieros no dieron lugar a la exclusión de ningún licitador potencial por las razones indicadas más adelante.

(247) En primer lugar, se incluyó estos requisitos en los documentos de licitación y, por lo tanto, eran conocidos por todos los licitadores potenciales ya en las primeras fases del procedimiento. En particular, se incluyó estos requisitos en el anuncio de licitación publicado a nivel internacional, en el que se invitaba a todos los operadores interesados que cumplieran dichos requisitos a manifestar su interés.

(248) En segundo lugar, la Comisión observa que los requisitos específicos se expresaron como condiciones objetivas de participación en el procedimiento y, por lo tanto, no constituían un criterio de adjudicación ni estaban asociados a una puntuación. Por consiguiente, las entidades adjudicadoras no disponían de ningún poder discrecional en cuanto a la selección de los licitadores en la siguiente fase del procedimiento.

([80]) La carta de convocatoria incluye, entre otras cosas, información sobre el crédito de 9 772 572 EUR con respecto a Tirrenia (véanse los considerandos 69 a 71).

(249) En tercer lugar, dada la forma en que se llevó a cabo la licitación (es decir, asociando la venta de la empresa a la celebración de un nuevo contrato de servicio público), la Comisión considera que el objetivo de la Región de Toscana de garantizar la continuidad del servicio público al nivel de calidad más elevado posible constituye un objetivo de interés público legítimo ([81]) que no podría alcanzarse sin los requisitos mencionados anteriormente. Además, el hecho de que la publicación del anuncio de licitación con estas exigencias haya dado lugar a la presentación de once manifestaciones de interés demuestra claramente que la inclusión de dichas exigencias no tuvo ningún efecto disuasorio.

(250) Sobre la base de lo anterior, la Comisión considera que, en su conjunto, el procedimiento de licitación fue competitivo y transparente. En particular, se dio a conocer ampliamente la intención de la Región de Toscana de ceder Toremar y celebrar un nuevo contrato de servicio público de una duración de 12 años con el licitador seleccionado, de manera que se llegara a todos los posibles licitadores en los mercados regionales o internacionales pertinentes. Asimismo, la Comisión tiene en cuenta que los posibles licitadores pudieron manifestar fácilmente su interés y no tuvieron que comprometerse a nada en ese momento. Siempre que pudieran demostrar que cumplían el único criterio de selección para garantizar la continuidad del servicio, las partes recibieron toda la información y tuvieron el tiempo necesario para decidir si presentaban una oferta para el servicio. Por estas razones, la Comisión considera que quedan disipadas sus dudas sobre si el procedimiento de licitación fue lo suficientemente transparente debido a posibles deficiencias en la convocatoria de manifestaciones de interés.

Carácter no discriminatorio de la oferta

(251) El apartado 92 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal subraya que entre los requisitos indispensables para garantizar que la operación en cuestión sea conforme con las condiciones de mercado figura el tratamiento justo y no discriminatorio de todos los licitadores en cada una de las fases del procedimiento y la indicación previa de criterios de selección y adjudicación objetivos. Además, dicho apartado especifica que, para garantizar la igualdad de trato, los criterios de adjudicación deben permitir comparar las ofertas y evaluarlas de manera objetiva.

(252) Como se ha mencionado anteriormente (véase el considerando 38), la convocatoria de manifestaciones de interés contenía una única condición de selección, a saber, que los licitadores debían poder «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Las 11 partes que respondieron a la convocatoria y manifestaron su interés eran conscientes de esta obligación. La Comisión considera que esta condición era objetiva y fue aclarada suficientemente a todas las partes interesadas en la convocatoria de manifestaciones de interés.

(253) Por lo tanto, se invitó a los once licitadores interesados a presentar una oferta y tuvieron acceso a una sala virtual de datos que contenía toda la información pertinente (véase el considerando 62) que les permitía evaluar a Toremar y el nuevo contrato de servicio público que se vendía. Por consiguiente, todos los licitadores recibieron la misma información y se les trató por igual en todo momento.

(254) Por lo tanto, las dudas de la Comisión en la Decisión de 2011 sobre el carácter discriminatorio de la convocatoria de manifestaciones de interés quedan disipadas. Se informó de forma adecuada e igual a todas las partes a lo largo de las distintas fases del procedimiento de licitación, lo que les permitió presentar una oferta con conocimiento pleno del procedimiento y de los requisitos. La Comisión considera también que el criterio de adjudicación permite una comparación y evaluación objetivas de las ofertas.

Garantía de que se presta los servicios al menor coste para la colectividad

(255) Asimismo, el apartado 65 de la Comunicación SIEG señala que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un procedimiento de licitación pública solo descarta la existencia de ayuda estatal cuando permite seleccionar al licitador capaz de prestar el servicio «al menor coste para la colectividad».

(256) En este caso, el nuevo contrato de servicio público fue objeto de un procedimiento de licitación en el marco de la venta de Toremar, y no de forma individual. Italia decidió que el precio de venta de Toremar era fijo (sobre la base de la evaluación realizada por un experto independiente) y no negociable, mientras que para el contrato de servicios, Italia eligió la oferta económicamente más ventajosa, con una puntuación de 20 puntos para el precio, 70 puntos para la calidad y 10 puntos para los servicios adicionales (véanse los considerandos 60 y 61).

([81]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, apartado 37.

(257) Por lo que se refiere a la utilización de la oferta económicamente más ventajosa, el apartado 67 de la Comunicación SIEG establece que también se considera suficiente la «oferta económicamente más ventajosa» (además del «precio más bajo») para cumplir el cuarto criterio Altmark, a condición de que los criterios de adjudicación estén estrechamente relacionados con la finalidad del servicio prestado y permitan seleccionar la oferta económicamente más ventajosa que corresponda al valor del mercado ([82]).

(258) La Comisión observa que Italia ha concedido importancia a la selección de un operador que habría prestado el servicio con un alto nivel de calidad, teniendo en cuenta determinados requisitos. La carta de convocatoria para la presentación de una oferta contenía toda la información necesaria para hacer ofertas financieras y técnicas. En particular, por lo que se refiere a la oferta técnica (que obtuvo una puntuación global de 80 puntos, con los 20 puntos restantes atribuidos al criterio del precio), se pidió a los once operadores marítimos que habían manifestado su interés, que facilitaran información sobre la edad media de los buques asignados a cada línea y, para cada año contractual, la capacidad y las instalaciones para pasajeros con discapacidades, así como información sobre la posibilidad de que el operador seleccionado programe rutas adicionales en franjas horarias específicas (incluidos los trayectos nocturnos) a lo largo del año. Estos criterios cualitativos están de forma clara y estrecha vinculados a la prestación del servicio marítimo y tienen un valor añadido. Por consiguiente, la Comisión considera que el recurso a la oferta económicamente más ventajosa para el servicio en cuestión, asociada a la venta de Toremar, permitió a Italia crear una competencia real y obtener un servicio con el mayor valor posible al menor coste para la colectividad.

(259) En lo que respecta, en particular, a la decisión de asociar el servicio a la venta de Toremar, en la Decisión de 2012, la Comisión había concluido de forma preliminar que la organización de un procedimiento de licitación para el nuevo contrato de servicio público sin la obligación de hacerse cargo de los buques de Toremar necesarios para la prestación del servicio público daría lugar a un menor coste para la colectividad.

(260) La Comisión había llegado previamente a la conclusión de que el procedimiento de licitación era suficientemente transparente y no discriminatorio para permitir la participación del mayor número posible de licitadores potenciales. De hecho, tras la publicación generalizada de la convocatoria de manifestaciones de interés, se dieron a conocer once operadores marítimos. Toda la información pertinente relacionada con el procedimiento de licitación se facilitó en la carta de convocatoria enviada a los once participantes. La región de Toscana también creó una plataforma digital específica o una sala de datos que contiene toda la documentación necesaria para que los licitadores potenciales estén igualmente informados.

(261) Tras la fase de manifestación de interés, se presentaron dos ofertas competitivas (Moby y Toscana di Navigazione S.r. l.), evaluadas por la Región de Toscana sobre la base de sus aspectos técnicos y financieros. Como se menciona en los considerandos 62 y 64, durante la fase de evaluación, la Región de Toscana encontró algunas incoherencias relacionadas con las diferencias entre los aspectos técnicos y económicos presentados por Toscana di Navigazione S. r.l., que dieron lugar a su posterior exclusión del procedimiento, por lo que el contrato se adjudicó a Moby.

(262) La condición obligatoria de garantizar la continuidad del servicio público y la asociación de activos con obligaciones de servicio público están vinculadas. En particular, al asociar la venta de Toremar a un nuevo contrato de servicio público, el comprador (Moby) queda automáticamente vinculado por la obligación de garantizar la continuidad del servicio público y obtiene la prioridad en la asignación de los puntos de amarre. Por las razones expuestas más adelante, la Comisión considera que la asociación de la actividad de Toremar al nuevo contrato de servicio público y la adjudicación de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no determina un precio más bajo con respecto al que se obtendría si se hubieran vendido por separado los activos de la empresa y el contrato.

(263) Se utilizó Toremar exclusivamente para la prestación del servicio público y para garantizar la continuidad territorial. De hecho, se han utilizado y utilizan actualmente para el servicio público todos los buques de Toremar. La Comisión considera que un vendedor privado no habría podido obtener en el mercado un precio más elevado por los buques. En efecto, según el informe Fidi, de los ocho buques de Toremar, tres fueron consignados en el balance por su valor residual, mientras que los cinco restantes, totalmente amortizados, se consignaron en el balance por su valor de desguace. Sin embargo, parece poco probable que dichos buques hubieran podido venderse con fines de transporte marítimo, salvo con la condición de continuar la prestación del servicio público a un precio superior al presupuestado. Esto se debe a que cuando un buque no está todavía en el final de su vida útil, su valor para el transporte marítimo es superior al de desguace. En el supuesto de venta separada de los buques, es probable que se

([82]) Véase también el considerando 96 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal.

vendiera al menos algunos de ellos por su valor de desguace, suponiendo que se les hubiera podido vender. Por consiguiente, al asociar los buques al contrato de servicio público, todos ellos siguen operando y pueden, por tanto, venderse a un precio superior a su valor de desguace.

(264) Además, la Comisión está de acuerdo con las observaciones presentadas por el beneficiario sobre los costes significativos que la Región de Toscana habría debido soportar si se hubiera vendido Toremar por separado para cualquier fin de transporte marítimo en ausencia del servicio público (es decir, costes de liquidación, costes de equipamiento de los buques necesarios, etc.). Del mismo modo, si se hubiera vendido Toremar por separado, la Comisión considera poco probable que los posibles licitadores hubieran podido disponer inmediatamente de los ocho buques necesarios para cumplir las obligaciones de servicio público definidas en el nuevo contrato de servicio público. Esto es aún más improbable, dado que el nuevo contrato contiene requisitos específicos (por ejemplo el tamaño) para la explotación de los buques en diferentes rutas de servicio público. Es probable que un operador cualquiera dispusiera ya de los recursos necesarios desplegados en otras rutas y que una reasignación de dichos recursos a efectos del nuevo contrato de servicio público diera lugar inevitablemente a la pérdida de los ingresos que resultan de su precedente utilización.

(265) La Comisión considera que la asociación de estos buques al contrato de servicio público permitió obtener un precio más elevado por los buques de Toremar ya que, a cambio de utilizarlos en las rutas de servicio público, su adquirente recibiría una compensación por servicio público por un período de 12 años. Además, cualquier vendedor en una economía de mercado habría decidido vender Toremar junto con un nuevo contrato de servicio público para obtener el precio más elevado. Con base en esto, la Comisión concluye que Italia no ha impuesto condiciones que pudieran reducir el precio o que un vendedor privado no hubiera exigido.

(266) La Comisión concluye que ha disipado su preocupación por el hecho de que la organización de un procedimiento de licitación para el nuevo contrato de servicio público asociado a Toremar no habría dado lugar a un menor coste para la comunidad.

(267) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que el hecho de recurrir a la oferta económicamente más ventajosa para el nuevo contrato de servicio público asociado a la actividad de Toremar creó una competencia efectiva hasta el final del procedimiento de licitación con la presentación de dos ofertas competitivas y vinculantes. La exclusión de Toscana di Navigazione S.r.l. tuvo lugar solamente durante la siguiente evaluación de las ofertas y, por lo tanto, no afectó el carácter competitivo del procedimiento de licitación. En este sentido, la Comisión concluye que no se cumplió el cuarto criterio Altmark en el caso que nos ocupa.

(268) Dado que se cumplen acumulativamente los cuatro criterios establecidos por el Tribunal de Justicia en el asunto Altmark, la Comisión concluye que la adjudicación del contrato de servicio público asociado a la actividad de Toremar y a la prioridad en la asignación de puntos de amarre a Moby/Toremar no confieren una ventaja económica a dichas empresas.

6.1.2.5. Conclusión

(269) Dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la adjudicación del contrato de servicio público asociado a la actividad de Toremar y a la prioridad en la asignación de puntos de amarre en favor de Moby/Toremar no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

6.1.3. *Medidas establecidas por la Ley de 2010*

(270) La Comisión concluyó de forma preliminar en la Decisión de 2011 que todas las medidas establecidas en el Decreto-Ley n.º 125/2010 convertido con modificaciones en la Ley de 2010, constituyen ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia en la medida en que los respectivos beneficiarios pudieron utilizar dichas medidas para cubrir necesidades de liquidez y, de ese modo, mejorar su situación financiera global.

(271) Sobre la base de la información recibida durante la investigación formal, la Comisión considera que las tres medidas deben evaluarse por separado.

6.1.3.1. Posible uso de fondos destinados a la modernización de los buques para obtener liquidez

(272) Fondos estatales: el Estado otorgó los fondos en cuestión con cargo a su propio presupuesto (véase el considerando 91) y la Ley de 2010 posibilitó su uso con fines de liquidez. La medida es, por tanto, imputable al estado y se otorga mediante fondos estatales.

(273) Selectividad: se concedió esta medida únicamente a las empresas del antiguo grupo Tirrenia (incluida Toremar) y es, por lo tanto, selectiva. En aras de la exhaustividad, la Comisión señala que esta medida no se concedió a Moby.

(274) Ventaja económica: la Comisión observa que Toremar utilizó 1 617 300 EUR para modernizar su flota con el fin de cumplir las normas internacionales de seguridad (808 650 EUR para la modernización del buque Aethalia y 808 650 EUR par aquella del Liburna). Según Italia, estos fondos nunca se utilizaron con fines de liquidez (véase el considerando 138) y la Comisión no encontró pruebas en contrario.

(275) Dado que Toremar no utilizó estos fondos con fines de liquidez para evitar costes que normalmente habría tenido que cubrir con sus propios recursos financieros, las dudas expresadas en la Decisión de 2011 ya no son válidas y la Comisión considera que no se concedió ninguna ventaja económica a Toremar mediante el uso de dichos fondos.

(276) Conclusión: dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que los fondos concedidos a Toremar para la modernización de su flota no constituyen una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

6.1.3.2. Exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización

(277) Como se describe en el considerando 93, a tenor del artículo 1 de la Ley de 2010, los actos y operaciones emprendidos para privatizar el grupo Tirrenia y descritos en el artículo 19 *ter*, apartados 1 a 15, del Decreto-Ley n.º 135/2009, convertido con modificaciones en la Ley de 2009, están exentos de cualquier impuesto normalmente adeudado por dichos actos y operaciones.

(278) La Comisión observa en un primer momento que se ha evaluado dos conjuntos distintos de transferencias: 1) las transferencias de las antiguas filiales de Tirrenia (Caremar, Saremar y Toremar) de Tirrenia respectivamente; a las regiones de Campania, Cerdeña y Toscana, y 2) la transferencia de Toremar de la Región de Toscana a Moby. Los derechos a los que se aplica la exención conciernen en particular a la tasa de registro, los derechos de inscripción en el registro de propiedades e hipotecas, el derecho de timbre (en lo sucesivo, conjuntamente: «impuestos indirectos»), el IVA y el impuesto de sociedades. Los beneficiarios de esta medida de ayuda son el vendedor, el comprador o ambos. En la presente Decisión solo se evaluará la segunda serie de transferencias ([83]).

(279) Con carácter preliminar, la Comisión señala asimismo que, en virtud del Decreto del presidente de la República n.º 633 de 26 de octubre de 1972, las cesiones de empresas o de unidades de empresa a otra empresa no se consideran una cesión de bienes y están, por lo tanto, exentas de IVA. Por consiguiente, dado que operaciones como la venta de Toremar a Moby no están sujetas al IVA, la exención fiscal en cuestión no puede conferir una ventaja a Toremar en relación con dicho impuesto. Además, la Comisión observa que el contrato de compraventa de Toremar establece claramente que el comprador, es decir, Moby, tiene que soportar todos los costes relacionados con la venta (es decir, tasas de registro, gastos notariales, tasas catastrales, etc.) sin hacer referencia a una posible exención en favor de Moby en relación con estos costes. En lo que respecta a la exención del impuesto de sociedades, la Comisión considera que este impuesto solo se aplicaría al producto de una venta. Sin embargo, en este caso, Moby compró Toremar a la Región de Toscana, lo que significa que esta transacción era un coste para Moby y, por consiguiente, no podía aplicarse el impuesto de sociedades. Por lo tanto, esta medida no se aplica a Moby. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que ni Toremar ni Moby se beneficiaron de estas exenciones fiscales.

(280) Por estas razones, ninguna de estas exenciones fiscales constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

6.1.3.3. Posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez

(281) En las Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión mencionó la posibilidad de que las empresas del antiguo grupo Tirrenia utilizaran recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez en ese momento. Sin embargo, durante el procedimiento de investigación formal, Italia aclaró que los recursos del FAS no estaban destinados a compensar adicionalmente a Toremar o Moby (ni a ninguna otra empresa del antiguo grupo Tirrenia, ni a sus respectivos compradores). En cambio, se puso estos recursos a disposición para complementar los créditos presupuestarios para el pago de compensaciones por las obligaciones de servicio público a las empresas del antiguo Grupo Tirrenia, en

([83]) La primera serie de transferencias se evaluó en la Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) ejecutadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y de su comprador Compagnia Italiana di Navigazione.

caso de que estos créditos fueran insuficientes. En efecto, el artículo 1, apartado 5 *ter*, de la Ley de 2010 permitía a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar total o parcialmente la compensación normal por las obligaciones de servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos. En otras palabras, esta medida se refiere únicamente a una asignación de recursos en el presupuesto del Estado italiano para el pago de compensaciones por servicio público.

(282) A la luz de lo anterior, la Comisión concluye que los recursos del FAS son solo una fuente de financiación que permite al Estado pagar las compensaciones por servicio público (concedidas sobre la base del convenio inicial prorrogado) y no constituyen una medida de la que Toremar pueda beneficiarse, además de dichas compensaciones por servicio público. Por consiguiente, la posible utilización de recursos del FAS no constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

6.1.4. *Conclusión sobre la existencia de una ayuda*

(283) Basándose en el análisis descrito anteriormente, la Comisión concluye que:

— la compensación abonada a Toremar por la explotación de las rutas marítimas entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2012 constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE;

— la adjudicación del nuevo contrato de servicio público en el período comprendido entre el 2 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2023, asociada a la actividad de Toremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre en favor de Moby/Toremar, cumple los cuatro criterios de la sentencia Altmark y, por lo tanto, no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE;

— los fondos de Toremar para la modernización de los buques no se utilizaron con fines de liquidez y, por lo tanto, no constituyen una ayuda estatal en favor de Toremar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE;

— las exenciones fiscales relativas al proceso de privatización de Toremar y la posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer las necesidades de liquidez, tal como establece la Ley de 2010, no constituyen ayuda estatal en favor de Toremar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

6.2. **Legalidad de la ayuda**

(284) La medida de ayuda a la que se refiere la presente Decisión fue aplicada antes de contar con la aprobación formal de la Comisión. Por lo tanto, en cuanto no estaba exenta del requisito de notificación en virtud de la Decisión SIEG de 2005 o de la Decisión SIEG de 2011, esta medida fue concedida por Italia contraviniendo lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE ([84]).

6.3. **Compatibilidad de la ayuda**

(285) La compatibilidad de la medida de ayuda estatal antes mencionada debe evaluarse a la luz del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

6.3.1. *Prórroga del convenio inicial entre Toremar e Italia*

6.3.1.1. Normas aplicables

(286) La prórroga del convenio inicial después de finales de 2008 se llevó a cabo mediante la adopción de los siguientes actos jurídicos sucesivos:

a) el Decreto-Ley n.º 207, de 30 de diciembre de 2008, convertido en Ley n.º 14, de 27 de febrero de 2009, por el que se establece la prórroga de los convenios iniciales del 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2009;

b) el Decreto-Ley n.º 135, de 25 de septiembre de 2009, convertido en Ley de 2009, por el que se establece, entre otras cosas, la prórroga de los convenios iniciales del 1 de enero de 2010 al 30 de septiembre de 2010, y

([84]) Italia se limitó a notificar (véase el considerando 2) la compensación por servicio público concedida en virtud de la prórroga del convenio inicial. Además, Italia alega que la compensación por servicio público concedida a Toremar tras la prórroga del convenio inicial es compatible y está exenta de la obligación de notificación en virtud de la Decisión SIEG de 2011. La Comisión evaluará la validez de esta declaración en la sección 6.3.1.

c) el Decreto-Ley n.º 125, de 5 de agosto de 2010, convertido en Ley de 2010, que establecía una nueva prórroga de los convenios iniciales del 1 de octubre de 2010 al final los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar.

(287) En este contexto, la Comisión observa que la concesión de la compensación por servicio público en virtud de la prórroga del convenio inicial es anterior a la fecha de entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011 y del Marco SIEG de 2011. Sin embargo, el paquete SIEG de 2011, en el artículo 10 de la Decisión SIEG de 2011 y en el apartado 69 del Marco SIEG de 2011, contiene nomas que prevén su aplicación también a las ayudas concedidas antes de su entrada en vigor, el 31 de enero de 2012. En particular, el artículo 10, letra b) de la Decisión SIEG de 2011 estipula que:

«toda ayuda que produzca efectos antes de la entrada en vigor de la presente Decisión [concretamente antes del 31 de enero de 2012] que no fuera compatible con la Decisión 2005/842/CE, pero que cumpla las condiciones establecidas en la presente Decisión, será compatible con el mercado interior y estará exenta del requisito de notificación previa».

(288) En lo que respecta al Marco SIEG de 2011, sus apartados 68 y 69 precisan que la Comisión aplicará los principios establecidos en este Marco a todos los proyectos de ayuda que se le notifiquen, independientemente de que la comunicación haya tenido lugar antes o después del inicio de la aplicación de dicho Marco, es decir, el 31 de enero de 2012, así como a cualquier ayuda ilegal sobre las que tome decisiones después del 31 de enero de 2012, incluso cuando la ayuda haya sido concedida antes de esta última fecha. En este último caso, no se aplican las disposiciones de los apartados 14, 19, 20, 24, 39 y 60 del Marco SIEG de 2011.

(289) En consecuencia, con arreglo a las normas de aplicación de la Decisión SIEG de 2011 y el Marco SIEG de 2011, la compensación por servicio público concedida a Toremar durante el período de prórroga puede evaluarse a la luz del paquete SIEG de 2011. Si se cumplen las condiciones pertinentes tanto de la Decisión SIEG de 2011 como del Marco SIEG de 2011, la medida de ayuda es compatible con el mercado interior durante todo el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 18 de julio de 2012 ([85]).

(290) La Comisión señala que tanto la Decisión SIEG de 2005, que entró en vigor el 19 de diciembre de 2005, como la Decisión SIEG de 2011 son aplicables solamente a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público para los enlaces marítimos con islas cuyo tráfico medio anual durante los dos ejercicios anteriores a aquel en el que se atribuyó el SIEG no exceda los 300 000 pasajeros. Sin embargo, Italia facilitó datos medios para las cinco rutas conjuntamente y no por separado para cada ruta, para demostrar que en 2010 y 2011 el número de viajeros en todas las rutas operadas por Toremar en virtud del convenio inicial, prorrogado, no superó el umbral de 300 000 pasajeros al año. De esta manera, la Comisión no puede evaluar la compatibilidad de la compensación por servicio público abonada a Toremar en virtud de la prórroga del convenio inicial hasta el 1 de enero de 2012 ni sobre la base de la Decisión SIEG de 2005 ni de aquella de 2011.

(291) Por lo tanto, la compatibilidad de la compensación por servicio público concedida a Toremar desde 2009 hasta la finalización del proceso de privatización entraría normalmente en el ámbito de aplicación del Marco SIEG de 2011.

(292) La Comisión evaluará si la compensación por servicio público concedida a Toremar durante el período de prórroga cumple las condiciones del Marco SIEG de 2011, a excepción de las condiciones establecidas en los apartados 9, 14, 19, 20, 24, 39 y 60.

([85]) En aras de la exhaustividad, la Comisión señala la disposición transitoria contenida en el artículo 10, letra a), de la Decisión SIEG de 2011, según la cual todo régimen de ayuda puesto en práctica antes de la entrada en vigor de esta Decisión (es decir, el 31 de enero de 2012) que fuera compatible con el mercado interior y estuviera exento del requisito de notificación, de conformidad con la Decisión SIEG de 2005, sigue siendo compatible con el mercado interior y exento del requisito de notificación durante un período adicional de dos años (es decir, hasta el 30 de enero de 2014, inclusive). Esto significa que una ayuda concedida con arreglo a dicho régimen en el período comprendido entre la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2005 (19 de diciembre de 2005) y la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011 (31 de enero de 2012), se considerará compatible con el mercado interior, pero únicamente desde la fecha en la que se concedió hasta el 30 de enero de 2014 inclusive. En todo caso, para las ayudas concedidas desde el 31 de enero de 2012, no se aplica la disposición transitoria del artículo 10, letra a), de la Decisión SIEG de 2011 y la evaluación de la compatibilidad debe realizarse con arreglo a la Decisión SIEG de 2011.

6.3.1.2. Verdadero servicio de interés económico general a que se refiere el artículo 106 del TFUE

(293) Según el apartado 12 del Marco SIEG de 2011, «[l]as ayudas deben concederse a un verdadero servicio de interés económico general correctamente definido como establece el artículo 106, apartado 2, del Tratado». En particular, el apartado 13 aclara que «los Estados miembros no pueden asignar obligaciones específicas de servicio público a servicios que ya prestan o puedan prestar satisfactoriamente y en condiciones tales como el precio, las características cualitativas objetivas, la continuidad y el acceso al servicio, acordes con el interés público, definido por el Estado, por empresas que operen en condiciones normales de mercado. En lo que respecta a la cuestión de si un servicio puede ser prestado por el mercado, la evaluación de la Comisión se limita a comprobar que la definición de los Estados miembros no presente un error manifiesto, salvo si la legislación de la Unión contiene disposiciones más restrictivas». Por último, el apartado 56 del Marco SIEG de 2011, se refiere al «margen de apreciación del Estado miembro» en lo que respecta a la naturaleza de los servicios que podrían calificarse como servicios de interés económico general.

(294) La evaluación de la autenticidad del SIEG debe realizarse también a la luz de la Comunicación SIEG (véanse los considerandos 186 y 200), del Reglamento sobre el cabotaje marítimo (véanse los considerandos 188 a 190) y de la jurisprudencia (véanse los considerandos 192 y 193). Por lo tanto, la Comisión debe evaluar, con respecto al período de prórroga:

a) la existencia de una **demanda de los usuarios**;

b) la incapacidad de los operadores del mercado para satisfacer esta demanda en ausencia de una obligación impuesta por las autoridades públicas (**existencia de una deficiencia del mercado**);

c) el que el mero recurso a obligaciones de servicio público no sea suficiente para paliar tal carencia (**enfoque menos perjudicial**).

(295) La Comisión observa que las rutas de servicio público explotadas por Toremar durante el período de prórroga son las mismas que aquellas encomendadas a Moby/Toremar en virtud del nuevo contrato de servicio público, con la única diferencia, por lo que se refiere a las rutas, de que el número de rutas durante el período de prórroga era de cinco (véase el considerando 36), mientras que el nuevo contrato de servicio público añadió un enlace con la isla de Giannutri (**línea A5**). Además, la Comisión ya ha descrito y analizado la situación de la competencia en dichas rutas durante el período de prórroga. En este contexto, la siguiente evaluación se basará en las partes pertinentes de la evaluación realizada anteriormente para el nuevo contrato de servicio público antes mencionado (véase la sección 6.1.2.1).

(296) En este contexto, la Comisión recuerda en primer lugar (véase el considerando 123) que Italia impuso las obligaciones de servicio público establecidas en el convenio inicial principalmente con el objetivo de: i) garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas, y ii) contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión, mediante servicios regulares y fiables de transporte marítimo. La Comisión ya concluyó (véase el considerando 195) que se trata, sin duda, de objetivos de interés público legítimos.

(297) Para ilustrar la demanda real de los usuarios en relación con los servicios marítimos en cuestión, Italia facilitó estadísticas detalladas (véanse los cuadros 9 y 10) que muestran que en 2009, primer año de la prórroga, Toremar transportó 1 622 876 pasajeros y 347 935 vehículos en las cinco rutas de servicio mixto combinadas durante los respectivos períodos cubiertos por las obligaciones de servicio público. Estas cifras fueron inferiores en 2010 (1 462 570 pasajeros y 317 488 vehículos) y en 2011 (1 437 613 pasajeros y 294 433 vehículos).

Año	Línea A1	Línea A2	Línea A2 rápida	Línea A3	Línea A4	Número total de pasajeros
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Cuadro 9 – Estadísticas de pasajeros para los años 2009-2011

Año	Línea A1	Línea A2	Línea A2 rápida	Línea A3	Línea A4	Número total de pasajeros
2009	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Cuadro 10 – Estadísticas de vehículos para los años 2009-2011

(298) En general, las cifras muestran que la demanda de los usuarios de servicios de transbordador en cada una de las rutas en cuestión fue significativa y bastante estable y que el análisis para los años 2009-2011 no proporcionó ningún indicio de que hubiera desaparecido. La Comisión ya ha demostrado que hubo una demanda significativa de los usuarios en el período desde 2012 en relación con los servicios marítimos (véase el considerando 198).

(299) Por consiguiente, se puede concluir que estos servicios responden a una demanda real de los usuarios y, por lo tanto, satisfacen necesidades reales en materia de servicio público.

(300) Como se explica en el considerando 200, la Comisión debe examinar si el servicio habría sido inadecuado si su prestación se hubiera dejado exclusivamente en manos de las fuerzas del mercado teniendo en cuenta las obligaciones de servicio público impuestas por el Estado miembro en virtud del nuevo convenio inicial. A este respecto, el apartado 48 de la Comunicación SIEG establece que «la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si el Estado miembro ha cometido un error manifiesto».

(301) La Comisión observa que durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2012, en algunas rutas que debían ser explotadas por Toremar en virtud de la prórroga del convenio inicial, otros operadores ofrecían servicios de transbordador, aunque no necesariamente durante todo el año ni con la misma frecuencia. La Comisión ya ha evaluado, en los considerandos 201 a 207, para cada una de las rutas afectadas, si los servicios prestados por otros operadores eran equivalentes a aquellos que Moby/Toremar debía prestar con arreglo al nuevo contrato de servicio público. La Comisión recuerda que dicha evaluación se basó en la situación competitiva en estas rutas entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2012. Dado que los servicios que debe prestar Moby/Toremar son casi idénticos en términos de rutas, frecuencias y requisitos técnicos, a los que Toremar debía ofrecer durante el período de prórroga, la conclusión de la Comisión (véase el considerando 207) de que las fuerzas del mercado por sí solas no eran suficientes para satisfacer las necesidades de servicio público es también válida para Toremar durante todo el período de prórroga. De hecho, en algunas de las rutas Toremar era el único operador, mientras que en otras los servicios prestados por otros operadores no eran equivalentes en términos de continuidad, regularidad, capacidad y calidad por lo que no cumplían plenamente las exigencias de servicio público impuestas a Toremar en virtud del convenio inicial (prorrogado).

(302) Por último, a la luz de la privatización prevista y para garantizar la continuidad de los servicios públicos explotados en virtud del convenio inicial, Italia decidió prorrogar dicho convenio sin enmiendas y sin perjuicio de la modificación del método de compensación aplicable a partir de 2010. La Comisión reconoce que la demanda de los usuarios (descrita en los considerandos 95 a 97) no pudo satisfacerse mediante la imposición de obligaciones de servicio público a todos los operadores que operan en las rutas en cuestión. En particular, en varias rutas Toremar era el único operador (véase, por ejemplo, el considerando 202) y si no era el caso, la oferta de los otros operadores no cumplía (todos) los requisitos de regularidad, continuidad y calidad. Asimismo, la explotación de la mayoría de las rutas (si no de todas), especialmente en temporada baja, es deficitaria, de manera que sin la compensación por servicio público es probable que no se ofrecería tales rutas. Además, la Comisión reconoce que, en vista del proceso de privatización de Toremar, la prórroga del contrato de servicio público existente era el único modo de garantizar la continuidad de los servicios públicos hasta que hubiese finalizado dicha privatización.

(303) Por consiguiente, la Comisión concluye que Italia no ha cometido un error manifiesto al definir los servicios atribuidos a Toremar como SIEG. Las dudas expresadas por la Comisión en las Decisiones de 2011 y 2012 quedan, pues, disipadas.

6.3.1.3. Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación

(304) Tal y como se indica en la sección 2.3 del Marco SIEG de 2011, el concepto de servicio de interés económico general en virtud del artículo 106 del TFUE significa que se ha encomendado la gestión del SIEG a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos oficiales.

(305) Estos actos deben especificar, en particular:

— el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público;

— las empresas afectadas y el territorio afectado;

— la naturaleza de los derechos exclusivos;

— los parámetros aplicados al cálculo, el control y la revisión de la compensación;

— las modalidades para evitar y devolver las posibles compensaciones excesivas.

(306) En sus Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión expresó dudas con respecto a si el acto de atribución proporcionaba una descripción exhaustiva de la naturaleza de las obligaciones de servicio público de Toremar durante el período de prórroga. Además, la Comisión señaló que no se había adoptado planes quinquenales para los períodos 2000-2004 y 2005-2008, como lo exigía el convenio inicial. No obstante, la Comisión también recordó que varios elementos de la atribución pueden incluirse en varios actos sin que se cuestione la idoneidad de la definición de las obligaciones. Durante el período de prórroga, el acto de atribución a Toremar incluía el acuerdo inicial (modificado y prorrogado a lo largo del tiempo), los planes quinquenales para los períodos 1990-1994 y 1995-1999, una serie de decisiones *ad hoc* adoptadas por Italia, la resolución del CIPE y la Ley de 2009.

(307) En este contexto, la Comisión señala, en primer lugar, que el convenio inicial (modificado a lo largo del tiempo), que constituye la esencia del acto de atribución de Toremar, siguió siendo plenamente aplicable hasta la conclusión de la privatización sobre la base de una serie de Decretos-Ley (véase el considerando 286). Estos actos jurídicos precisan que se encomendaron a Toremar obligaciones de servicio público hasta la conclusión de su proceso de privatización.

(308) De conformidad con el convenio inicial, en los planes quinquenales se especificaban las rutas y los puertos en los que debía prestarse servicio, el tipo y la capacidad de los buques que debían utilizarse para los enlaces marítimos en cuestión, la frecuencia del servicio y las tarifas que debían pagarse, entre ellas tarifas subvencionadas, en particular para los residentes de las regiones isleñas. Aunque los planes para los períodos 2000-2004 y 2005-2008 no se adoptaron formalmente, el plan para el período 1995-1999 (confirmado por Decreto Ministerial de 14 de mayo de 1996) siguió aplicándose sin cambios en cuanto al alcance de las obligaciones de servicio público. En este sentido, las disposiciones de dicho plan continuaron aplicándose integralmente durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 2 de enero de 2012. Antes de 2009, el régimen tarifario original previsto en el convenio inicial fue modificado por una serie de actos posteriores. Sin embargo, durante todo el período de prórroga, no se adoptaron decretos interministeriales para modificar para modificar las tarifas que debían aplicar las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Toremar. Sobre esta base, la Comisión concluye que las obligaciones de servicio público que Toremar debía cumplir durante el período de prórroga estaban definidas de manera suficientemente clara.

(309) La Comisión ya señaló en los considerandos 239 y 240 de la Decisión de 2011 que los parámetros necesarios para el cálculo del importe de la compensación se habían establecido de antemano y estaban descritos con claridad. En particular, en el caso del año 2009, los convenios iniciales (véanse los considerandos 42 y 44) contienen una lista exhaustiva y precisa de los elementos de coste que deben tenerse en cuenta, así como la metodología de cálculo del rendimiento del capital invertido para el operador. Para los años 2010 y 2011, la metodología pertinente se establece en la resolución del CIPE (véanse los considerandos 41 a 55). Más concretamente, la Decisión del CIPE detalla los elementos de coste tomados en cuenta y el rendimiento del capital invertido. Por último, la Ley de 2009 incluye el importe máximo de la compensación de 13 005 441 EUR que se aplica desde 2010. Además, el convenio inicial establecía que la compensación se pagaría a plazos y garantizaba que esta estaría basada en los costes e ingresos reales originados por la prestación del servicio público. De este modo, el exceso de compensación podría detectarse y evitarse fácilmente. Si fuere necesario, el Estado podría recuperar la compensación excesiva concedida a Toremar.

(310) Sobre esta base, la Comisión considera que, durante el período de prórroga del convenio inicial, los actos de atribución ofrecieron una definición clara de las obligaciones de servicio público, la duración, la empresa y el territorio afectado, los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación, y las disposiciones para evitar y devolver la compensación excesiva tal y como requiere el Marco SIEG de 2011.

6.3.1.4. Duración del período de atribución

(311) Como se especifica en el apartado 17 del Marco SIEG de 2011, «[l]a duración del período de atribución debe justificarse por referencia a criterios objetivos como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles. En principio, la duración del período de atribución no debe exceder el período necesario para la amortización de los activos más importantes necesarios para prestar el SIEG».

(312) Italia ha argumentado que la duración de la prórroga es acorde con el período requerido para la amortización de los activos más importantes empleados en la prestación del SIEG. En particular, la duración total del convenio inicial prorrogado es de algo más de 22 años. Los buques son los activos más importantes necesarios para la prestación del servicio público. El período de amortización de los buques destinados a servicios de transbordador es en general largo y puede superar los 25 años.

(313) Italia comunicó a la Comisión el valor de depreciación de los buques de Toremar para el período 2009-2011. La Comisión observa que, en el momento de la prórroga del convenio inicial, ya se había amortizado completamente cinco buques y que los tres restantes, todavía no amortizados, tenían una media de 21,5 años.

(314) Aunque si el período de amortización ha expirado para la mayoría de los buques utilizados por Toremar durante la prórroga del convenio inicial, la Comisión observa que la prórroga de tres años era necesaria para garantizar la continuidad del servicio público hasta que se completara el proceso de privatización. Habida cuenta además de la antigüedad media de los buques restantes cuyo valor aún no se había amortizado totalmente y de la duración media de la amortización de los buques utilizados para los servicios de transbordador, la Comisión concluye que la duración del acto de atribución está suficientemente justificada y que se cumple el apartado 17 del Marco SIEG.

6.3.1.5. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE

(315) Según el apartado 18 del Marco SIEG de 2011, «[u]na ayuda se considerará compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Tratado solo cuando la empresa respete, cuando sea aplicable, la Directiva 2006/111/CE» de la Comisión, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas ([86]).

(316) Además, el apartado 44 del Marco SIEG de 2011 establece que: «Cuando una empresa realice tanto actividades que se hallen dentro como fuera del SIEG, la contabilidad interna deberá reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios de acuerdo con los principios expuestos en el apartado 31».

(317) Italia confirmó que Toremar solo operaba en la prestación de servicios públicos con arreglo al convenio inicial.

(318) Por consiguiente, la Comisión considera que el apartado 18 del Marco SIEG no es aplicable.

6.3.1.6. Importe de la compensación

(319) El apartado 21 del Marco SIEG de 2011 estipula que «[e]l importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir los costes netos de ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable».

(320) En el presente caso, puesto que al menos una parte de la compensación constituye ayuda ilegal concedida antes de su entrada en vigor, el apartado 69 del Marco SIEG de 2011 establece específicamente que, para evaluar las ayudas estatales, no es preciso utilizar la metodología del coste evitado neto. En su lugar, pueden utilizarse métodos alternativos para calcular el coste neto necesario para cumplir las obligaciones de servicio público, como el método basado en la asignación de los costes. Según esta última metodología, se puede calcular los costes netos en términos de la diferencia entre costes e ingresos por proveedor designado para ejecutar obligaciones de servicio público, tal como se precisan y estiman en el acto de atribución. Los apartados 28 a 38 del Marco SIEG de 2011 establecen con más detalle cómo debe aplicarse este método.

([86]) Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

(321) En las Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión no pudo concluir si el importe de la compensación de 2009 era proporcionado, dado que aún tenía dudas sobre si algunos de los servicios públicos encomendados a Toremar eran verdaderos SIEG. Estas dudas se han abordado en la sección 6.3.1.2, y la Comisión considera que la compensación concedida a Toremar para 2009 es proporcionada y compatible con el artículo 106 del TFUE. Italia facilitó el cálculo del importe de la compensación para 2009 (es decir, 13 572 035 EUR), que se determinó sobre la base de la metodología establecida en el convenio inicial y correspondía a la pérdida neta acumulada por los servicios prestados en el marco del régimen de servicio público, a la que se añadió un importe variable correspondiente al rendimiento del capital invertido (es decir, 301 000 EUR).

(322) La Comisión expresó también sus dudas sobre la prima de riesgo del 6,5 % que se aplicó a partir de 2010. En particular, la Comisión cuestionó si esta prima reflejaba un nivel adecuado de riesgo, teniendo en cuenta que, a primera vista, Toremar no parecía asumir los riesgos que normalmente se asumen en la prestación de dichos servicios.

(323) La prima de riesgo del 6,5 % se habría aplicado para determinar el rendimiento del capital utilizando la fórmula del coste medio ponderado del capital. Sin embargo, como ya se ha explicado en el considerando 133, Italia aclaró que, dado que la Ley de 2009 establecía un límite máximo al importe de la compensación objeto del procedimiento de licitación, se decidió simplificar el cálculo aplicando el 6,9 % como tipo a tanto alzado de rendimiento del capital para los años 2010 y 2011.

(324) En este contexto, sobre la base de la contabilidad de cada ruta presentada por Italia y representada de forma agregada en el cuadro 11, la Comisión pudo comprobar que, para 2010 y 2011 en su conjunto, la compensación por servicio público había sido aproximadamente de 2 200 EUR inferior al coste neto del servicio, incluido el tipo fijo de rendimiento del capital del 6,9 %:

Toremar: misión de servicio público	**2010**	**2011**	**Total general**
Ingresos totales	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
- Coste total	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
- Amortización	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Coste neto del servicio público	- 15 233 037 EUR	- 16 106 797 EUR	- 31 339 834 EUR
+ Rendimiento del capital (6,9 %)	- 359 417 EUR	- 313 826 EUR	- 673 243 EUR
= Compensación admisible	- 15 592 454 EUR	- 16 420 623 EUR	- 32 013 077 EUR
+ Compensación real	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Compensación excesiva/insuficiente	412 987 EUR	- 415 182 EUR	- 2 195 EUR

Cuadro 11 – Coste neto del servicio público explotado por Toremar durante el período 2010-2011

(325) El apartado 49 del Marco SIEG de 2011 requiere que los Estados miembros garanticen que las empresas no reciban una compensación excesiva (tal y como se define en el apartado 47 de dicho Marco) por la gestión de SIEG. Entre otras cosas, los Estados miembros deben facilitar pruebas a petición de la Comisión. Además, deben realizar o asegurarse de que se llevan a cabo controles periódicos al final del período de atribución y, en cualquier caso, a intervalos que no superen los tres años.

(326) La Comisión ya ha evaluado, en consonancia con el tercer criterio Altmark, que el tipo fijo del rendimiento del capital del 6,5 % que Moby/Toremar podía esperar desde una perspectiva ex ante estaba en consonancia con los riesgos asociados a la prestación de servicios públicos en el marco del nuevo contrato de servicio público (véanse los considerandos 22 a 27). La Comisión reitera asimismo que Italia utilizó un tipo fijo de rendimiento del capital (fijado en el 6,9 % para los años 2010-2011) con el fin de simplificar el cálculo. En efecto, en la Decisión de 2011, la Comisión asumió que la tasa de rentabilidad del capital invertido para 2010 era del 9,95 % antes de impuestos, pero explicó que se trataba de un valor estimado para las próximas licitaciones abiertas tras la privatización del antiguo grupo Tirrenia, incluido Toremar (véase el considerando 132).

(327) La Comisión observa que la resolución del CIPE presentada tiene en cuenta determinados valores de mercado aplicables en el sector del cabotaje marítimo y especifica los costes subvencionables a efectos de las obligaciones de servicio público, así como los principios para calcular la tasa de rentabilidad del capital sobre la base de la información, las condiciones y los riesgos pertinentes para este sector específico.

(328) La Comisión observa también que, para los años 2010 y 2011, la Región de Toscana utilizó sus reservas para cubrir el coste adicional del servicio público de Toremar que no podía cubrirse con cargo al presupuesto central del Estado, en razón de la reducción del número de pasajeros debido a la crisis económica y financiera, así como del aumento de los costes de combustible durante ese mismo período (véase el considerando 40). Por lo tanto, Toremar estaba expuesta al riesgo comercial de una pérdida sustancial de ingresos sin tener la certeza de que dicha pérdida fuera cubierta por la Región de Toscana. De hecho, esta última habría liberado las reservas solo después de haber verificado detalladamente los costes e ingresos reales contraídos para el período 2010-2011. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que un rendimiento del capital del 6,9 % está en concordancia con los riesgos existentes.

(329) Por otra parte, como se explicó en el considerando 227, en el contexto de la evaluación del nuevo contrato de servicio público con arreglo al tercer criterio Altmark, la Comisión constató que en 2011 (como en 2010) la rentabilidad media del capital generado por un grupo de referencia de operadores de transbordadores seleccionados que ofrecían enlaces marítimos en Italia o entre Italia y otros Estados miembros era superior al 6,5 % y, en algunos casos, incluso superior al 8 %. Por lo tanto, la Comisión considera que un rendimiento del capital del 6,9 % está en consonancia con el rendimiento del capital observado para el grupo de referencia.

(330) En vista de lo anterior, la Comisión considera que se debe mantener a un nivel razonable la rentabilidad del capital presentada del 6,9 %.

(331) Por último, Italia aportó las pruebas necesarias que demuestran que se ha llevado a cabo todos los controles periódicos para garantizar que el importe de la compensación no supere el coste neto del servicio. Además, la Comisión recuerda que la compensación se paga a plazos (véase el considerando 41) y que el pago final se efectúa sobre la base de los costes e ingresos reales del ejercicio. Esto garantiza que el importe de la compensación no supere los costes netos del servicio.

(332) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que el importe de la compensación concedida a Toremar durante la prórroga del convenio inicial no dio lugar a ninguna compensación excesiva y que se cumplen las obligaciones aplicables establecidas en la sección 2.8 del Marco SIEG.

6.3.1.7. Prioridad en la asignación de los puntos de amarre

(333) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley de 2009 especifica claramente que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y habida cuenta de las obligaciones de servicio público de las empresas del antiguo Grupo Tirrenia (incluida Toremar). En efecto, si las empresas a las que se ha atribuido el servicio público no tuvieran prioridad en la asignación de los puntos de amarre, tendrían que esperar (en ocasiones) su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que perjudicarían al objetivo de garantizar un enlace fiable y adecuado para los ciudadanos. Un horario regular es sin duda necesario para responder a las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de estas últimas. Además, dado que el convenio fija las horas de salida de las rutas de servicio público, es necesario dar prioridad en la asignación de los puntos de amarre para garantizar que los puertos asignen puntos de amarre y horarios de atraque de manera que el operador de servicio público pueda cumplir sus obligaciones de servicio público.

(334) En este contexto, la Comisión considera que esta medida se concedió con el objetivo de permitir a Toremar cumplir sus obligaciones de servicio público que constituyen un auténtico SIEG (véase la sección 6.3.1.2). Italia también confirmó que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados en el marco del régimen de servicio público.

(335) La Comisión ya ha evaluado en detalle la compatibilidad del SIEG y la compensación correspondiente a Toremar durante la prórroga del convenio inicial (véase la sección 6.3.1). La Comisión considera, por lo tanto, que su evaluación de la compatibilidad de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre puede limitarse a establecer si esta medida dio o no lugar a una compensación excesiva.

(336) La Comisión toma nota de los argumentos presentados por Italia de que cualquier posible ventaja monetaria derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre habría sido limitada (véase el considerando 137). Por consiguiente, también el riesgo de compensación excesiva que emana de esta medida sería reducido. Además, si esta medida contribuyera a reducir los costes de explotación o a aumentar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en la contabilidad interna del operador. Por lo tanto, las comprobaciones de la compensación excesiva que se han aplicado a Toremar tal como se describe en la sección 6.3.1.6 son adecuadas también para detectar cualquier posible compensación excesiva derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

(337) La Comisión concluye, por lo tanto, que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, que está indisolublemente vinculada al SIEG prestado por Toremar, es también compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE y del Marco SIEG de 2011.

6.3.1.8. Conclusión

(338) Sobre la base de la evaluación mencionada en los considerandos 286 a 337, la Comisión concluye que la compensación concedida a Toremar por la prestación de servicios marítimos en virtud de la prórroga del convenio inicial durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2010 y el 1 de enero de 2012 y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre cumplen las condiciones aplicables del Marco SIEG de 2011 y son, por lo tanto, compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 106 del TFUE.

6.3.2. *Conclusión sobre la compatibilidad de la ayuda*

(339) Sobre la base de la evaluación anterior, la Comisión considera que la compensación concedida a Toremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre para la explotación de las rutas marítimas durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2010 y el 1 de enero de 2012 son compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 106 del TFUE y del Marco SIEG de 2011.

7. **CONCLUSIÓN**

(340) La Comisión considera que Italia ha aplicado ilegalmente las medidas de ayuda objeto de evaluación en contravención del artículo 108, apartado 3, del TFUE. Sobre la base de la evaluación anterior, la Comisión ha decidido que la compensación por servicio público concedida a Toremar en virtud de la prórroga del convenio inicial es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 106 del TFUE. Además, dado que la prioridad en la asignación de puntos de amarre está indisolublemente vinculada a la prestación del SIEG por Toremar, esta medida es también compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106 del TFUE.

(341) Por lo demás, la Comisión concluye que las siguientes medidas no constituyen ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE:

1) la compensación concedida a Toremar por la prestación de servicios marítimos en virtud del nuevo contrato de servicio para el período comprendido entre el 2 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2023, asociada a la actividad de Toremar y a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre en favor de Moby/Toremar, dado que cumple los cuatro criterios Altmark;

2) el uso de fondos por parte de Toremar para la modernización de los buques, ya que no se utilizaron con fines de liquidez, y

3) las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Toremar y la posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer las necesidades de liquidez, tal como se establece en la Ley de 2010,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La compensación en favor de Toremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre por la prestación de servicios marítimos en virtud de la prórroga del convenio inicial para el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2012 constituyen ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Italia ha ejecutado la ayuda en favor de Toremar infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Esta ayuda es compatible con el mercado interior.

Artículo 2

La adjudicación del nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 2 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2023, asociada a la actividad de Toremar y a la prioridad en la asignación de puntos de amarre en favor de Moby/Toremar, no constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 3

Los fondos recibidos por Toremar para la modernización de sus buques no se utilizaron con fines de liquidez y, por lo tanto, no constituyen ayuda estatal en favor de Toremar en virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 4

Las exenciones fiscales relativas al proceso de privatización de Toremar y la posibilidad de utilizar los recursos del *Fondo para las zonas infrautilizadas* para responder a las necesidades de liquidez, tal como establece la Ley de 2010, no constituyen ayuda estatal en favor de Toremar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 17 de junio de 2021.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión