

2025/440

14.3.2025

**DECISÃO (UE) 2025/440 DA COMISSÃO****de 8 de julho de 2024****relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) concedidas pela Itália e pela Região de Campânia a favor da Caremar e da sua adquirente SNAV/Rifim concedidas pela Itália e pela Região de Campânia a favor da Caremar e da sua adquirente SNAV/Rifim***[notificada com o número C(2024) 4656]***(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições supracitadas <sup>(1)</sup>, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) Em 5 de outubro de 2011, na sequência de várias denúncias <sup>(2)</sup> e trocas de informações com as autoridades italianas <sup>(3)</sup>, a Comissão deu início a um procedimento formal de investigação relativamente a diversas medidas adotadas pela Itália a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia («Decisão de início do procedimento de 2011») <sup>(4)</sup>. Por decisão de 7 de novembro de 2012, alterada em 19 de dezembro de 2012 («Decisão de alargamento de 2012») <sup>(5)</sup>, a Comissão alargou o procedimento formal de investigação a determinadas medidas adicionais de apoio público adotadas a favor dessas empresas.

<sup>(1)</sup> JO C 28 de 1.2.2012, p. 18 e JO C 84 de 22.3.2013, p. 58.

<sup>(2)</sup> Em 23 de março de 2009, 9 de dezembro de 2009, 21 de dezembro de 2009, 6 de janeiro de 2010, 27 de setembro de 2010 e 12 de outubro de 2010, a Comissão recebeu seis denúncias respeitantes a várias medidas de apoio adotadas pelo Estado italiano a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, que incluía as companhias de navegação Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia»), Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. («Caremar»), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. («Saremar»), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. («Siremar»), e Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. («Toremar»).

<sup>(3)</sup> No que diz respeito à Caremar, em 29 de julho de 2010, as autoridades italianas tinham notificado à Comissão a compensação de serviço público paga em 2009 e 2010 pelo Estado italiano à Caremar. A notificação e as subsequentes trocas de informações com as autoridades italianas, que abrangiam, nomeadamente, a notificação sobre a compensação paga até ao final de 2011, foram registadas com o número de processo N 338/2010. No entanto, a medida foi subsequentemente registada como auxílio não notificado com os números de processo SA 32014, SA 32015 e SA 32016, uma vez que o apoio do Estado foi concedido antes de a Comissão se poder pronunciar sobre a sua compatibilidade com o mercado interno. Em 28 de setembro de 2011, a Itália informou a Comissão de que tencionava privatizar as empresas regionais do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar.

<sup>(4)</sup> A Decisão de início do procedimento de 2011 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (JO C 28 de 1.2.2012, p. 18). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

<sup>(5)</sup> A Decisão de alargamento de 2012 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (JO C 84 de 22.3.2013, p. 58). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas objeto de investigação.

- (2) O procedimento formal de investigação acima referido já foi encerrado pela Comissão em relação à Tirrenia, à Saremar, à Siremar, à Toremar e à Laziomar através de decisões separadas adotadas para cada uma destas empresas do grupo Tirrenia <sup>(6)</sup>.
- (3) No que se refere à Caremar, a Decisão de início do procedimento de 2011 dizia respeito às seguintes medidas:
- as compensações concedidas pela exploração de várias rotas marítimas entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de dezembro de 2011;
  - a prioridade de acostagem estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 135 de 25 de setembro de 2009 («Decreto-Lei 135/2009»), convertido na Lei n.º 166 de 20 de novembro de 2009 («Lei 166/2009»);
  - as medidas previstas no Decreto-Lei n.º 125 de 5 de agosto de 2010 («Decreto-Lei 125/2010»), convertido na Lei n.º 163 de 1 de outubro de 2010 («Lei 163/2010»); e
  - o processo de privatização da Caremar.
- (4) A Itália apresentou observações sobre as medidas abrangidas pela Decisão de início do procedimento de 2011 em 15 de novembro de 2011, 30 de novembro de 2011 e 16 de março de 2012. Por carta de 19 de julho de 2012, as autoridades italianas forneceram informações adicionais sobre a privatização da Caremar. Estas informações, que incluíam uma descrição pormenorizada das condições impostas pelas autoridades italianas aos potenciais proponentes, não tinham sido disponibilizadas à Comissão aquando da adoção da Decisão de início do procedimento de 2011. As autoridades italianas forneceram informações complementares em 4 de outubro de 2012, na sequência de um pedido de informações enviado pela Comissão em 18 de julho de 2012.
- (5) A Caremar apresentou observações sobre a Decisão de início do procedimento de 2011 em 19 e 21 de março de 2012, que foram transmitidas à Itália em 26 de março de 2012. Em 26 de abril de 2012, a Itália confirmou que partilhava as observações da Caremar.
- (6) A Comissão recebeu igualmente observações de várias empresas, bem como denúncias sobre a compensação concedida à Caremar pela prestação de serviços no golfo de Nápoles. Estas denúncias foram tratadas pela Comissão como observações das partes interessadas no contexto do procedimento formal de investigação, uma vez que diziam respeito ao assunto abrangido pela Decisão de início do procedimento de 2011.
- (7) Em 28 de fevereiro de 2012, a empresa Alilauro S.p.A. («Alilauro») apresentou uma denúncia alegando que tinha sido concedido um auxílio estatal ilegal à Caremar em resultado da prorrogação da convenção inicial. Em 7 de março de 2012, a Alilauro apresentou as suas observações sobre a Decisão de início de procedimento de 2011.

<sup>(6)</sup> Pela Decisão (UE) 2018/261 da Comissão, de 22 de janeiro de 2014, relativa às medidas de auxílio SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) implementadas pela região da Sardenha a favor da Saremar (JO L 49 de 22.2.2018, p. 22), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito a algumas medidas adotadas pela região da Sardenha a favor da Saremar. Pela Decisão (UE) 2022/756 da Comissão, de 30 de setembro de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela região da Sardenha a favor da Saremar (JO L 138 de 17.5.2022, p. 19), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às restantes medidas concedidas à Saremar. Pela Decisão (UE) 2020/1412 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) aplicadas pela Itália a favor da Tirrenia di Navigazione e da sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 de 12.10.2020, p. 45), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Tirrenia e à sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione no período de 2009-2020. Pela a Decisão (UE) 2022/348 da Comissão, de 17 de junho de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex-11/NN) aplicadas pela Itália e pela Região da Toscana a favor da Toremar e da sua adquirente Moby (JO L 64 de 2.3.2022, p. 6), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Toremar e à sua adquirente Moby S.p.A. no período de 2009-2023. Pela Decisão (UE) 2022/448 da Comissão, de 17 de junho de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália a favor da Siremar e da sua adquirente Società Navigazione Siciliana (JO L 97 de 24.3.2022, p. 1), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Siremar e à sua adquirente Società Navigazione Siciliana no período de 2009-2028. Pela Decisão (UE) 2022/1328 da Comissão, de 30 de setembro de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália e pela Região do Lácio a favor da Laziomar e da sua adquirente CLN (JO L 200 de 29.7.2022, p. 154), a Comissão encerrou o procedimento formal de investigação no que diz respeito às medidas concedidas à Laziomar e à sua adquirente Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. no período de 2011-2024.

- (8) Em 29 de fevereiro de 2012, a Comissão recebeu observações das empresas Medmar Navi S.p.A. («Medmar») e Navigazione Libera del Golfo S.r.l. («NLG»), em 1 de março de 2012 da empresa SNAV S.p.A. («SNAV») e da associação Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei («ACAP») e em 5 de março de 2012 da empresa Grandi Navi Veloci («GNV»). Em 16 de março de 2012, a Comissão transmitiu à Itália as observações da NLG, da SNAV, da ACAP e da GNV, às quais a Itália não reagiu, apesar de ter sido enviada uma carta de insistência às autoridades italianas em 1 de outubro de 2012. Em 19 de março de 2012, a Comissão transmitiu as observações da Medmar à Itália, às quais esta respondeu em 24 de abril de 2012.
- (9) Em 7 de novembro de 2012, através da Decisão de alargamento de 2012, a Comissão alargou o procedimento de investigação relativo à compensação de serviço público paga a todas as empresas do antigo grupo Tirrenia até à conclusão do processo de privatização. No que se refere à Caremar, o alargamento dizia respeito às seguintes medidas:
- a compensação concedida à Caremar a partir de 1 de janeiro de 2012 nas mesmas condições que em 2011;
  - a compensação a pagar pela prestação do serviço público ao abrigo do novo contrato de serviço público; e
  - as condições impostas pelas autoridades italianas aos potenciais proponentes no procedimento de venda da Caremar.
  - A Itália apresentou as suas observações à Decisão de alargamento de 2012 por ofícios de 7 de dezembro de 2012 e 13 de dezembro de 2012.
- (10) A Comissão recebeu igualmente observações da GNV em 3 de dezembro de 2012, da Medmar em 29 de fevereiro de 2013 e 5 de março de 2013, da NLG em 5 de março de 2013 e da Alilauro em 13 de março de 2013.
- (11) Em 26 de fevereiro de 2013, 12 de março de 2013 e 12 de abril de 2013, as autoridades italianas apresentaram informações adicionais sobre a compensação e sobre a privatização da Caremar.
- (12) Em 20 de junho de 2014, as autoridades italianas transmitiram à Comissão uma cópia da decisão de 28 de maio de 2014 do Tribunal Administrativo Regional da Campânia que anulou o procedimento de concurso para a privatização da Caremar. As autoridades italianas informaram a Comissão de que estava pendente no Conselho de Estado italiano um recurso da referida decisão do Tribunal Administrativo Regional da Campânia. Em 10 de fevereiro de 2015, o Conselho de Estado italiano anulou a decisão de 28 de maio de 2014 do Tribunal Administrativo Regional da Campânia e confirmou a adjudicação definitiva da atividade da Caremar à SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»).
- (13) Em 15 de julho de 2015, a Marworld Ship Management and Service S.p.A. («Marworld») apresentou à Comissão uma denúncia relativa ao processo de privatização da Caremar<sup>(7)</sup>. Uma vez que a denúncia dizia respeito a um assunto abrangido pela Decisão de início do procedimento de 2011 e pela Decisão de alargamento de 2012, a Comissão tratou-a como observações das partes interessadas no contexto do procedimento formal de investigação.

(7) A denúncia foi registada pela Comissão com o número de processo SA.42685.

- (14) Entre 2014 e 2019, a Comissão centrou-se no procedimento formal de investigação relativo às outras empresas do grupo Tirrenia, dando prioridade às empresas Saremar <sup>(8)</sup> e Tirrenia <sup>(9)</sup>, tal como solicitado pelas autoridades italianas. A investigação conduziu à adoção, no período de 2014-2022, das decisões finais relativas às empresas Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar e Laziomar (ver considerando 2). Paralelamente, em 2 de março de 2020, a Comissão concluiu a investigação sobre as empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia, incluindo a Caremar, relativamente ao período de 1992-2008 <sup>(10)</sup>.
- (15) Em 25 de janeiro de 2018, 14 de março de 2019, 10 de agosto de 2021 e 8 de dezembro de 2022, a Comissão solicitou informações adicionais sobre a Caremar às autoridades italianas. As autoridades italianas facultaram essas informações em 9 de maio de 2018, 31 de maio de 2019, 14 de junho de 2019, 1 de outubro de 2021, 27 de dezembro de 2022 e 3 de fevereiro de 2023. Além disso, realizaram-se vários intercâmbios informais por correio eletrónico com as autoridades italianas durante o período compreendido entre outubro de 2022 e maio de 2023.
- (16) Em 29 de maio de 2024, a Itália concordou, a título excecional, em renunciar aos seus direitos decorrentes do artigo 342.º do TFUE, em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento n.º 1/1958 <sup>(11)</sup>, e em que a presente decisão fosse adotada e notificada em língua inglesa.
- (17) A presente decisão encerra o procedimento formal de investigação iniciado pela Decisão de início do procedimento de 2011 e alargado pela Decisão de alargamento de 2012 no que diz respeito à parte relativa às medidas concedidas à Caremar e ao seu adquirente, ou seja, o agrupamento temporário de empresas SNAV/Rifim.

## 2. CONTEXTO

- (18) A Caremar tem prestado serviços de transporte marítimo principalmente entre a Itália continental (Nápoles, Sorrento e Pozzuoli) e as ilhas do golfo de Nápoles (Capri, Ischia, Procida) e, até 1 de junho de 2011, também entre a Itália continental (Formia e Anzio) e as ilhas de Ponza e Ventotene no arquipélago das ilhas Pontinas.
- (19) Estes serviços eram prestados pela Caremar no âmbito de contratos de serviços públicos com obrigações de serviço público («OSP»). A presente decisão abrange os serviços de transporte marítimo prestados pela Caremar com base: i) no contrato de serviço público que devia expirar no final de 2008 («convenção inicial»), prorrogado por forma a abranger o período entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de julho de 2012; e ii) no novo contrato de serviço público que abrange o período entre 16 de julho de 2015 e 15 de julho de 2024.

<sup>(8)</sup> Por carta de 14 de maio de 2013, a Região da Sardenha solicitou à Comissão que separasse do procedimento formal de investigação, iniciado pela Decisão de início do procedimento de 2011 e alargado pela Decisão de alargamento de 2012, as medidas relativas à Saremar e que desse prioridade a essas medidas, nomeadamente tendo em conta a privatização iminente da empresa.

<sup>(9)</sup> Por nota de 2 de agosto de 2017, as autoridades italianas solicitaram à Comissão que desse prioridade à conclusão da investigação relativa à Tirrenia e à sua adquirente CIN à luz de determinadas cláusulas do contrato de venda celebrado com a CIN. Além disso, de todos os novos contratos de serviços públicos celebrados com os adquirentes das empresas do antigo grupo Tirrenia, o contrato com a CIN foi o primeiro a expirar.

<sup>(10)</sup> Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

<sup>(11)</sup> Regulamento n.º 1 que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385).

- (20) Entre 1 de agosto de 2012 e 15 de julho de 2015, a Caremar prestou serviços de transporte marítimo com base num contrato de serviço público assinado entre a Região da Campânia e a Caremar em 19 de dezembro de 2012 («contrato de transição») <sup>(12)</sup>. Esse contrato previa a continuação dos serviços prestados pela Caremar durante o período de prorrogação da convenção inicial no golfo de Nápoles a partir de 1 de agosto de 2012 (ou seja, a data em que a prorrogação da convenção inicial estabelecida pela Lei 163/2010 deixou de ser aplicável). O contrato de transição, cujo termo estava inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2012, foi prorrogado pela primeira vez até 31 de dezembro de 2013 e posteriormente, por várias decisões executivas da Região da Campânia <sup>(13)</sup>, até 15 de julho de 2015, ou seja, a data de conclusão do processo de privatização da Caremar e da entrada em vigor do novo contrato de serviço público com o adquirente da Caremar. O contrato de transição não se insere no âmbito da investigação formal abrangida pela Decisão de início do procedimento de 2011 e pela Decisão de alargamento de 2012 <sup>(14)</sup>, pelo que não é avaliado pela Comissão na presente decisão.
- (21) As atividades da Caremar limitam-se à prestação de serviços públicos marítimos confiados pelas autoridades italianas, nomeadamente os abrangidos pela convenção inicial prorrogada, num primeiro momento, pelo contrato de transição e, posteriormente, pelo novo contrato de serviço público.
- (22) O grupo Tirrenia era detido pela Itália através da empresa Fintecna <sup>(15)</sup> e incluía inicialmente seis empresas, a saber, a Tirrenia, a Adriatica S.p.A. («Adriatica»), a Caremar, a Saremar, a Siremar e a Toremar. Estas empresas prestavam serviços de transporte marítimo no âmbito de contratos de serviços públicos distintos celebrados com a Itália em 1991 e que vigoraram durante vinte anos, entre janeiro de 1989 e dezembro de 2008. A Fintecna detinha 100 % do capital social da Tirrenia que, por sua vez, detinha a 100 % as empresas regionais Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar. A Adriatica, que costumava explorar várias rotas entre a Itália e a Albânia, Croácia, Grécia e Montenegro, foi objeto de fusão com a Tirrenia em 2004.
- (23) O objetivo destes contratos de serviços públicos era garantir a regularidade e a fiabilidade dos serviços de transporte marítimo nas rotas abrangidas. Para o efeito, a Itália concedeu uma compensação pública às empresas do grupo Tirrenia pelos serviços prestados ao abrigo dos referidos contratos de serviços públicos.
- (24) O artigo 1.º da convenção inicial previa planos quinquenais para especificar os portos a serem servidos, o tipo de embarcações a serem utilizadas e a frequência necessária do serviço confiado à Caremar. O último plano quinquenal formalmente aprovado para a Caremar é o relativo ao período de 2000-2004, apesar de ter sido elaborado um plano para o período de 2005-2008 que, no entanto, nunca foi formalmente aprovado pelos ministérios competentes. As autoridades italianas explicaram que deixou de ser possível uma planificação a mais longo prazo devido à falta de orçamentação dos fundos necessários e que, em vez disso, o governo tomou decisões *ad hoc*.

<sup>(12)</sup> A Região da Campânia, através da Decisão n.º 502 de 21 de setembro de 2012, autorizou a celebração de um contrato de transição com a Caremar e, através do Decreto Executivo Regional n.º 314 de 19 de dezembro de 2012, aprovou o contrato de transição.

<sup>(13)</sup> O contrato de transição foi prorrogado várias vezes até à conclusão do processo de privatização da Caremar (nomeadamente, através da Decisão Executiva Regional n.º 191 de 18 de junho de 2013, até 31 de dezembro de 2013; pela Decisão Executiva Regional n.º 632 de 27 de dezembro de 2013, até 28 de fevereiro de 2014; pela Decisão Executiva Regional n.º 60 de 28 de fevereiro de 2014, até 30 de abril de 2014; pela Decisão Executiva Regional n.º 123 de 29 de abril de 2014, até 30 de junho de 2014; pela Decisão Executiva Regional n.º 243 de 27 de junho de 2014, até 31 de dezembro de 2014; pela Decisão Executiva Regional n.º 697 de 23 de dezembro de 2014, até 31 de março de 2015 e através da Decisão Executiva Regional n.º 161 de 28 de março de 2015, até 31 de julho de 2015, o mais tardar). Pela Lei n.º 228 de 24 de dezembro de 2012, a Itália autorizou o pagamento à Região da Campânia dos montantes necessários para garantir a continuidade territorial dos serviços marítimos na região até à conclusão do processo de privatização da Caremar.

<sup>(14)</sup> Ver considerandos 54 e 55 da Decisão de alargamento de 2012.

<sup>(15)</sup> A Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) é detida a 100 % pelo Ministério da Economia e das Finanças italiano e especializa-se na gestão de participações e processos de privatização, bem como no tratamento de projetos para racionalizar e reestruturar empresas que enfrentam dificuldades industriais, financeiras ou organizacionais.

- (25) A convenção inicial entre a Itália e a Caremar já foi apreciada pela Comissão na sua Decisão (UE) 2020/1411 <sup>(16)</sup> que põe termo à investigação relativa ao auxílio estatal a favor das empresas do grupo Tirrenia que não a Tirrenia no período de 1992-2008 <sup>(17)</sup>. Nessa decisão, a Comissão concluiu que o auxílio concedido à Caremar para a prestação de serviços de transporte marítimo de cabotagem constituía um auxílio existente.
- (26) Os serviços de transporte marítimo de cabotagem prestados foram essencialmente concebidos para satisfazer as necessidades de mobilidade das populações locais e eram equiparáveis a uma rede de transporte suburbano em termos de frequência e de horários, em especial no golfo de Nápoles.

### 3. MEDIDAS OBJETO DA INVESTIGAÇÃO FORMAL

- (27) A investigação formal abrangida pela Decisão de início do procedimento de 2011 e pela Decisão de alargamento de 2012 no que se refere à Caremar diz respeito às seguintes medidas:
- a) A compensação concedida à Caremar pela prestação de serviços de transporte marítimo ao abrigo da convenção inicial prorrogada (ou seja, de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012);
  - b) A prioridade de acostagem estabelecida pela Lei 166/2009;
  - c) As medidas estabelecidas pela Lei 163/2010;
  - d) A privatização da Caremar, incluindo as condições impostas pelas autoridades italianas aos potenciais proponentes no procedimento de venda da Caremar;
  - e) A compensação concedida pela prestação de serviços de transporte marítimo ao abrigo do novo contrato de serviço público.

#### 3.1. **Organização dos serviços de transporte marítimo da Caremar de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012**

##### 3.1.1. *As obrigações de serviço público*

- (28) O artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 207 de 30 de dezembro de 2008 («Decreto-Lei 207/2008»), convertido na Lei n.º 14 de 27 de fevereiro de 2009 («Lei 14/2009»), estabeleceu a prorrogação da convenção inicial (bem como dos contratos de serviços públicos atribuídos às outras empresas do grupo Tirrenia), cujo termo estava inicialmente previsto para 31 de dezembro de 2008, por um ano, até 31 de dezembro de 2009.

<sup>(16)</sup> Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa ao auxílio estatal C 64/99 (ex NN 68/99) concedido pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

<sup>(17)</sup> Em 6 de agosto de 1999, a Comissão deu início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente à compensação paga às seis empresas do grupo Tirrenia, incluindo a Caremar. Durante a fase de investigação, as autoridades italianas solicitaram que o processo do grupo Tirrenia fosse dividido, para que se adotasse prioritariamente uma decisão final sobre a Tirrenia. O pedido era justificado pelo plano das autoridades italianas de proceder à privatização do grupo, começando pela própria Tirrenia, e pela intenção de acelerar o referido processo no que se refere a esta empresa. A Comissão considerou ser possível aceder ao pedido das autoridades italianas e, através da Decisão 2001/851/CE da Comissão, de 21 de junho de 2001, relativa aos auxílios estatais concedidos pela Itália à companhia de navegação Tirrenia di Navigazione (JO L 318 de 4.12.2001, p. 9), encerrou o procedimento iniciado relativamente aos auxílios concedidos à Tirrenia. Os auxílios foram declarados compatíveis sob reserva do respeito de certos compromissos por parte das autoridades italianas. Pela Decisão 2005/163/CE da Comissão, de 16 de março de 2004, relativa aos auxílios estatais concedidos pela Itália às companhias de navegação Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Grupo Tirrenia) (JO L 53 de 26.2.2005, p. 29), a Comissão declarou que a compensação concedida pela Itália à Caremar e às outras empresas das empresas do grupo Tirrenia (com exceção da Tirrenia, abrangida pela Decisão 2001/851/CE da Comissão) era parcialmente compatível com o mercado interno, parcialmente compatível sob reserva do cumprimento de alguns compromissos por parte das autoridades italianas e parcialmente incompatível com o mercado interno. A Decisão 2005/163/CE foi anulada pelo Tribunal Geral no acórdão de 4 de março de 2009 nos processos apensos Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA e outros (T-292/04) e Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) / Comissão das Comunidades Europeias, ECLI:EU:T:2009:48. Para dar cumprimento a esse acórdão, a Comissão reabriu o procedimento formal de investigação, que acabou por ser concluído através da Decisão (UE) 2020/1411 da Comissão.

- (29) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, estabeleceu que, atendendo à privatização das empresas do grupo Tirrenia, as participações da Caremar seriam transferidas da empresa-mãe Tirrenia para a Região da Campânia, sem haver lugar ao pagamento de qualquer contrapartida. Subsequentemente, a Região da Campânia transferiria para a Região do Lácio a atividade da Caremar relativa à exploração das ligações de transporte com o arquipélago das ilhas Pontinas numa base individual a partir desse momento sob o nome de Laziomar <sup>(18)</sup>.
- (30) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, especificou igualmente que seriam celebrados novos contratos de serviços públicos entre o Estado italiano e a Tirrenia e a Siremar até 31 de dezembro de 2009. Do mesmo modo, os serviços regionais seriam consagrados em projetos de contratos de serviços públicos, a celebrar entre as autoridades regionais da Sardenha e da Toscana e a Saremar e a Toremar, respetivamente, até 31 de dezembro de 2009, e entre as regiões da Campânia e a Caremar até 28 de fevereiro de 2010. Os projetos de novos contratos de serviços públicos seriam colocados a concurso com as próprias empresas e assinados com os adquirentes aquando da conclusão da privatização de cada uma dessas empresas <sup>(19)</sup>.
- (31) Para o efeito, no que diz respeito à Caremar, o artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, prorrogou novamente a convenção inicial de 1 de janeiro de 2010 até 30 de setembro de 2010.
- (32) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, estabeleceu igualmente limites máximos de compensação anuais fixos para a prestação dos serviços públicos a partir de 1 de janeiro de 2010 (nos termos da prorrogação da convenção inicial, bem como nos termos dos novos contratos de serviços públicos). No que diz respeito à Caremar, esse limite máximo foi fixado num total de 29 869 832 EUR <sup>(20)</sup>.
- (33) O artigo 1.º, n.º 5-A, do Decreto-Lei 125/2010, convertido na Lei 163/2010, previa uma nova prorrogação da convenção inicial de 1 de outubro de 2010 até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar, que teve lugar em 19 de julho de 2012 e 31 de julho de 2012, respetivamente. Por conseguinte, no que diz respeito à Caremar, a convenção inicial prorrogada era aplicável até 31 de julho de 2012.
- (34) As rotas sujeitas às obrigações de serviço público exploradas pela Caremar ao abrigo da convenção inicial prorrogada eram as seguintes:
- a) No período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012, oito rotas no golfo de Nápoles (Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Nápoles, Procida/Pozzuoli) — nesse período, as obrigações de serviço público impostas à Caremar apenas sofreram alterações muito ligeiras em termos de frequências e horários (conforme resumido no considerando 39); e
  - b) No período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de maio de 2011 <sup>(21)</sup>, três rotas no arquipélago das ilhas Pontinas (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) — nesse período, as obrigações de serviço público impostas à Caremar para essas rotas não se alteraram.

<sup>(18)</sup> Esta transferência foi formalizada em 1 de junho de 2011.

<sup>(19)</sup> Artigo 19.º-B, n.º 10, da Lei 166/2009.

<sup>(20)</sup> Dos quais 19 839 226 EUR da Campânia e 10 030 606 do Lácio.

<sup>(21)</sup> A partir de 1 de junho de 2011, estas rotas eram exploradas pela recém-constituída Laziomar. A Comissão avaliou a compensação concedida à Laziomar pela exploração destas rotas de 1 de junho de 2011 a 14 de janeiro de 2024 na sua decisão de 30 de setembro de 2021 relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália e pela Região do Lácio a favor da Laziomar (JO L 200 de 29.7.2022, p. 154), ver nota de rodapé 6.

Figura 1

## Rotas exploradas pela Caremar no golfo de Nápoles no período de 2009-2012

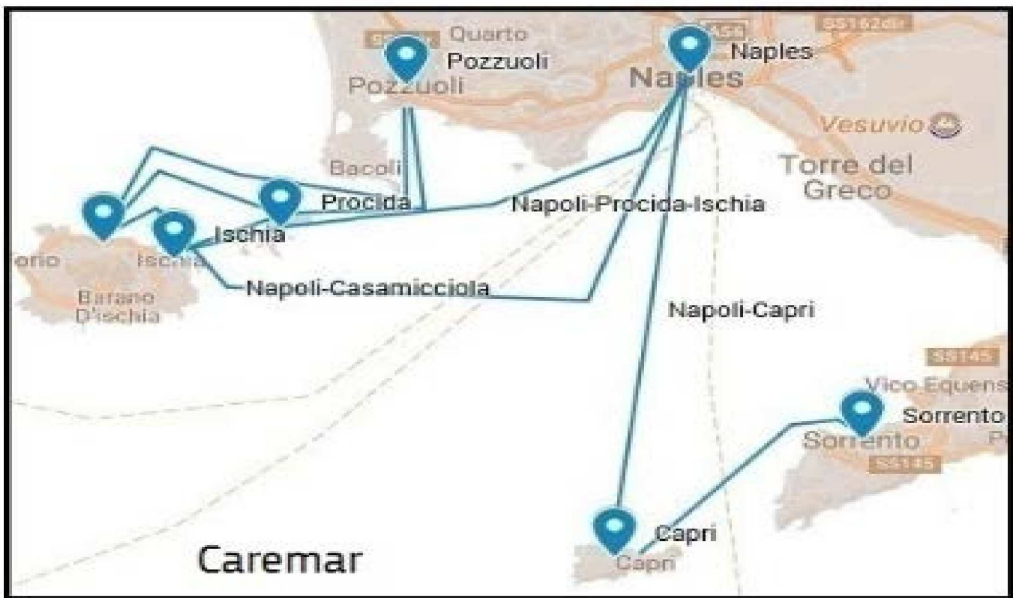
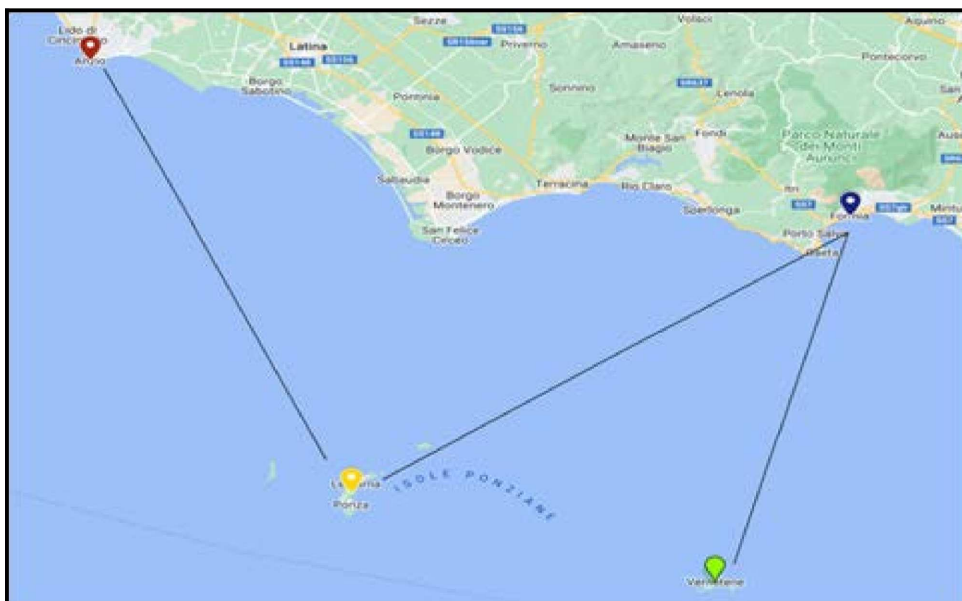


Figura 2

## Rotas exploradas pela Caremar no arquipélago das ilhas Pontinas no período de 2009-2011



- (35) As obrigações associadas às rotas mencionadas no considerando 34 eram idênticas às impostas à Caremar ao abrigo da convenção inicial e mantiveram-se praticamente inalteradas, com exceção de algumas variações em termos de frequências e horários que foram introduzidas pela Região da Campânia ao longo dos anos nos quadros de acostagem (*quadri accosti*), aprovados e publicados pela Região da Campânia, para ajustar a oferta à procura dos utilizadores, tal como explicado abaixo.

- (36) Em 1 de janeiro de 2009, ou seja, aquando da primeira prorrogação da convenção inicial <sup>(22)</sup>, as obrigações de serviço público impostas à Caremar em termos de tipo de embarcações, frequências e horários eram idênticas às que tinham sido definidas ao abrigo da convenção inicial <sup>(23)</sup>. Mais concretamente:
- a) Na rota **Capri/Sorrento**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, oito serviços mistos diários (ou seja, transporte de passageiros, veículos e objetos postais) por *ferry* rápido («TMV» <sup>(24)</sup>) <sup>(25)</sup>.
  - b) Na rota **Capri/Nápoles**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, seis serviços mistos diários de/para Nápoles (Calata Massa) <sup>(26)</sup> por TMV (50 minutos de viagem) ou *ferry* (1h20m de viagem) <sup>(27)</sup>. Além disso, a Caremar tinha de prestar oito serviços mistos adicionais no verão: sete por TMV/*ferry* durante todo o período de verão <sup>(28)</sup> e um adicional por TMV apenas no período de 1 de junho a 30 de setembro <sup>(29)</sup>.
  - c) Na rota **Ischia/Nápoles**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, três serviços mistos diários por *ferry* para Nápoles (Calata Massa) <sup>(30)</sup> e quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Nápoles (Beverello) <sup>(31)</sup>.
  - d) Na rota **Ischia/Procida/Nápoles**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, 14 serviços mistos diários por *ferry* de/para Nápoles (Calata Massa) <sup>(32)</sup> e oito serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Nápoles (Beverello) <sup>(33)</sup>.
  - e) Na rota **Ischia/Procida/Pozzuoli**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, seis serviços mistos diários por *ferry* <sup>(34)</sup>.
  - f) Na rota **Ischia/Procida**, a Caremar não tinha de prestar qualquer serviço para além dos já prestados na rota Ischia/Procida/Pozzuoli.
  - g) Na rota **Procida/Pozzuoli**, para além das travessias a fornecer na rota Ischia/Procida/Pozzuoli, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, dois serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica <sup>(35)</sup>.

<sup>(22)</sup> Estabelecida pelo Decreto-Lei 207/2008, convertido na Lei 14/2009, ver considerando 28.

<sup>(23)</sup> Decisão Executiva Regional n.º 548 de 1 de abril de 2007.

<sup>(24)</sup> TMV é a sigla de «Traghetto Motonave Veloce».

<sup>(25)</sup> Nomeadamente, de Capri para Sorrento (25 minutos de viagem) às **7h00, 8h40, 13h40 e 18h15**; e de Sorrento para Capri (20 minutos de viagem) às **7h45, 9h25, 14:30 e 19h00**.

<sup>(26)</sup> O porto de Nápoles tem vários cais, sendo os mais importantes o cais de Calata Massa (para TMV e *ferries*) e o cais de Beverello (para embarcações de sustentação hidrodinâmica).

<sup>(27)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri às **5h40** (por TMV), **17h00** (por TMV) e **18h40** (por *ferry*); e de Nápoles para Capri às **14h50** (por *ferry*), **15h40** (por TMV) e **19:50** (por TMV).

<sup>(28)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri às **7h35** (por *ferry*), **12h15** (por TMV) e **12h55** (por *ferry*); e de Capri para Nápoles às **5h45** (por *ferry*), **9h30** (por *ferry*), **10h25** (por TMV) e **20h05** (por TMV), este último transferido para as 22h20 no período entre 1 de junho e 30 de setembro).

<sup>(29)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri às **21h10**.

<sup>(30)</sup> Nomeadamente, do porto de Ischia para Nápoles (1h25m de viagem) às **9h00, 13h50 e 20h10**.

<sup>(31)</sup> Nomeadamente, do porto de Ischia para Nápoles (45 minutos de viagem) às **6h50 e 8h50**; de Nápoles para o porto de Ischia (45 minutos de viagem) às **7h50 e 18h15**.

<sup>(32)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia (duração total de 1h40m) às **6h25** (com partida de Procida às 7h30), **8h55** (com partida de Procida às 10h00), **10h40** (com partida de Procida às 11h55), **14h30** de Nápoles para Procida (com partida de Procida às 15h35), **15h40** (com partida de Procida às 16h45), **17h30** (com partida de Procida às 18h35), **19h20** (com partida de Procida às 20h25) e **21h55** (com partida de Procida às 23h00). De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (duração total de 1h35m) às **6h45** (com partida de Procida às 7h15), **12h30** (com partida de Procida às 12h55), **15h20** (com partida de Procida às 16h50), **17h15** (com partida de Procida às 17h45), **19h30** (com partida de Procida às 20h00).

<sup>(33)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, subsequentemente, para Ischia (total de 1h10m de viagem) às **9h55** (com partida de Procida às 10h35), **13h10** (com partida de Procida às 13h50), **15h10** (com partida de Procida às 15h50) e **20h20** (com partida de Procida às 20h55).

De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (total de 1h10m de viagem) às **12h00** (com partida de Procida às 12h10), **14h15** (com partida de Procida às 15h05), **16h15** (com partida de Procida às 16h25), **19h10** (com partida de Procida às 19h20).

<sup>(34)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli (total de uma hora de viagem) às **8h30** (com partida de Procida às 8h50), **11h20** (com partida de Procida às 11h40) e **17h35** (com partida de Procida às 18h00). De Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia (total de uma hora de viagem) às **9h55** (com partida de Procida às 10h30), **13h50** (com partida de Procida às 14h20), **18h55** (com partida de Procida às 19h30).

<sup>(35)</sup> Nomeadamente, de Procida para Pozzuoli (15 minutos de viagem) às **8h25**, e de Pozzuoli para Procida (15 minutos de viagem) às **8h50**.

- h) Na rota **Procida/Nápoles**, para além das travessias a fornecer na rota Ischia/Procida/Nápoles, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica <sup>(36)</sup>.
  - i) Na rota **Ponza/Formia**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, dois serviços mistos diários por ferry (2h30m de viagem) e um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica.
  - j) Na rota **Ponza/Anzio**, a Caremar tinha de prestar dois serviços diários de transporte de passageiros de alta velocidade na época alta de segunda-feira a sábado e quatro serviços mistos diários aos domingos e feriados.
  - k) Na rota **Formia/Ventotene**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, dois serviços mistos diários por ferry (duas horas de viagem) e dois <sup>(37)</sup> serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica (60 minutos de viagem).
- (37) As obrigações de serviço público acima referidas não se alteraram em 1 de janeiro de 2010 e 1 de outubro de 2010, ou seja, aquando da segunda e terceira prorrogações da convenção inicial <sup>(38)</sup>.
- (38) Na sequência de uma consulta pública realizada em novembro e dezembro de 2010, a Região da Campânia, através da Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011 e do Decreto Executivo n.º 172 de 21 de setembro de 2011, adotou um programa trienal (2011-2013) que previa serviços mínimos no golfo de Nápoles. No que diz respeito à Caremar, esse programa confirmou as rotas e as obrigações historicamente a cargo da Caremar ao abrigo da convenção inicial e introduziu algumas variações nos horários dos serviços com efeitos de 1 de outubro de 2011 a 31 de dezembro de 2013 <sup>(39)</sup>. O referido programa foi ligeiramente alterado pela Região da Campânia através da Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011 (aplicável apenas à Caremar), que introduziu algumas alterações nos horários e na frequência dos serviços descritos no programa trienal, com efeitos a partir de 16 de janeiro de 2012. Estas alterações foram decididas pela Região da Campânia na sequência dos pedidos formulados pelas comunidades locais e pelos municípios no sentido de ajustar alguns horários e frequências às necessidades dos passageiros pendulares <sup>(40)</sup>. O programa trienal 2011-2013 foi posteriormente prorrogado pela Região da Campânia até ao final de 2015, através de outros atos legislativos <sup>(41)</sup>, e tornou-se parte integrante do novo contrato de serviço público (ver considerando 83).
- (39) As alterações que a Região da Campânia, através do programa trienal 2011-2013 mencionado no considerando 38, introduziu nas obrigações de serviço público asseguradas pela Caremar no golfo de Nápoles podem ser resumidas do seguinte modo:
- a) Na rota **Capri/Sorrento**, a Caremar ainda tinha de prestar oito serviços mistos diários por TMV ao longo do ano [mas o horário de 2009 mencionado no considerando 36, alínea a), foi duas vezes objeto de ajustamentos temporais mínimos, uma primeira vez a partir de 1 de outubro de 2011 <sup>(42)</sup> e uma segunda a partir de 16 de janeiro de 2012 <sup>(43)</sup>].

<sup>(36)</sup> Nomeadamente, de Procida para Nápoles (40 minutos de viagem) às **6h35 e 9h20**; e de Nápoles para Procida (40 minutos de viagem) às **7h30 e 17h45**.

<sup>(37)</sup> Quatro serviços diários às segundas-feiras.

<sup>(38)</sup> Estabelecidas, respetivamente, pelo Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, ver considerando 31, e pelo Decreto-Lei 125/2010, convertido na Lei 163/2010, ver considerando 33.

<sup>(39)</sup> Para uma descrição das discussões que conduziram à definição do programa trienal adotado pela Decisão de Execução Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011, ver considerandos 178 a 181.

<sup>(40)</sup> Em especial, a necessidade de assegurar serviços de transporte adequados aos estudantes que residem em Ischia, mas estudam em Procida, conforme explicado nos considerandos da Decisão de Execução Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011, o que implicava algumas variações de horários e um ligeiro aumento do número de ligações com a ilha de Procida.

<sup>(41)</sup> Nomeadamente através da Decisão Executiva Regional n.º 632 de 27 de dezembro de 2012 (que abrangia o período até 30 de setembro de 2014) e da Decisão Executiva Regional n.º 230 de 5 de maio de 2015 (que abrangia o período até 31 de dezembro de 2015).

<sup>(42)</sup> Nomeadamente, de Capri para Sorrento (25 minutos de viagem) às **7h00, 8h40, 13h35** (em vez de 13h40) e **18h30** (em vez de 18h15); e de Sorrento para Capri (20 minutos de viagem) às **7h45, 9h25, 14h25** (em vez de 14h30) e **19h00** no período de verão (19h15 no período de inverno).

<sup>(43)</sup> Nomeadamente, de Capri para Sorrento (25 minutos de viagem) às **7h00, 8h40, 13h35** (em vez de 13h40) e **18h45** (em vez de 18h30); e de Sorrento para Capri (20 minutos de viagem) às **7h45, 9h25, 14h30** (em vez de 14h25) e **19h25** (em vez de 19h00 no verão e 19h15 no inverno).

- b) Na rota **Capri/Nápoles**, a Caremar ainda tinha de prestar, ao longo do ano, de/para Nápoles (Calata Massa), seis serviços mistos diários, com algumas alterações nos horários a partir de 1 de outubro de 2011 <sup>(44)</sup> e a partir de 16 de janeiro de 2012 <sup>(45)</sup> em comparação com os apresentados no considerando 36, alínea b). Os oito serviços mistos adicionais a prestar no período de verão [ver considerando 36, alínea b)] passaram a ser, a partir de 1 de outubro de 2011 (com ligeiras alterações nos horários a partir de 16 de janeiro de 2012): seis serviços mistos diários adicionais a prestar ao longo do ano (com horários diferentes para o período de verão <sup>(46)</sup> e o período de inverno <sup>(47)</sup>) e dois outros serviços adicionais a prestar apenas no período de 1 de junho a 30 de setembro <sup>(48)</sup>.
- c) Na rota **Ischia/Nápoles**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, três serviços mistos diários por *ferry* [com ligeiras alterações nos horários mencionados no considerando 36, alínea c), a partir de 1 de outubro de 2011 <sup>(49)</sup> e a partir de 16 de janeiro de 2012 <sup>(50)</sup>]. A partir de 16 de janeiro de 2012, foram incluídos serviços mistos diários adicionais por *ferry*, quando a Caremar teve de fornecer uma travessia adicional por *ferry* para o porto de Casamicciola em Ischia <sup>(51)</sup>. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Nápoles (Beverello), o número de travessias a fornecer pela Caremar diminuiu ao longo do tempo. Com efeito, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Caremar teve de prestar quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica [ver considerando 36, alínea c)]. Estas quatro travessias deixaram de estar incluídas no horário a partir de 1 de outubro de 2011 e só foram parcialmente reintroduzidas a partir de 16 de janeiro de 2012, com a imposição à Caremar de um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de Nápoles para o porto de Ischia <sup>(52)</sup>.
- d) Na rota **Ischia/Procida/Nápoles**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, vários serviços mistos diários por *ferry* de/para Nápoles (Calata Massa) e serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Nápoles (Beverello). No que diz respeito aos serviços mistos, o número de travessias a fornecer pela Caremar diminuiu ligeiramente, de forma progressiva, ao longo do tempo. Com efeito, os 14 serviços mistos diários a prestar pela Caremar ao longo do ano [ver considerando 36, alínea d)] foram reduzidos para 13 a partir de 1 de outubro de 2011 <sup>(53)</sup> (nomeadamente um a partir do porto de Casamicciola em Ischia <sup>(54)</sup> e 12 de/para o porto de Ischia <sup>(55)</sup>), com nova redução para 10 a partir de 16 de janeiro de 2012 <sup>(56)</sup> (nomeadamente um a partir do porto de Casamicciola em Ischia <sup>(57)</sup> e nove de/para

<sup>(44)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri por TMV: às **5h35** (em vez de 5h40), **12h00** e **17h00**; e de Capri para Nápoles por TMV: às **10h25**, **15h30** (em vez de 15h40) e **19h55** (em vez de 19h50).

<sup>(45)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri por TMV: às **5h35** (em vez de 5h40), **12h00** e **17h25** (em vez de 17h00); e de Capri para Nápoles por TMV: às **10h20** (em vez de 10h25), **15h35** (em vez de 15h30) e **20h15** (em vez de 19h55).

<sup>(46)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri por *ferry*: às **7h35**, **13h00** e **18h40**; e de Capri para Nápoles às **5h45**, **9h20** e **14h50**. Em 16 de janeiro de 2012, o horário era o seguinte: de Nápoles para Capri por *ferry*: às **7h25**, **13h00** e **18h35**; e de Capri para Nápoles por *ferry*: às **5h40**, **9h20** e **14h50**.

<sup>(47)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri por *ferry*: às **9h05** e **14h20**; e de Capri para Nápoles por *ferry*: às **6h45**, **11h00**, **16h15** e **20h10**. Em 16 de janeiro de 2012, o horário era o seguinte: de Nápoles para Capri por *ferry*: às **9h00** e **14h20**; e de Capri para Nápoles por *ferry*: às **6h45**, **11h00**, **16h15** e **20h10**.

<sup>(48)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Capri por TMV: às **21h20** e de Capri para Nápoles por TMV às **23h30**. Em 16 de janeiro de 2012, o horário era o seguinte: de Nápoles para Capri por TMV às **21h35** e de Capri para Nápoles por TMV às **23h50**.

<sup>(49)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Nápoles (1h25m de viagem) às **8h45**; e de Nápoles para Ischia (1h20m de viagem) às **16h05** e **20h25**.

<sup>(50)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Nápoles (1h25m de viagem) às **8h45**; e um adicional às **13h50**; e de Nápoles para Ischia (1h20m de viagem) às 20h15 (em vez de 20h25, sendo suprimida a das 16h05).

<sup>(51)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Ischia (1h15m de viagem) às **15h45**.

<sup>(52)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Ischia (1h05m de viagem) às **14h45**.

<sup>(53)</sup> Foi suprimida a travessia às 15h40 de Nápoles para Procida e, posteriormente, para o porto de Ischia.

<sup>(54)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (total de uma hora de viagem) às **12h55** do porto de Casamicciola (com partida de Procida às 13h35).

<sup>(55)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia (duração total de 1h35m) às **6h25** (com partida de Procida às 7h30), **9h10** (em vez de 8h55, com partida de Procida às 10h20), **10h45** (em vez de 10h40, com partida de Procida às 11h45), **15h15** (em vez de 14h30, com partida de Procida às 16h15), **17h45** (em vez de 17h30, com partida de Procida às 18h45), **19h30** (em vez de 19h20, com partida de Procida às 20h30) e **22h15** (em vez de 21h55, com partida de Procida às 23h15). De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (duração total de 1h35m) às **7h00** (em vez de 6h45, com partida de Procida às 7h30), **13h55** (em vez de 12h30, com partida de Procida às 14h35), **15h30** (em vez de 15h20, com partida de Procida às 16h15), **17h25** (em vez de 17h15, com partida de Procida às 18h05), **19h55** (em vez de 19h30, com partida de Procida às 20h30).

<sup>(56)</sup> Foram suprimidas as travessias às 7h00 e 13h55 de Ischia para Procida e, posteriormente, para o porto de Ischia.

<sup>(57)</sup> O horário manteve-se inalterado [ou seja, partida às **12h55** do porto de Casamicciola (Ischia), ver nota de rodapé 54].

o porto de Ischia <sup>(58)</sup>), tendo sido, no entanto, acrescentados dois serviços mistos diários no período de 15 de junho a 15 de setembro <sup>(59)</sup>. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros, o número de travessias a fornecer pela Caremar aumentou ligeiramente ao longo do tempo. Com efeito, os oito serviços diários de passageiros a prestar pela Caremar ao longo do ano [ver considerando (36, alínea d)] foram aumentados para 10 em 1 de outubro de 2011 <sup>(60)</sup>, tendo sido acrescentadas duas travessias no período de 1 de junho a 30 de setembro <sup>(61)</sup>. A partir de 16 de janeiro de 2012, os serviços diários de transporte de passageiros a prestar pela Caremar foram reduzidos para nove ao longo do ano <sup>(62)</sup>, enquanto as duas travessias adicionais no período de 1 de junho a 30 de setembro foram mantidas, com ligeiros ajustamentos temporais <sup>(63)</sup>.

- e) Na rota **Ischia/Procida/Pozzuoli**, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, seis serviços mistos diários por ferry. Os horários dos seis serviços mistos descritos no considerando 36, alínea e), sofreram algumas alterações a partir de 1 de outubro de 2011 e a partir de 16 de janeiro de 2012. Com efeito, a partir de 1 de outubro de 2011, a Caremar tinha de fornecer uma travessia para o porto de Casamicciola em Ischia <sup>(64)</sup> e cinco travessias de/para o porto de Ischia <sup>(65)</sup>; por outro lado, a partir de 16 de janeiro de 2012, a Caremar tinha de prestar dois serviços mistos diários de/para o porto de Casamicciola em Ischia <sup>(66)</sup> e quatro de/para o porto de Ischia <sup>(67)</sup>. Além disso, a partir de 16 de janeiro de 2012, a Caremar tinha de prestar dois serviços mistos adicionais por ferry no período de 16 de setembro a 14 de junho (período escolar) <sup>(68)</sup>.
- f) Na rota **Ischia/Procida**, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Caremar não tinha de prestar qualquer serviço para além dos já prestados nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles [ver considerando 36, alínea f)]. Esta situação não se alterou entre 1 de outubro de 2011 e 15 de janeiro de 2012. A partir de 16 de janeiro de 2012, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica para o porto de Ischia <sup>(69)</sup>, para além dos já prestados nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles.

<sup>(58)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia (duração total de 1h35m) às **6h25** (com partida de Procida às 7h30), **10h45** (com partida de Procida às 11h50), **15h10** (em vez de 15h15, com partida de Procida às 16h20), reposto às **17h30** (em vez de 17h45, com partida de Procida às 18h35), **19h30** (em vez de 19h20, com partida de Procida às 20h30) e **21h55** (em vez de 22h15, com partida de Procida às 23h00). De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (duração total de 1h35m) às **15h20** (em vez de 15h30, com partida de Procida às 15h50), **17h20** (em vez de 17h25, com partida de Procida às 17h50), **19h25** (com partida de Procida às 20h30).

<sup>(59)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (duração total de 1h35m) às **7h00** (com partida de Procida às 7h25); e de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia (duração total de 1h35m) às **9h25** (com partida de Procida às 10h30).

<sup>(60)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, subsequentemente, para Ischia (total de 1h10m de viagem) às **8h50** (em vez de 9h55, com partida de Procida às 9h30), **11h45** (com partida de Procida às 12h25), **13h10** (com partida de Procida às 13h50), **15h10** (com partida de Procida às 15h50) e **18h15** (com partida de Procida às 18h55). De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (total de 1h10m de viagem) às **7h30** (com partida de Procida às 7h55), **10h10** (com partida de Procida às 10h35), **13h05** (em vez de 12h00, com partida de Procida às 13h30), **14h30** (em vez de 14h15, com partida de Procida às 14h55), **16h30** (em vez de 16h15, com partida de Procida às 16h55).

<sup>(61)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles às **19h35** (com partida de Procida às 20h00); e de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia às **20h55** (com partida de Procida às 21h30).

<sup>(62)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Procida e, subsequentemente, para Ischia (total de 1h10m de viagem) às **8h40** (em vez de 8h50, com partida de Procida às 9h30), **11h45** (com partida de Procida às 12h25), **13h10** (com partida de Procida às 13h50) e **18h15** (com partida de Procida às 18h55).

De Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles (total de 1h10m de viagem) às **6h45** (em vez de 7h30, com partida de Procida às 7h05), **10h15** (em vez de 10h10, com partida de Procida às 10h35), **13h00** (em vez de 13h05, com partida de Procida às 13h15), **14h30** (em vez de 14h15, com partida de Procida às 14h55), **16h25** (em vez de 16h30, com partida de Procida às 16h45).

<sup>(63)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles às **19h35** (com partida de Procida às 20h00); e de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia às **21h05** (em vez de 20h55, com partida de Procida às 21h50).

<sup>(64)</sup> Nomeadamente, de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia (total de 1h15m de viagem) às **10h20** (com partida de Procida às 10h55).

<sup>(65)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli (total de uma hora de viagem) às **8h30** (partida de Procida às 9h10), **11:30** (em vez de 11h20, com partida de Procida às 12h10), **18h00** (em vez de 17h35, com partida de Procida às 18h35). De Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia (total de 1h15m de viagem) às **13h50** (com partida de Procida às 14h20) e **19h15** (em vez de 18h55, com partida de Procida às 19h45).

<sup>(66)</sup> Nomeadamente, de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia às **10h15** (com partida de Procida às 10h55); e de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli às **17h30** do porto de Casamicciola (com partida de Procida às 18h00).

<sup>(67)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli às **8h35** (com partida de Procida às 9h00) e **11h30** (com partida de Procida às 11h55); de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia às **14h00** (com partida de Procida às 14h30) e **18h55** (com partida de Procida às 19h35).

<sup>(68)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli às **7h20** (com partida de Procida às 7h50); e de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia às **9h00** (com partida de Procida às 9h40).

<sup>(69)</sup> Nomeadamente, de Procida para Ischia (20 minutos de viagem) às **15h30**.

- g) Na rota **Procida/Pozzuoli**, para além das travessias a fornecer na rota Ischia/Procida/Pozzuoli, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, dois serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica [ver considerando 36, alínea g)], tendo os horários destas travessias sofrido ligeiras alterações a partir de 1 de outubro de 2011 <sup>(70)</sup> e a partir de 16 de janeiro de 2012 <sup>(71)</sup>.
- h) Na rota **Procida/Nápoles**, para além das travessias a fornecer na rota Ischia/Procida/Nápoles, a Caremar tinha de prestar, ao longo do ano, quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Nápoles (Beverello) <sup>(72)</sup> [ver considerando 36, alínea h)], tendo o horário sofrido ligeiras alterações entre 1 de outubro de 2011 e 16 de janeiro de 2012 <sup>(73)</sup>.
- (40) Nos termos do artigo 1.º da convenção inicial prorrogada, a Caremar tinha de cumprir os horários acima referidos em conformidade com as obrigações de continuidade e frequência, regularidade e pontualidade.
- (41) No que diz respeito ao número, tipo e capacidade das embarcações atribuídas às rotas marítimas exploradas, o artigo 1.º da convenção inicial prorrogada remete para o conteúdo dos planos quinquenais.
- (42) No que se refere às tarifas, nos termos do artigo 4.º da convenção inicial prorrogada, a Caremar tinha de apresentar (e justificar) anualmente às autoridades italianas competentes o nível das tarifas que tencionava aplicar.
- (43) A convenção inicial prorrogada não continha disposições sobre a qualidade do serviço.
- (44) O artigo 12.º da convenção inicial prorrogada especificava as sanções que, em caso de incumprimento das obrigações de serviço público, seriam aplicadas à Caremar, a menos que esta provasse que o incumprimento não lhe era imputável por motivo de força maior. Nos termos da convenção inicial prorrogada, a sanção poderia variar entre 800 EUR e 40 000 EUR, consoante a gravidade da infração.

### 3.1.2. *Compensação*

- (45) Pelos serviços de transporte marítimo prestados no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012, foi concedido à Caremar um montante total de compensação pública de 97 835 927 EUR.
- (46) O quadro 1 mostra a compensação anual paga à Caremar para o período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012 ao abrigo da convenção inicial prorrogada:

<sup>(70)</sup> Nomeadamente, de Procida para Pozzuoli (15 minutos de viagem) às **8h10** (em vez de 8h25), e de Pozzuoli para Procida (15 minutos de viagem) às **8h55** (em vez de 8h50).

<sup>(71)</sup> Nomeadamente, de Procida para Pozzuoli (15 minutos de viagem) às **8h10** (em vez de 8h25), e de Pozzuoli para Procida (15 minutos de viagem) às **8h50** (em vez de 8h55).

<sup>(72)</sup> Nomeadamente, de Procida para Nápoles (40 minutos de viagem) às **6h35** e **9h20**; e de Nápoles para Procida (40 minutos de viagem) às **7h30** e **17h45**.

<sup>(73)</sup> Nomeadamente, de Procida para Nápoles (40 minutos de viagem) às **6h35** e **9h25** (em vez de 9h20); e de Nápoles para Procida (40 minutos de viagem) às **7h30** e **17h30** (em vez de 17h45).

Quadro 1

**Compensação paga para o período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012**

(EUR)

| Ano                    | Compensação       |
|------------------------|-------------------|
| 2009                   | <b>32 474 450</b> |
| 2010                   | <b>29 869 832</b> |
| 2011                   | <b>24 018 645</b> |
| 2012 (janeiro – julho) | <b>11 473 000</b> |

(47) O montante da compensação anual concedida à Caremar pelo cumprimento dos contratos de serviços marítimos foi determinado do seguinte modo:

- para o período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009, com base nas mesmas disposições legislativas aplicáveis ao abrigo da convenção inicial (ver considerandos 48 a 52); e
- para o período de 1 de janeiro de 2010 a 31 de julho de 2012, com base numa nova metodologia estabelecida na Deliberação n.º 111 do *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*, de 9 de novembro de 2007 <sup>(4)</sup>, intitulada «Critérios para a definição das obrigações de serviço público e a dinâmica tarifária no setor da cabotagem marítima de interesse público» («Deliberação 111/2007») (ver considerando 53).

### 3.1.2.1. Compensação concedida de 1 de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009

- (48) O Decreto Presidencial n.º 501 de 1 de junho de 1979 («Decreto 501/79») especificava vários elementos (receitas e custos) que deviam ser tidos em conta para o cálculo da subvenção paga aos operadores de serviço público marítimo pela prestação de obrigações de serviço público. Além disso, a Lei n.º 856 de 5 de dezembro de 1986 («Lei 856/86») previa certas alterações ao sistema de obrigações de serviço público marítimo na Itália. No que se refere às ligações com as ilhas de maiores e menores dimensões, o seu artigo 11.º alterou os critérios aplicáveis ao cálculo da compensação de serviço público. Com efeito, a subvenção tinha de ser calculada com base na diferença entre as receitas e os custos do serviço conforme determinado com referência a parâmetros médios e objetivos e tinha de incluir uma rentabilidade razoável do capital investido. O mesmo artigo estabelecia também que os contratos de serviços públicos tinham de incluir uma lista das rotas subvencionadas, a frequência e os tipos de embarcações a serem utilizados. As subvenções deveriam ser aprovadas pelos ministros responsáveis.
- (49) Os princípios estabelecidos no Decreto 501/79 e na Lei 856/86 estavam refletidos na convenção inicial.
- (50) Consequentemente, em 2009, a compensação pela prestação de SIEG foi calculada de acordo com a metodologia estabelecida pela convenção inicial. Em especial, a compensação correspondia ao défice líquido acumulado dos serviços operados no âmbito de regime de serviço público, ao qual era adicionado um montante variável correspondente à rentabilidade do capital investido.
- (51) Os vários elementos de custo tidos em consideração para calcular a compensação definida pelas autoridades públicas eram os seguintes: custos de comissões, custos de publicidade, custos de serviços a bordo para passageiros, custos de carga, descarga e manuseamento, custos com pessoal administrativo de terra, custos de manutenção das embarcações, custos administrativos, custos dos seguros, custos de aluguer e locação e despesas com combustível, impostos e amortizações.

<sup>(4)</sup> Deliberazione 9 Novembre 2007 — Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse («Deliberazione n. 111/2007») (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).

- (52) No que diz respeito aos pagamentos anuais, a convenção inicial previa que a compensação de serviço público anual fosse paga do seguinte modo: seria efetuado até 30 de março de cada ano um pagamento antecipado inicial, equivalente a 70 % da compensação paga no ano anterior. Seguir-se-ia um segundo pagamento, a efetuar até 30 de junho, equivalente a 20 % da compensação no ano anterior. O saldo eventual, a pagar até 30 de novembro, correspondia à diferença entre os montantes pagos e a diferença entre custos e receitas de exploração do exercício do ano em curso, estimada com base nos resultados dos anos anteriores. Caso se verificasse que a Caremar tinha recebido um montante superior ao custo líquido dos serviços prestados (receitas menos perdas), seria obrigada a reembolsar a diferença <sup>(73)</sup>.

### 3.1.2.2. Compensação concedida de 1 de janeiro de 2010 a 31 de julho de 2012

- (53) Entre 1 de janeiro de 2010 e 31 de julho de 2012, a compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público marítimo foi determinada através da aplicação de uma nova metodologia estabelecida na Deliberação 111/2007.
- (54) Nos termos do seu preâmbulo, a Deliberação 111/2007 foi emitida tendo em conta a privatização das empresas públicas que operavam serviços marítimos ao abrigo de um regime de serviço público <sup>(74)</sup>. As disposições da Deliberação 111/2007 foram aplicadas relativamente aos serviços prestados pelas empresas do grupo Tirrenia a partir de 2010, incluindo a Caremar, mesmo antes da entrada em vigor dos respetivos novos contratos de serviços públicos na sequência das respetivas privatizações.
- (55) Ao abrigo da Deliberação 111/2007, o nível de compensação por obrigações de serviço público baseava-se no custo líquido necessário para as cumprir, acrescido de um lucro adequado. Esse nível de lucro foi determinado *ex ante* para todo o período regulamentar abrangido pelo contrato de serviço público. Em todo o caso, o montante total da compensação concedida não podia ultrapassar o nível de recursos públicos atribuídos por lei ao contrato de serviço público em causa, se este fosse inferior ao nível da compensação quantificada com base na metodologia dos custos líquidos.
- (56) O custo líquido necessário para cumprir as obrigações de serviço público foi quantificado com base na diferença entre os custos e as receitas registadas pela companhia para a prestação do serviço público marítimo. Em especial, os custos e receitas devem ser identificados por rota e os custos comuns às atividades de serviço público e comerciais (se for caso disso) devem ser afetados de forma transparente com base nos critérios *ex ante* anexos ao contrato de serviço público em causa e descritos num relatório específico.
- (57) A taxa de rentabilidade do capital é calculada com base no custo médio ponderado do capital («CMPC»). A rentabilidade dos capitais próprios exigida <sup>(75)</sup> deve ser calculada utilizando o modelo de avaliação dos ativos financeiros. Com base neste modelo, o custo dos capitais próprios é obtido como uma função: i) da taxa sem risco; ii) do Beta (uma estimativa do perfil de risco da empresa em relação ao mercado de ações); iii) do prémio de risco sobre fundos próprios atribuído ao mercado de ações.
- (58) Em particular, o custo dos capitais próprios era calculado aplicando um prémio por suportar risco extra à taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco. Este prémio deve ser calculado como o prémio de risco do mercado multiplicado pelo seu Beta, que mede o grau de risco de uma atividade específica relativamente ao mercado.
- (59) De acordo com a Deliberação 111/2007, a taxa de rentabilidade sobre atividades sem risco corresponde ao rendimento bruto das obrigações de referência a dez anos com referência aos dozes meses anteriores para os quais estão disponíveis dados.

<sup>(73)</sup> Nos termos do artigo 3.º, n.º 10, da convenção inicial, qualquer montante de sobrecompensação resultante das contas certificadas da empresa deve ser reembolsado pela mesma no prazo de 15 dias a contar da aprovação dos balanços da empresa relativos ao ano em causa.

<sup>(74)</sup> Nos termos do artigo 1.º, ponto 999, da Lei n.º 296 de 27 de dezembro de 2006 e do artigo 1.º, alínea e), do Decreto Legislativo n.º 430 de 5 de dezembro de 1997.

<sup>(75)</sup> A taxa de rentabilidade desejada para um investidor em capitais próprios atendendo ao perfil de risco da empresa e fluxos de caixa associados.

- (60) A Deliberação 111/2007 fixou um prémio de risco do mercado de 4 %. Além disso, no caso de um serviço que é operado em regime não exclusivo, o maior risco presumivelmente suportado pelo operador é remunerado com a soma de 2,5 % extra ao prémio de risco do mercado.
- (61) Na prática, o montante da compensação paga à Caremar não pode, porém, exceder o limite máximo de 29 869 832 EUR <sup>(78)</sup> por ano, conforme estabelecido na Lei 166/2009 (ver considerando 32). Embora a Lei 166/2009 estabeleça um limite máximo para a compensação anual paga a todas as empresas da Tirrenia pela prestação dos serviços marítimos sujeitos ao regime de serviço público, a Deliberação 111/2007 também inclui algumas garantias que permitem a esses operadores cobrirem suficientemente os seus custos de exploração.
- (62) Em particular, de acordo com a Deliberação 111/2007, o âmbito dos serviços, as tarifas máximas estabelecidas pelo contrato de serviço público e a compensação efetivamente concedida têm de ser definidas *ex ante* de molde a proporcionar ao prestador de serviços a cobertura da totalidade dos custos decorrentes da prestação de SIEG. É aplicável a seguinte fórmula:

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

na qual:

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

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

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

- (63) Se, *ex post*, durante a prestação do serviço abrangido pelas obrigações de serviço público, se verificasse que a compensação concedida era inferior ao necessário para cobrir os custos de exploração elegíveis, tendo em conta as outras receitas, a empresa não poderia recorrer a qualquer revisão automática retroativa do montante da compensação por obrigações de serviço público nem solicitar essa revisão durante o período regulamentar abrangido pelo contrato, podendo apenas solicitar às autoridades italianas competentes que adotassem uma das seguintes medidas para o futuro: o âmbito das atividades subvencionadas poderia ser reduzido, ou em alternativa a organização do serviço (por exemplo, tipo de embarcações) poderia ser revista, ou as tarifas máximas poderiam ser modificadas.
- (64) Além disso, o limite máximo das tarifas aplicável a cada serviço, líquido de impostos e taxas portuárias, é ajustado todos os anos com base numa fórmula de preço máximo como se segue:

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

na qual:

$\Delta T$  corresponde à alteração da percentagem anual no limite máximo das tarifas;

$\Delta P$  corresponde à taxa de inflação para o ano de referência;

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

- (65) A Deliberação 111/2007 também especifica que o limite máximo das tarifas pode ser ajustado para refletir as variações nos custos do combustível, tomando como referência os preços normais disponíveis ao público.
- (66) No que diz respeito aos pagamentos anuais, os mesmos princípios aplicáveis ao abrigo da prorrogação da convenção inicial, tal como especificado no considerando 52, continuaram a aplicar-se no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012.

<sup>(78)</sup> Dos quais 19 839 226 EUR da Campânia e 10 030 606 EUR do Lácio.

### 3.2. A privatização da Caremar

- (67) Pela Decisão n.º 444 de 9 de agosto de 2011, o governo regional da Região da Campânia estabeleceu as orientações relativas à execução do concurso limitado <sup>(79)</sup> para a privatização da Caremar e para a adjudicação ao adquirente da Caremar de um contrato de serviço público de cabotagem marítima para a prestação de serviços de transporte marítimo durante um período de nove anos, em troca de uma compensação de serviço público.
- (68) Pelo Decreto Executivo n.º 202 de 12 de julho de 2012, que estabelecia os procedimentos preliminares, a Região da Campânia lançou o concurso limitado, em que o critério de adjudicação escolhido era o do melhor preço.
- (69) O convite que deu início ao procedimento foi publicado no Suplemento do *Jornal Oficial da União Europeia* de 17 de julho de 2012 e na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* n.º 86, de 25 de julho de 2012, bem como no sítio Web da Região da Campânia.
- (70) Não existiam requisitos técnicos para o acesso ao concurso. Com efeito, apesar de o projeto de concurso inicial relativo à Caremar incluir determinados requisitos técnicos e financeiros (ou seja, volumes de milhas náuticas e volumes de negócio predeterminados no setor do transporte marítimo) que teriam impedido a participação no concurso de empresas que não fossem companhias de navegação, na sequência das trocas de informações entre as autoridades italianas e a Comissão de 26 de outubro de 2011, 22 de dezembro de 2011 e 14 de março de 2012, após a Decisão de início do procedimento de 2011, as autoridades italianas alteraram o concurso final, eliminando da pontuação os critérios técnicos e substituindo-os por requisitos financeiros relativos a uma capacidade económica e financeira adequada, comprovada pela confirmação por, pelo menos, duas instituições financeiras, de uma capacidade económica e financeira de 6 milhões de EUR ou de ativos líquidos de, pelo menos, 6 milhões de EUR.
- (71) Na sequência da publicação do anúncio de concurso, no termo do prazo de 21 de setembro de 2012 para a apresentação de manifestações de interesse, 10 partes manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso (a saber, Alilauro Gruson S.p.A. («Aligruson»), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetur, Ustica Lines S.p.A.)
- (72) Pelo Decreto Executivo n.º 34 de 21 de fevereiro de 2013, a Região da Campânia aprovou os resultados da investigação durante a fase de pré-qualificação, permitindo a todas, com exceção da Vetur, a admissão à fase seguinte (fase de apresentação de propostas).
- (73) Pelo Decreto Executivo n.º 78 de 17 de maio de 2013, os nove candidatos elegíveis foram convidados a apresentar propostas <sup>(80)</sup>. O convite à apresentação de propostas continha o novo projeto de contrato de nove anos a assinar entre o proponente selecionado e a Região da Campânia, bem como informações mais pormenorizadas sobre o procedimento de concurso <sup>(81)</sup>. Em especial, a carta de convite indicava que o critério de adjudicação seria:

<sup>(79)</sup> O concurso limitado previsto no artigo 55.º, n.º 6, do Código dos Contratos Públicos italiano — Decreto Legislativo n.º 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) era um procedimento em duas fases, em que apenas os operadores convidados a participar na fase de apresentação de propostas o podiam fazer.

<sup>(80)</sup> O Decreto Executivo n.º 78 de 17 de maio de 2013 foi publicado no *Jornal Oficial da Região da Campânia* n.º 28, de 27 de maio de 2013, bem como no sítio Web da Região da Campânia. Paralelamente, a Região da Campânia publicou no seu sítio Web esclarecimentos sobre o convite à apresentação de propostas sob a forma de respostas a perguntas frequentes.

<sup>(81)</sup> Para além do novo projeto de contrato de nove anos a assinar entre o proponente selecionado e a Região da Campânia, essas informações incluíam o projeto de contrato de venda da Caremar, o projeto de modelo de plano de negócios que as partes tinham de seguir para a apresentação da sua proposta, um projeto de modelo de proposta e um projeto de modelo de declaração de compromisso que as partes podiam seguir para a apresentação da sua proposta, bem como as regras a seguir para o acesso às instalações da Caremar e à sala de consulta de dados). No que diz respeito ao procedimento, as partes foram informadas, nomeadamente, do calendário e das condições de: i) acesso à sala de consulta de dados do concurso e às instalações comerciais da Caremar; ii) apresentação das propostas; iii) apresentação de uma garantia em apoio da proposta; iv) adjudicação do concurso (incluindo o critério de adjudicação); v) eventuais pedidos de esclarecimentos sobre a proposta.

«o melhor preço, igual à diferença mais baixa obtida subtraindo do valor de compensação pretendido pelo concorrente o preço proposto para a aquisição das ações a favor da proposta mais baixa (x) em resultado da aplicação da seguinte fórmula:

$$X = (a - Da * 75 \%) - 6$$

em que:

- «a» é o montante da contrapartida pelos serviços mínimos com base no convite à apresentação de propostas referido no ponto 2.1, alínea b);
- «Da \* 75 %» é o montante do desconto proposto com base no concurso multiplicado pelo fator de correção, a fim de ter em conta a distribuição desta redução por nove anos; e
- «6» é o montante do preço das ações referido no ponto 2.1, alínea a), arredondado por excesso na proposta.»

- (74) Além disso, no que diz respeito ao preço mínimo de venda da Caremar, a carta de convite mencionava um montante mínimo de 6 000 000 EUR <sup>(82)</sup>, ao passo que, para o montante máximo da compensação de serviço público, mencionava um montante não superior a 19 839 226 EUR por cada um dos nove anos de duração do contrato.
- (75) No termo do prazo, tinham sido recebidas três propostas dos seguintes candidatos: i) o agrupamento temporário de empresas SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»); ii) a Aligruson; iii) a TTT Lines S.p.A. em agrupamento temporário com os parceiros Marittima S.r.l., Marworld e Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Esta última acabou por ser excluída pelo comité do concurso por não ter conseguido fornecer uma garantia financeira adequada para apoiar a sua proposta.
- (76) Em 4 de outubro de 2013, a Marworld notificou a Região da Campânia de um recurso interposto no Tribunal Administrativo Regional da Campânia contra, nomeadamente, a decisão de exclusão.
- (77) Pelo Decreto Executivo n.º 178 de 29 de outubro de 2013, a Região da Campânia confirmou a classificação estabelecida pelo comité do concurso <sup>(83)</sup>, conforme explicado abaixo, que foi determinada com base nos valores numéricos expressos por cada proposta e aplicando a fórmula constante da carta de convite (ver considerando 73); a SNAV/Rifim propôs 111 395 812 EUR (dos quais 6 000 001 EUR para a aquisição da Caremar), enquanto a Aligruson propôs 128 556 568 EUR (dos quais 6 000 060 EUR para a aquisição da Caremar). Na sequência de uma proposta bem-sucedida no procedimento, o concurso foi adjudicado à SNAV/Rifim.
- (78) Por acórdão de 5 de junho de 2014, o Tribunal Administrativo Regional da Região da Campânia anulou a adjudicação do concurso, considerando que nenhum dos três candidatos deveria ter sido convidado a apresentar propostas. A Região da Campânia recorreu dessa sentença. Por acórdão de 10 de fevereiro de 2015, o Supremo Tribunal Administrativo italiano anulou a decisão do Tribunal Administrativo Regional da Região da Campânia, mantendo assim a decisão do comité do concurso.

<sup>(82)</sup> De acordo com as informações fornecidas pela Itália, o preço de base do leilão da Caremar, 6 000 000 EUR, foi calculado adicionando ao valor dos seus ativos contabilísticos líquidos em 31 de dezembro de 2010 (ou seja, 4 470 008 EUR) as mais-valias decorrentes da frota e uma componente genérica relativa ao *goodwill*, relacionada com o facto de a Caremar ser uma empresa com o seu próprio saber-fazer e presença enraizada no território e ser uma marca reconhecida no mercado em que operava.

<sup>(83)</sup> Esta classificação tinha sido tornada pública pelo comité do concurso na sua sessão pública de 29 de julho de 2013. Nessa ocasião, o comité do concurso informou que a proposta vencedora teria sido enviada à entidade adjudicante (ou seja, à Região da Campânia) para verificação. Pelo Decreto Executivo n.º 130 de 2 de agosto de 2012, a Região da Campânia decidiu dar início ao procedimento discricionário de verificação previsto no artigo 86.º, n.º 3, do Decreto Legislativo n.º 136/2006, solicitando ao comité do concurso que avaliasse a adequação da proposta apresentada pela SNAV/Rifim. Na sua sessão de 16 e 27 de setembro de 2013, o comité do concurso examinou em pormenor os pressupostos financeiros subjacentes à proposta apresentada pela SNAV/Rifim e declarou que a mesma era adequada e fiável. O comité do concurso comunicou os resultados do procedimento de verificação na sua sessão pública de 16 de outubro de 2013, na qual confirmou igualmente a lista de classificação publicada em 29 de julho de 2013.

- (79) Na sequência do acórdão do Tribunal Administrativo Regional da Região da Campânia que manteve a decisão do comité do concurso de adjudicar o concurso à SNAV/Rifim, esta fez depender a execução da sua proposta da confirmação pela Região da Campânia de que as condições financeiras da Caremar continuavam a ser as que tinham sido avaliadas pelos proponentes durante o procedimento de concurso realizado em 2013. Tendo verificado que, em 31 de dezembro de 2024, os capitais próprios da Caremar eram inferiores em 2 155 008 EUR ao nível de capitais próprios registado quando a SNAV/Rifim tinha apresentado a sua proposta bem-sucedida, a Região da Campânia decidiu repor os capitais próprios da Caremar no nível registado no final de 2013. Por conseguinte, através da Decisão Regional n.º 316 de 21 de maio de 2015 <sup>(84)</sup>, a Região da Campânia concedeu 2 155 008 EUR à Caremar, sob reserva da aquisição desta última pelo proponente selecionado, a fim de repor a situação financeira da Caremar nos valores registados aquando da proposta bem-sucedida para a aquisição da Caremar.
- (80) O contrato de venda entre a Região da Campânia e a SNAV/Rifim foi assinado em 16 de julho de 2015 e, nessa data, a propriedade de todas as ações da Caremar foi transferida da Região da Campânia para a SNAV/Rifim pelo preço fixo de 6 000 001 EUR.
- (81) Uma vez que o comprador era uma entidade coletiva, as ações da Caremar foram vendidas e adquiridas pela SNAV e pela Rifim, assumindo solidariamente todas as obrigações contratuais, tendo a SNAV comprado 75 000 ações e a Rifim as restantes 75 000 ações, o que equivale a 50 % do capital social total da Caremar para cada uma.

### 3.3. O novo contrato de serviço público

#### 3.3.1. As obrigações de serviço público

- (82) Em 16 de julho de 2015, a Região da Campânia e a Caremar assinaram o novo contrato de serviço público para a prestação de serviços de transporte marítimo. Este contrato de serviço público está em vigor há nove anos (ou seja, até 15 de julho de 2024 inclusive).
- (83) As obrigações de serviço público impostas à Caremar (e, por conseguinte, à sua adquirente SNAV/Rifim) dizem respeito à prestação de serviços regulares de transporte marítimo de passageiros e/ou de passageiros, veículos (incluindo veículos de salvamento) e objetos postais, a preços predeterminados, através de *ferries* e embarcações rápidas (ou seja, TMV no caso de serviços mistos ou embarcações de sustentação hidrodinâmica no caso de serviços exclusivamente de passageiros), de acordo com os horários indicados no programa de transporte marítimo estabelecido na Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9.8.2011 da Região da Campânia (fornecida como anexo D do novo contrato de serviço público), com a redação que lhe foi dada pela Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30.12.2011 da Região da Campânia (fornecida como anexo E do novo contrato de serviço público), e eventuais alterações posteriores.
- (84) No que diz respeito às rotas marítimas a explorar, a Caremar tem de prestar serviços de transporte marítimo nas seguintes oito rotas, de acordo com os horários indicados nos anexos D e E do novo contrato de serviço público: Capri/Nápoles, Capri/Sorrento, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli e Procida/Nápoles.
- (85) Os pormenores das obrigações de serviço público em termos de tipo de embarcações (*ferry*, TMV, embarcação de sustentação hidrodinâmica), horários e frequência (anual/sazonal) em cada rota são os mesmos que se aplicavam ao abrigo da convenção inicial prorrogada a partir de 16 de janeiro de 2012, tal como descrito no considerando 39).
- (86) Nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea d), do novo contrato de serviço público, a Caremar tem de cumprir as obrigações de serviço público em conformidade com as obrigações de continuidade e frequência, regularidade e pontualidade. O artigo 8.º, n.º 4, alínea l), clarificou que o cumprimento dessas obrigações tinha de ser sempre assegurado, inclusivamente durante o período de renovação normal e extraordinária das embarcações.

<sup>(84)</sup> Publicada no Jornal Oficial da Região da Campânia n.º 35, de 8 de junho de 2015. Esta decisão foi confirmada pelo Decreto Presidencial n.º 116 de 15 de julho de 2015, publicado no Jornal Oficial da Região da Campânia n.º 45, de 20 de julho de 2015.

- (87) Nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea c), do novo contrato de serviço público, no que diz respeito aos serviços mistos, a Caremar deve dar prioridade ao transporte de objetos postais (dentro do limite de 12 metros lineares), se tal for exigido pelo prestador do serviço postal universal. Além disso, nos termos do artigo 9.º do novo contrato de serviço público, a Caremar é obrigada a fornecer, a pedido da Região da Campânia, sem compensação adicional, até 10 viagens adicionais por ano, a fim de satisfazer necessidades extraordinárias de serviço público.
- (88) No que respeita ao número, tipo e capacidade das embarcações atribuídas às rotas marítimas exploradas, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do artigo 8.º, n.º 4, alínea m), e do artigo 8.º, n.º 5, do novo contrato de serviço público, a Caremar é obrigada a utilizar pelo menos sete das embarcações indicadas no anexo H do contrato (ou equivalente em número, características técnicas, capacidade e conforto) e a garantir a todo o momento a disponibilidade de uma embarcação de reserva com as características indicadas no referido anexo H. Além disso, a Caremar é obrigada a garantir permanentemente a eficiência das embarcações indicadas no anexo H <sup>(85)</sup>.
- (89) No que respeita às tarifas, nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea e), e do artigo 13.º do novo contrato de serviço público, a Caremar tem de respeitar as tarifas estabelecidas pela Decisão Executiva Regional n.º 183 de 29 de abril de 2011 e pela Decisão n.º 67 de 7 de março de 2013, fornecidas como anexos B e C do contrato de serviço público, e eventuais alterações posteriores. A Caremar pode solicitar anualmente à Região da Campânia o ajustamento das tarifas à inflação, mas a Região da Campânia pode decidir não conceder o ajustamento solicitado ou suspender um ajustamento já concedido <sup>(86)</sup>. Além disso, nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea b), a Caremar tem de assegurar gratuitamente o transporte urgente de doentes com ambulância a partir do serviço nacional de saúde.
- (90) No que diz respeito à qualidade do serviço, nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea v), do novo contrato de serviço público, a Caremar tinha de cumprir as normas de qualidade estabelecidas no artigo 11.º do mesmo em termos de pontualidade, conforto de viagem e informação aos utilizadores, tal como indicado no anexo O do novo contrato de serviço público, que identifica igualmente as sanções aplicáveis em caso de incumprimento dessas normas. Além disso, nos termos do artigo 8.º, n.º 4, alínea f), a Caremar deve satisfazer os níveis de qualidade fixados pela Região da Campânia na *Carta di Servizio* adotada ao abrigo da Decisão Executiva Regional n.º 3 de 16 de março de 2012.
- (91) Para além das sanções previstas no anexo O por incumprimento das normas mínimas de qualidade identificadas no artigo 11.º do novo contrato de serviço público, o artigo 25.º do mesmo especifica sanções adicionais que, em caso de incumprimento das obrigações de serviço público (por exemplo, obrigações de continuidade e regularidade <sup>(87)</sup>, pontualidade <sup>(88)</sup>, tarifas <sup>(89)</sup>), seriam impostas à Caremar, a menos que esta provasse que o incumprimento não lhe era imputável por motivo de força maior.

<sup>(85)</sup> Artigo 8.º, n.º 4, alínea m), do novo contrato de serviço público.

<sup>(86)</sup> Artigo 13.º, n.ºs 4 e 5, do novo contrato de serviço público.

<sup>(87)</sup> Por exemplo, o artigo 25.º, n.º 1, alínea a), do novo contrato de serviço público estabelece uma sanção de 80 EUR por milha por cada viagem não realizada, estando prevista uma sanção adicional de 5 000 EUR caso a mesma viagem fique por realizar mais de sete vezes num mês. Se, num período de três meses, a Caremar não realizar a mesma viagem duas vezes em mais de sete ocasiões num mês, a atribuição do contrato de serviço público é revogada.

<sup>(88)</sup> Por exemplo, o artigo 25.º, n.º 1, alínea b), do novo contrato de serviço público fixa uma sanção de 150 EUR por cada comunicação razoável de atrasos superiores a 30 minutos não efetuada no prazo de 24 horas. Por cada atraso superior a 30 minutos, a sanção é de 500 EUR se o atraso disser respeito a uma viagem que já sofreu um atraso superior a 30 minutos no mesmo mês.

<sup>(89)</sup> Por exemplo, o artigo 25.º, n.º 1, alínea i), do novo contrato de serviço público prevê uma sanção de 1 500 EUR caso sejam recebidas duas queixas escritas num trimestre sobre a violação das tarifas, aumentando essa sanção para 5 000 EUR no caso de uma terceira queixa no mesmo trimestre.

3.3.2. *Compensação*

- (92) Com base no procedimento de concurso, o montante de base anual da compensação, ao abrigo do novo contrato, pelo cumprimento das obrigações de serviço público nas rotas marítimas identificadas no considerando 84 foi fixado pela Região da Campânia em 178 553 034 EUR ao longo dos nove anos do contrato (19 839 226 EUR), sujeito a revisão em baixa. O montante proposto pela SNAV/Rifim, fixado em resultado do concurso, era de 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR por ano<sup>(90)</sup>) com um desconto de 81 542 961 EUR ao longo dos nove anos do contrato. Para o período compreendido entre 16 de julho de 2015 e 31 de dezembro de 2015, a compensação foi fixada em 4 940 327,79 EUR<sup>(91)</sup>.
- (93) Nos termos do artigo 16.º do novo contrato de serviço público, a compensação de serviço público é quantificada com base na metodologia estabelecida na Deliberação 111/2007<sup>(92)</sup>, segundo a qual a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público (equilíbrio económico-financeiro), incluindo um lucro razoável (ver considerandos 55 a 66).
- (94) O artigo 17.º do novo contrato de serviço público prevê que, de três em três anos, as partes verifiquem as condições de equilíbrio económico do contrato, de acordo com os critérios de estabilidade definidos na Deliberação 111/2007. Em caso de desvios em relação a este equilíbrio contratual (por exemplo, em caso de subcompensação superior a 5 % da compensação total), o artigo 17.º do novo contrato de serviço público prevê um mecanismo de reequilíbrio que avalia todos os parâmetros associados ao pagamento da compensação. Se o montante da compensação se revelar insuficiente para cobrir os custos de exploração decorrentes da prestação do serviço, o novo contrato de serviço público permite uma revisão dos parâmetros fundamentais da compensação, nomeadamente o sistema tarifário, a redução do âmbito dos serviços públicos oferecidos ou os ativos materiais da empresa para a prestação dos serviços. Em caso de sobrecompensação, a Região da Campânia tem de reduzir a compensação paga para o período regulamentar seguinte e recuperar qualquer sobrecompensação já paga (ver artigo 17.º, n.º 4, e artigo 18.º).
- (95) A compensação é paga anualmente em três prestações: é efetuado até 30 de abril de cada ano um pagamento antecipado inicial, equivalente a 70 % da compensação; segue-se um segundo pagamento, a efetuar até 30 de setembro, equivalente a 20 % da compensação; o montante devido, depois de descontadas as deduções e sanções, é pago até 31 de janeiro do ano seguinte<sup>(93)</sup>.
- (96) Nos termos do artigo 18.º do novo contrato de serviço público, qualquer sobrecompensação deve ser reembolsada à Região da Campânia no prazo de 30 dias a contar do pedido desta última. No período entre 16 de julho de 2015 e 31 de dezembro de 2017, o procedimento de verificação identificou uma sobrecompensação de 835 057 EUR, que foi devolvida à Região da Campânia. Para o período entre 1 de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2021, a compensação anual de 10 778 897 EUR foi reduzida para 9 093 983 EUR na sequência do processo de verificação relativo ao período até 31 de dezembro de 2017. Com base nas contas financeiras disponíveis, o procedimento de verificação relativo aos anos de 2018 a 2021 identificou uma sobrecompensação de 1 389 811 EUR, que foi devolvida à Região da Campânia.
- (97) Nos termos do artigo 20.º do novo contrato de serviço público, a Região da Campânia dispõe de poderes de supervisão sobre o contrato e acompanha a sua boa execução, a adequação e a qualidade dos ativos do operador, o cumprimento das obrigações legais e a consecução dos objetivos de qualidade durante o cumprimento das obrigações de serviço público.

<sup>(90)</sup> O artigo 16.º, n.º 2, do novo contrato de serviço público dispõe o seguinte: «A compensação acima referida não pode exceder, durante a vigência do presente contrato de serviços, o montante de 10 778 897 EUR por ano civil, acrescido de IVA, arredondado por defeito na proposta.»

<sup>(91)</sup> Artigo 16.º, n.º 3, do novo contrato de serviço público.

<sup>(92)</sup> Artigo 16.º, n.º 1, do novo contrato de serviço público.

<sup>(93)</sup> Artigo 16.º, n.º 5, do novo contrato de serviço público. O artigo 16.º, n.º 6, do novo contrato de serviço público especificava que a compensação para o período entre 16 de julho de 2015 e 31 de dezembro de 2015 era paga em duas prestações: uma primeira prestação de 70 % até 15 de agosto de 2015 e a segunda de 30 % até 31 de janeiro de 2016.

- (98) Na sequência da revisão periódica do equilíbrio económico do contrato nos termos do artigo 17.º, a compensação previamente estabelecida com base no procedimento de concurso (10 778 897 EUR) foi reduzida pela Região da Campânia para 9 093 983 EUR para o período de 2018-2021 e para 9 087 149 EUR para o período de 2022-2024. O quadro 2 mostra a compensação previamente estabelecida e a compensação efetivamente paga à Caremar para o período de agosto de 2015 a 2021.

Quadro 2

**Compensação estabelecida e paga à Caremar ao abrigo do novo contrato de serviço público (EUR)  
2015-2021**

(EUR)

| Ano                              | Compensação estabelecida | Compensação paga  |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------|
| 2015 (a partir de julho de 2015) | 10 778 897               | <b>4 961 000</b>  |
| 2016                             | 10 778 897               | <b>10 778 000</b> |
| 2017                             | 10 778 897               | <b>10 778 897</b> |
| 2018                             | 9 093 983                | <b>10 363 306</b> |
| 2019                             | 9 093 983                | <b>8 462 289</b>  |
| 2020                             | 9 093 983                | <b>10 365 064</b> |
| 2021                             | 9 093 983                | <b>8 593 982</b>  |

### 3.4. Prioridade de acostagem

- (99) O artigo 19.º-B, n.º 21, do Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, estabelece que, a fim de garantir a continuidade territorial com as ilhas e de cumprir as suas obrigações de serviço público, as empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, manteriam a acostagem já atribuída e a prioridade na afetação de horários de acostagem em linha com os procedimentos estipulados pelas autoridades marítimas, conforme estabelecido na Lei n.º 84 de 28 de janeiro de 1994 e no Código Marítimo italiano.

### 3.5. As medidas previstas na Lei 163/2010

- (100) A Lei 163/2010 estabelecia a possibilidade de as empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, usarem, a título temporário, os recursos financeiros já afetados <sup>(94)</sup> à atualização e modernização da frota para, em vez disso, cobrirem novas necessidades de liquidez urgentes. As empresas do antigo grupo Tirrenia que utilizaram esta possibilidade tinham, contudo, de repor estes fundos específicos para continuarem a poder realizar as atualizações necessárias às suas embarcações. Essas atualizações eram necessárias para cumprir as normas de segurança internacionais na sequência do Acordo de Estocolmo de 1996 <sup>(95)</sup>.

- (101) Em especial, recorrendo a dois instrumentos <sup>(96)</sup>, foram colocados de parte 23 750 000 EUR para pagar as atualizações de todo o grupo Tirrenia. A Caremar utilizou estes instrumentos para atualizar as suas embarcações.

<sup>(94)</sup> Conforme estabelecido no artigo 19.º, n.º 13-A, do Decreto-Lei n.º 78 de 1 de julho de 2009, convertido na Lei n.º 102 de 3 de agosto de 2009 («Lei 102/2009»), e no artigo 19.º-B, n.º 19, da Lei 166/2009.

<sup>(95)</sup> Estas normas de segurança foram posteriormente especificadas na Diretiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 144 de 15.5.1998, p. 1), transposta pelo Decreto Legislativo n.º 45 de 4 de fevereiro de 2000, na Diretiva 2003/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, que altera a Diretiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p. 18), transposta pelo Decreto Legislativo n.º 52 de 8 de março de 2005, e na Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p. 22), transposta pelo Decreto Legislativo n.º 65 de 14 de março de 2005.

<sup>(96)</sup> Todos os fundos (ou seja, 7 000 000 EUR) previstos pelo artigo 19.º-B, n.º 19, da Lei 166/2009 e os 16 750 000 EUR dos fundos previstos pela Lei 102/2009.

(102) Além disso, o artigo 1.º da Lei 163/2010 também estabelecia o seguinte:

- a) O artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009, que foi convertido com alterações na Lei 166/2009, é alterado com a introdução do n.º 24-A. De acordo com esse número, todos os atos oficiais e operações para a aplicação do disposto no artigo 19.º-B, n.ºs 1 a 15, da Lei 166/2009 beneficiam de isenção fiscal. Estes números dizem respeito à liberalização do setor da cabotagem marítima através da privatização do grupo Tirrenia, incluindo a sua fase preparatória, ou seja, a transferência das empresas regionais para as respetivas regiões;
- b) A fim de assegurar a continuidade do serviço público e apoiar o processo de privatização das empresas do antigo grupo Tirrenia, as regiões em causa podem utilizar os recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») <sup>(97)</sup>, nos termos da Deliberação n.º 1 do *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* de 6 de março de 2009 <sup>(98)</sup>.

#### 4. PROCEDIMENTO DE INFRAÇÃO N.º 2007/4609

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

(104) No seu ofício de 28 de abril de 2009, a Itália transmitiu uma resposta pormenorizada ao pedido da Comissão de 19 de dezembro de 2008. Nesse ofício, a Itália declarou, nomeadamente, o seguinte:

- a) A prorrogação da convenção inicial até 31 de dezembro de 2009 era necessária para alcançar a liberalização do setor da cabotagem marítima na Itália através da privatização do grupo Tirrenia;
- b) A compensação de serviço público concedida ao grupo Tirrenia era necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas através das ligações marítimas que não eram satisfatoriamente prestadas por operadores privados no mercado;
- c) Em 10 de março de 2009, tinha sido concluído um processo exaustivo de racionalização das rotas. Este processo teve em conta os aspetos sociais, de emprego e económicos pertinentes, bem como a necessidade de salvaguardar as ligações essenciais para a continuidade territorial, e incluiu uma consulta das seis regiões em causa. Esta racionalização resultaria na redução do custo líquido do serviço público em aproximadamente 66 milhões de EUR e no despedimento de cerca de 600 membros da tripulação em relação a todo o grupo Tirrenia. A Itália recordou também que a racionalização de 2009 complementava os esforços anteriores (em 2004, 2006 e 2008) para reduzir os serviços operados pelo grupo Tirrenia;
- d) Os objetivos eram: i) manter as ligações necessárias para assegurar a continuidade territorial com e entre as ilhas e o continente e o direito à saúde, à educação e à mobilidade; ii) racionalizar ligações onde existiam operadores privados que asseguravam as mesmas ligações durante o mesmo período, com garantias similares de qualidade e continuidade; iii) racionalizar as ligações no verão e de alta velocidade que transportem apenas pessoas;
- e) No ofício, a Itália facultou uma visão geral das rotas operadas pelas empresas do grupo Tirrenia durante 2008 e o número reduzido de rotas que as empresas do grupo Tirrenia iriam operar em 2009. Segundo a Itália, estas últimas rotas formariam a base das novas Convenções que seriam celebradas com os novos proprietários das empresas do grupo Tirrenia.

<sup>(97)</sup> O Fundo para as zonas subutilizadas (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) é um fundo nacional que apoia a aplicação da política regional italiana. Os seus recursos são principalmente reservados para regiões identificadas como tal pelas autoridades italianas.

<sup>(98)</sup> *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, n.º 137 de 16 de junho de 2009.

- (105) Em 21 de dezembro de 2009, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e os transportes enviou um ofício à Itália observando, nomeadamente, que atendendo à revisão radical do setor da cabotagem marítima na Itália, e devido ao impacto social considerável que a privatização teria implicado se os concursos fossem realizados simplesmente com base num contrato de serviço público, a colocação a concurso das companhias de navegação providas desses contratos era aceitável – em princípio e a título de exceção – para efeitos de assegurar a conformidade com o critério da não discriminação entre armadores da União estabelecido no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho<sup>(99)</sup>. A Comissão observou que o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não exige que os Estados-Membros privatizem as suas companhias de transporte marítimo, mas apenas que liberalizem esse mercado específico.
- (106) Em 29 de janeiro de 2010<sup>(100)</sup>, a Comissão enviou uma carta de notificação para cumprir referente à aplicação incorreta do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. Nessa carta, a Comissão recordou que esse regulamento exige que, sempre que um Estado-Membro celebre contratos de serviços públicos ou imponha obrigações de serviço público, o faça numa base não discriminatória em relação a todos os armadores da União. O artigo 4.º, n.º 3, do referido regulamento, prevê que os contratos de serviços públicos existentes podem continuar em vigor até à data do termo do respetivo contrato. Contudo, a Comissão observou que as empresas do grupo Tirrenia continuaram a operar serviços de transporte marítimo após o termo dos respetivos contratos de serviços públicos. Em especial, esses contratos deveriam expirar no final de 2008, mas foram reiteradamente prorrogadas pela Itália. Por conseguinte, a Comissão convidou a Itália a apresentar as suas observações.
- (107) No mesmo dia, separadamente, o diretor-geral da Comissão responsável pela energia e pelos transportes respondeu à carta da Itália de 22 de janeiro de 2010. O diretor-geral sublinhou que a sua resposta dizia apenas respeito à conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 e não a questões relacionadas com auxílios estatais. Neste contexto, o diretor-geral indicou que as justificações apresentadas relativamente a determinadas rotas eram suficientes para dissipar algumas das dúvidas manifestadas anteriormente. O diretor-geral recordou que os contratos de serviços públicos apenas podem abranger rotas em relação às quais existe uma deficiência do mercado.
- (108) Em 29 de março de 2010, a Itália respondeu à carta de notificação para cumprir da Comissão de 29 de janeiro de 2010.
- (109) Em 10 de setembro de 2010, a Itália informou a Comissão de que o procedimento concursal para o contrato que contemplava, nomeadamente, as rotas do arquipélago das ilhas Pontinas exploradas pela Caremar, também registava atrasos. Subsequentemente, a Lei 163/2010 voltou a prorrogar a convenção inicial até à conclusão dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar (ver também o considerando 33).
- (110) Tendo em conta estes desenvolvimentos, a Comissão enviou uma carta de notificação para cumprir complementar em 24 de novembro de 2010. Nesta carta, a Comissão declarou o seguinte:
- a) A convenção inicial, nomeadamente da Caremar, foi prorrogada automaticamente sem qualquer procedimento concursal;
  - b) Embora os contratos de serviços públicos em causa tenham continuado a ser aplicados, não foi realizado nenhum procedimento concursal, nomeadamente no que se refere à Caremar;
  - c) Reservava-se o direito de emitir um parecer fundamentado, se necessário (tendo em conta quaisquer observações que a Itália pudesse apresentar).
- (111) Em 21 de junho de 2012, a Comissão adotou um parecer fundamentado relativo à prorrogação das obrigações de serviço público confiadas às três empresas (Caremar, Laziomar e Saremar) do antigo grupo Tirrenia. Dado que os procedimentos de concurso para as outras três empresas (Tirrenia, Toremar e Siremar) tinham sido concluídos no decurso de 2011<sup>(101)</sup>, o parecer fundamentado não abrangia estas empresas. A Comissão observou que a Itália não tinha lançado procedimentos concursais para a adjudicação de contratos de serviços públicos para a cabotagem marítima explorada, entre outras empresas, pela Caremar, mais de três anos após o termo normal das respetivas Convenções iniciais. Essas Convenções tinham sido prorrogadas automática e indefinidamente, impedindo, assim, outros armadores da União de concorrerem pela adjudicação desses contratos.

<sup>(99)</sup> Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

<sup>(100)</sup> A carta de notificação para cumprir foi adotada em 28 de janeiro de 2010, mas apenas notificada à Itália no dia seguinte.

<sup>(101)</sup> Ainda que a transferência formal da propriedade da Tirrenia, Toremar e Siremar só tenha ocorrido em 2012.

- (112) Em 8 de agosto de 2012, a Itália respondeu ao parecer fundamentado, indicando que os anúncios de concurso para a adjudicação das empresas providas dos novos contratos de serviços públicos tinham sido ou seriam publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*. Em especial, em relação à Caremar, o anúncio foi publicado em 20 de julho de 2012 e, em relação à Laziomar, o anúncio foi enviado para publicação em 1 de agosto de 2012.
- (113) Em 14 de janeiro de 2014, a CLN tornou-se a nova proprietária da Laziomar e assinou um contrato de serviço público de dez anos para as ligações com o arquipélago das ilhas Pontinas.
- (114) Em 16 de julho de 2015, a SNAV/Rifim assumiu a propriedade da Caremar, com a qual foi celebrado um contrato de serviço público de nove anos.
- (115) Por ofício de 15 de julho de 2016, a Itália informou a Comissão de que a privatização de todas as empresas do antigo grupo Tirrenia tinha sido concluída. Em 8 de dezembro de 2016, a Comissão decidiu encerrar o procedimento de infração.

## 5. FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO E ALARGAR O PROCEDIMENTO

### 5.1. **Compensação pela prestação de serviços de transporte marítimo de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012**

#### 5.1.1. *Existência de auxílio*

- (116) Na sua Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a definição das obrigações de serviço público não era suficientemente clara e, portanto, não permitia à Comissão concluir definitivamente se continha erros manifestos. Em especial, a Comissão não dispunha de uma visão completa das obrigações efetivas impostas à Caremar para a exploração das rotas no golfo de Nápoles e no arquipélago das ilhas Pontinas comparativamente com os serviços oferecidos por concorrentes em algumas dessas rotas (ver considerando 194, 203, 205 e 208 da Decisão de início do procedimento de 2011). Além disso, no que diz respeito às rotas no golfo de Nápoles, a Comissão tinha dúvidas quanto à legitimidade de considerar a permanência nos portos insulares à noite como um verdadeiro serviço público e convidou as autoridades italianas a especificarem se determinadas patologias não permitem o transporte por helicóptero e a fornecerem informações sobre a disponibilidade e a capacidade de serviços de transporte médico alternativos (ver considerando 206 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (117) A Comissão considerou, a título preliminar, que o segundo critério do acórdão Altmark<sup>(102)</sup> estava satisfeito, porquanto os parâmetros na base do cálculo da compensação tinham sido estabelecidos previamente e preenchiam os requisitos de transparência (ver considerando 239 da Decisão de início do procedimento de 2011). Em especial, a Comissão observou, no considerando 240 da Decisão de início do procedimento de 2011, que esses parâmetros eram descritos na convenção inicial (para a compensação relativa ao ano de 2009) e na Deliberação 111/2007 (para a compensação a partir de 2010).
- (118) No entanto, a Comissão considerou que o terceiro critério do acórdão Altmark não parecia estar preenchido e que os operadores poderão ter sido sobrecompensados pela realização de missões de serviço público (ver considerando 244 da Decisão de início do procedimento de 2011). Em especial, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga às empresas do antigo grupo Tirrenia a partir de 2009, dada a ausência de uma definição clara das obrigações impostas a essas empresas (ver considerando 245 da Decisão de início do procedimento de 2011). Do mesmo modo, a Comissão questionou até que ponto o prémio de risco de 6,5 %, aplicável a partir de 2010, refletia um nível apropriado de risco, atendendo a que, à primeira vista, a Caremar não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação de tais serviços (ver considerando 247 da Decisão de início do procedimento de 2011).

<sup>(102)</sup> Acórdão de 24 de julho de 2003, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, e Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) A Comissão também considerou, a título preliminar, que o quarto critério Altmark não estava preenchido, na medida em que a prorrogação da convenção inicial não tinha sido colocada a concurso (ver considerando 249 da Decisão de início do procedimento de 2011). Ademais, a Comissão observou que não tinha recebido quaisquer elementos de prova que corroborassem o argumento de que a Caremar prestava de facto os serviços ao menor custo para a comunidade (ver considerando 251 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (120) Por conseguinte, na Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão concluiu, a título preliminar, que a compensação de serviço público paga aos operadores durante a prorrogação da convenção inicial constituía um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE (ver considerando 255 da Decisão de início do procedimento de 2011). Além disso, a Comissão concluiu que este auxílio deveria ser considerado um novo auxílio (ver considerando 257 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (121) Na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão manifestou as mesmas dúvidas também em relação à compensação concedida à Caremar entre janeiro de 2012 e a sua privatização (ver considerandos 42, 180 e 181 da Decisão de alargamento de 2012).

#### 5.1.2. *Compatibilidade*

- (122) Na Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público para os anos 2009, 2010 e 2011 não se inseria no âmbito de aplicação da Decisão 2005/842/CE <sup>(103)</sup> da Comissão e do Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público <sup>(104)</sup> («Enquadramento SIEG de 2005»). Por conseguinte, a Comissão apreciou esta medida diretamente nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e concluiu que tinha dúvidas sobre a questão de saber se as condições de compatibilidade aplicáveis estavam preenchidas (ver considerando 315 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (123) Na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão observou que, em 31 de janeiro de 2012, um novo pacote de SIEG composto pela Decisão 2012/21/UE da Comissão <sup>(105)</sup> e pelo Enquadramento SIEG de 2011 tinha entrado em vigor. No entanto, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação de serviço público ao abrigo da prorrogação da convenção inicial não podia ser considerada compatível com o mercado interno e estar isenta da obrigação de notificação nos termos da Decisão 2012/21/UE, uma vez que essa prorrogação não estava em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, que estipula que, sempre que um Estado-membro celebra contratos de fornecimento de serviços públicos ou impõe obrigações de serviço público, deve fazê-lo numa base não discriminatória em relação a todos os armadores da União (ver considerando 256 da Decisão de alargamento de 2012). A Comissão não excluiu que a compensação de serviço público concedida ao abrigo da convenção inicial prorrogada pudesse, em princípio, ser abrangida pelo Enquadramento SIEG (ver considerando 258 da Decisão de alargamento de 2012), mas a Comissão não dispunha de elementos suficientes para chegar a uma conclusão a este respeito (ver considerando 267 da Decisão de alargamento de 2012).

#### 5.2. **Privatização da Caremar**

- (124) Na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão manifestou dúvidas de que o procedimento de concurso para a venda da Caremar tivesse sido suficientemente transparente e incondicional de molde a assegurar a venda pelo preço de mercado (ver considerando 242 da Decisão de alargamento de 2012). Em especial, a Comissão considerou que a venda da atividade da Caremar, juntamente com a atribuição do novo contrato de serviço público, poderia ter restringido o número de proponentes ou influenciado o preço de venda (ver considerando 243 da Decisão de alargamento de 2012).

<sup>(103)</sup> Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

<sup>(104)</sup> Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

<sup>(105)</sup> Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

- (125) A Comissão considerou igualmente, com base nas informações disponíveis aquando da adoção da sua Decisão de alargamento de 2012, que qualquer auxílio que pudesse ter surgido no decurso do processo de privatização teria sido incompatível (ver considerando 305 da Decisão de alargamento de 2012).

### 5.3. O novo contrato de serviço público

#### 5.3.1 *Existência de um auxílio*

- (126) Na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão considerou, a título preliminar, que a compensação paga à Caremar não preenchia os critérios estabelecidos no Acórdão Altmark, pelo que constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão chegou a esta conclusão uma vez que: i) os concorrentes que aparentemente ofereciam serviços semelhantes estavam presentes, pelo menos, em certas rotas exploradas pela Caremar e as informações disponíveis não eram suficientes para permitir à Comissão chegar a uma conclusão sobre se o SIEG refletia uma necessidade real de serviço público que não podia ser suprida exclusivamente pelos agentes do mercado, ii) o cálculo da compensação nos termos da Deliberação 111/2007 parecia ter resultado na sobrecompensação do operador pela prestação do serviço público pelas mesmas razões que foram expressas na Decisão de início do procedimento de 2011, e iii) aparentemente, o quarto critério do Acórdão Altmark não se encontrava preenchido, uma vez que o serviço público foi submetido a concurso na condição de o proponente selecionado adquirir a totalidade da empresa Caremar. A Comissão considerou que, se o contrato de serviço público tivesse sido submetido a concurso sem o requisito de aquisição, poderia ter resultado num custo inferior para a coletividade.

#### 5.3.2 *Compatibilidade*

- (127) No que diz respeito à compatibilidade da compensação paga à Caremar, a Comissão observou, na Decisão de alargamento de 2012, que, com base nas informações fornecidas pelas autoridades italianas, a Decisão 2012/21/UE não parecia ser aplicável. Em todo o caso, a Comissão não pôde extrair conclusões sobre a aplicação da Decisão 2012/21/UE, uma vez que, naquela fase, o contrato assinado ainda não tinha sido facultado (ver considerando 283 da Decisão de alargamento de 2012). A Comissão não recebeu quaisquer informações (por exemplo, sobre o número de passageiros transportados nos dois anos anteriores à atribuição) que lhe permitissem examinar as restantes condições de compatibilidade da Decisão 2012/21/UE. Em seguida, a Comissão avaliou o auxílio com base no Enquadramento SIEG de 2011, mas constatou que tinha dúvidas sobre se as condições de compatibilidade desse enquadramento foram satisfeitas, em especial no que diz respeito à existência de um verdadeiro SIEG em todas as rotas e ao nível de lucro razoável concedido à Caremar (ver considerandos 298 e 300 da Decisão de alargamento de 2012).

### 5.4. Prioridade de acostagem

- (128) Na Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que, uma vez que a prioridade de acostagem não era remunerada, a medida confere uma vantagem regulamentar que não implica qualquer transferência de recursos estatais e, portanto, não pode ser qualificada como auxílio estatal (ver considerando 278 da Decisão de início do procedimento de 2011). A Comissão considerou que, se a acostagem fosse remunerada, na medida em que a Caremar prestasse um SIEG genuíno e que esta prioridade fosse apenas concedida em relação a rotas abrangidas pelo SIEG, não resultaria numa vantagem económica adicional, porquanto seria intrínseca à prestação do SIEG (ver considerando 279 da Decisão de início do procedimento de 2011). Contudo, a Comissão convidou a Itália e os terceiros a prestarem informações adicionais sobre esta medida (ver considerando 280 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (129) Uma vez que tinha levantado dúvidas sobre a legitimidade da missão de SIEG, a Comissão não pôde extrair conclusões quanto à compatibilidade da medida se fosse considerada um auxílio (ver considerando 319 da Decisão de início do procedimento de 2011).

#### 5.5. As medidas previstas na Lei 163/2010

- (130) No considerando 289 da Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas na Lei 163/2010 constituíam um auxílio estatal a favor das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Tirrenia. Estas medidas incluíam: i) a eventual utilização para efeitos de liquidez dos fundos reservados para a modernização das embarcações, ii) as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização, iii) a eventual utilização de recursos do FAS. A Comissão convidou a Itália a esclarecer se e de que forma cada uma destas medidas eram necessárias para prestar o serviço público.
- (131) A Comissão também considerou, a título preliminar, que essas medidas constituíam provavelmente um auxílio ao funcionamento, ao reduzirem os custos que a Caremar e as demais empresas do antigo grupo Tirrenia teriam, de outro modo, de suportar, e que, por conseguinte, estas medidas deveriam ser consideradas incompatíveis com o mercado interno (ver considerando 320 da Decisão de início do procedimento).

### 6. OBSERVAÇÕES DA CAREMAR

#### 6.1. Sobre as obrigações de serviço público e o ambiente concorrencial

- (132) A Caremar alega que as obrigações de serviço público foram definidas com precisão por atos da Região da Campânia e que esta última, na definição das obrigações de serviço público impostas à Caremar, teve devidamente em conta o ambiente concorrencial dos serviços marítimos prestados no golfo de Nápoles e as necessidades de transporte marítimo da população local.
- (133) Segundo a Caremar, a definição das obrigações de serviço público impostas à Caremar é fornecida na convenção inicial, nos planos quinquenais e nos quadros de acostagem (*quadri accosti*), aprovados e publicados pela Região da Campânia, para ajustar a oferta à procura dos utilizadores. No que diz respeito ao nível de serviços exigido, a Caremar observou que as obrigações de serviço público não diziam apenas respeito à rota a assegurar, mas incluíam uma série de obrigações relativas à continuidade e frequência das travessias, à regularidade e pontualidade e às tarifas, bem como outros requisitos relativos à capacidade e às características das embarcações a utilizar, refletindo assim uma verdadeira necessidade de serviço público.
- (134) A Caremar forneceu informações pormenorizadas sobre as diferentes rotas marítimas, a fim de demonstrar que operava de acordo com requisitos específicos destinados a satisfazer as necessidades de serviço público (por exemplo, a obrigação de realizar a primeira travessia de manhã para o continente, com a consequente necessidade de assegurar a permanência das embarcações na ilha durante a noite, o que implicava custos adicionais), diferenciando assim o seu papel em relação aos seus concorrentes. A Caremar explicou que, para assegurar estas obrigações, a tripulação da Caremar permanece em serviço durante um total de 16 horas por dia (o máximo permitido pela legislação aplicável) por embarcação.
- (135) No que diz respeito ao ambiente concorrencial no golfo de Nápoles e no arquipélago das ilhas Pontinas, a Caremar afirmou que sempre foi o único operador capaz de oferecer um serviço de transporte marítimo regular e fiável destinado a assegurar a ligação sem descontinuidades das ilhas ao continente. A Caremar salientou que desempenha um papel fundamental na garantia do respeito do princípio da continuidade territorial, uma vez que as forças de mercado, por si só, nunca conseguiram satisfazer as expectativas e necessidades das comunidades insulares em matéria de serviços regulares e diretos para assegurar a ligação entre as ilhas e o continente. Na opinião da Caremar, tal deve-se ao facto de o golfo de Nápoles se caracterizar por uma série de ilhas muito densamente povoadas, o que se reflete inevitavelmente na procura diária de ligações regulares (por exemplo, para fins profissionais ou educativos).

#### 6.2. Sobre a conformidade da prorrogação da convenção inicial com os critérios Altmark

- (136) A Caremar alega que a compensação recebida durante o período de prorrogação da convenção inicial não constitui um auxílio estatal, uma vez que estão preenchidas as quatro condições cumulativas estabelecidas na jurisprudência Altmark.
- (137) No que diz respeito ao primeiro critério Altmark, a Caremar alega que lhe foi confiado o cumprimento de obrigações de serviço público claramente definidas e que, por conseguinte, o primeiro critério está preenchido (ver observações apresentadas na secção 6.1).

- (138) No que se refere ao segundo critério Altmark, a Caremar recorda que os critérios de cálculo da compensação foram previamente estabelecidos (ou seja, na convenção inicial e na Deliberação 111/2007) de forma objetiva e transparente, pelo que esse segundo critério também está preenchido.
- (139) No que diz respeito ao terceiro critério Altmark, a Caremar alega que a compensação concedida durante o período de prorrogação não ultrapassou o necessário para cobrir os custos adicionais ocasionados pelo serviço, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável, pelo que esse terceiro critério está preenchido. Em resposta às dúvidas da Comissão de que, desde 2010, a Caremar tenha sido sobrecompensada pelo cumprimento das obrigações de serviço público, a Caremar alega que a compensação paga não era suficiente para cobrir os custos incorridos com o cumprimento das obrigações de serviço público e que, além disso, não foi autorizada qualquer margem de lucro.
- (140) Por último, no que diz respeito ao quarto critério Altmark, a Caremar afirma que, na ausência de um procedimento de concurso, a compensação foi determinada com base numa análise dos custos de uma empresa eficiente (por exemplo, custos totalmente amortizados das embarcações, otimização do rácio entre tripulantes e desempenho, manutenção das tarifas mais baixas apesar do aumento dos custos de combustível).

### 6.3. **Sobre a conformidade da prorrogação da convenção inicial com o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE**

- (141) A Caremar afirma que, para efeitos da apreciação da compatibilidade, tal como referido no considerando 308 da Decisão de início do procedimento de 2011, devem estar preenchidas três condições cumulativas:
- a) Os serviços devem constituir SIEG;
  - b) Os serviços devem ser adequadamente confiados pelo Estado ao beneficiário;
  - c) A compensação deve ser proporcional ao custo gerado pela prestação de SIEG.
- (142) No que diz respeito à primeira condição, a Caremar explica que os serviços são prestados em conformidade com requisitos públicos específicos, assegurando assim a continuidade territorial (ver observações apresentadas na secção 6.1).
- (143) No que se refere à segunda condição, a Caremar sustenta que presta os serviços marítimos que lhe são confiados pela convenção inicial, a qual estabelece pormenorizadamente as obrigações de serviço público impostas à Caremar.
- (144) Por último, no que diz respeito à condição de proporcionalidade, a Caremar reitera que foi subcompensada, por exemplo, nos anos de 2010 e 2011, tal como demonstrado pelas contas da empresa.

### 6.4. **Sobre a prioridade de acostagem**

- (145) A Caremar alega que a concessão da prioridade de acostagem não confere qualquer vantagem económica e que, por conseguinte, esta medida não pode ser qualificada como um auxílio estatal. Além disso, a Caremar salienta que a prioridade de acostagem é utilizada apenas para o cumprimento das suas obrigações ao abrigo do contrato de serviço público.

### 6.5. **Sobre as medidas previstas na Lei 163/2010**

- (146) No que diz respeito às medidas de apoio financeiro concedidas à Caremar ao abrigo da Lei 163/2010, a Caremar confirma que lhe foram afetados 2 115 000 EUR com o único objetivo de modernizar a sua frota. A Caremar sugere, portanto, que as medidas previstas na Lei 163/2010 não constituem um auxílio estatal, uma vez que são necessárias para financiar as obrigações de serviço público confiadas à Caremar.

## 7. OBSERVAÇÕES DOS CONCORRENTES DA CAREMAR

### 7.1. Observações da Medmar

#### 7.1.1 *Sobre as obrigações de serviço público e o ambiente concorrencial*

- (147) A Medmar salientou que as medidas de auxílio estatal abrangidas pela Decisão de início do procedimento de 2011 e as condições do mercado continuam a ser as mesmas que as abrangidas pela Decisão 2005/163/CE. Estas medidas de auxílio estatal dizem respeito: a) à compensação concedida anualmente à Caremar pela exploração da rota Nápoles/Capri, no âmbito da qual a Decisão 2005/163/CE ordenou a recuperação de todas as subvenções concedidas à Caremar; e b) à compensação concedida anualmente à Caremar pela exploração da rota Ischia/Procida, no âmbito da qual a Decisão 2005/163/CE ordenou à Itália que restringisse o número de ligações exploradas pela Caremar e que compensasse apenas os défices de exploração líquidos sofridos pela Caremar. Segundo a Medmar, a Decisão 2005/163/CE foi adotada porque o setor privado podia oferecer serviços comparáveis aos disponibilizados pela Caremar, com ativos comparáveis.
- (148) A Medmar observou que a Região da Campânia confiou à Caremar e à Medmar as obrigações de serviço público para a exploração das ligações Ischia/Procida, Procida/Nápoles e Ischia/Procida/Pozzuoli. No entanto, ao contrário da Caremar, a Medmar não recebeu qualquer compensação pela prestação dos referidos serviços. Não foi lançado qualquer procedimento de concurso público para identificar as empresas capazes de cumprir as obrigações de serviço público ao menor custo para a comunidade. Em vez disso, a Região da Campânia obrigou as empresas privadas a aceitarem assinar «atos de sujeição» nos termos dos quais são obrigadas a cumprir as obrigações de serviço público nos termos e condições estabelecidos pela Região da Campânia (em termos de horários e tarifas). Segundo a Medmar, se as empresas privadas não quisessem assinar os referidos «atos de sujeição», ser-lhes-ia recusada a autorização para prestar qualquer serviço na zona.
- (149) A Medmar sustentou que não era necessário que a Região da Campânia confiasse obrigações de serviço público com compensação à Caremar, uma vez que a Medmar podia prestar o mesmo serviço sem compensação.
- (150) Em especial, a Medmar explicou que, em 2011, explorava travessias diárias, do seguinte modo:
- Ischia/Nápoles: sete travessias diárias (cinco das quais incluíam uma paragem em Procida);
  - Ischia/Pozzuoli: 13 travessias diárias e mais uma ligação diária a Casamicciola durante a época de verão.
- (151) Por outro lado, segundo a Medmar, a Caremar explorava um número inferior de travessias nas referidas rotas, do seguinte modo:
- Ischia/Nápoles: 11 travessias diárias e mais três durante a época de verão;
  - Ischia/Procida/Pozzuoli: três travessias diárias.
- (152) Além disso, a Medmar sublinhou que a qualidade dos serviços e das embarcações utilizadas corresponde à da Caremar e que outras empresas privadas operam na mesma zona.
- (153) Nestas circunstâncias, a Medmar concluiu que a atribuição das obrigações de serviço público à Caremar não era necessária e, por conseguinte, é incompatível com o TFUE.
- (154) A Medmar argumenta que, mesmo que a Comissão considere necessária a atribuição de obrigações de serviço público, a atribuição em causa viola o artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, que estabelecem o seguinte: «[...] [s]empre que um Estado-membro celebrar contrato de fornecimento de serviços públicos ou impuser obrigações de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários» e «[...] qualquer compensação devida por obrigações de serviço público deve ser disponibilizada para todos os armadores comunitários».

- (155) A Medmar alegou ainda que a Itália não forneceu informações sobre os montantes concedidos para cada ligação explorada pela Caremar.

#### 7.1.2 *Sobre a prioridade de acostagem*

- (156) A Medmar alega que a prioridade de acostagem atribuída à Caremar viola o artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, na medida em que proporciona à Caremar as melhores ligações às horas economicamente mais rentáveis, discriminando assim os armadores da União e impedindo-os de exercer o seu direito de prestar serviços num mercado aberto.
- (157) A Medmar remete igualmente para a recomendação da Autoridade da Concorrência italiana, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* («AGCM»), de 13 de julho de 2009, relativa à revogação da disposição<sup>(106)</sup> nos termos da qual é concedida à Caremar prioridade de acostagem para os seus serviços. Segundo a AGCM, esta disposição ameaça eliminar a concorrência, uma vez que impede as empresas privadas de explorarem ligações em horas economicamente rentáveis.

#### 7.1.3 *Sobre as medidas previstas na Lei 163/2010*

- (158) A Medmar salienta que, ao abrigo da Lei 163/2010, a Itália prorrogou a convenção inicial até ao final do processo de privatização. Esta prorrogação viola o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, na medida em que a empresa a quem cabia cumprir as obrigações de serviço público não foi escolhida no âmbito de um procedimento de concurso público, discriminando assim a Medmar.
- (159) Além disso, nos termos do artigo 19.º da Lei 163/2010, foi concedido à Caremar um montante de 2 115 000 EUR para a modernização da sua frota, o qual, na opinião da Medmar, constitui um auxílio ao funcionamento, ou seja, um auxílio incompatível. Além disso, a Lei 163/2010 concedeu à Caremar e às outras empresas do antigo grupo Tirrenia acesso a 49 000 000 EUR para cobrir necessidades de liquidez, um montante que, na opinião da Medmar, constitui também um auxílio ao funcionamento, ou seja, um auxílio incompatível.
- (160) Por último, a Medmar alega que as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Caremar constituem um auxílio incompatível.

### 7.2. **Observações da SNAV e da ACAP**

- (161) No que diz respeito à atribuição de obrigações de serviço público à Caremar, a SNAV e a ACAP alegaram que o critério Altmark que exige a existência de um verdadeiro SIEG não estava preenchido e que a atribuição em questão não era necessária, uma vez que as rotas exploradas pela Caremar também eram exploradas por empresas privadas. Mais particularmente, a SNAV explorava as seguintes rotas:
- Sorrento/Capri: sete travessias diárias nos dias úteis, cinco travessias aos fins de semana;
  - Nápoles/Ischia: quatro travessias diárias, três das quais através de Procida;
  - Procida/Ischia: quatro travessias diárias;
  - Procida/Nápoles: quatro travessias diárias.
- (162) A SNAV e a ACAP argumentam que a atribuição de SIEG à Caremar e a compensação conexa constituem um auxílio estatal incompatível na aceção do artigo 107.º do TFUE.

### 7.3. **Observações da GNV**

- (163) As observações da GNV diziam respeito à prioridade de acostagem e às medidas previstas na Lei 163/2010.
- (164) No que se refere à prioridade de acostagem, a GNV observou que a Caremar e as outras empresas do grupo Tirrenia tinham podido retirar os maiores benefícios, em termos de tempos e de acostagem, das oportunidades de transporte de passageiros oferecidas pelo mercado, escolhendo os tempos de acostagem mais convenientes e, dessa forma, melhorando a sua posição no segmento do transporte de passageiros em detrimento das empresas privadas concorrentes.

<sup>(106)</sup> Artigo 19.º-B do Decreto-Lei 135/2009.

- (165) No que diz respeito às medidas previstas na Lei 163/2010, a GNV alegou que elas constituíam um auxílio ao funcionamento, graças ao qual a Caremar, bem como as outras empresas do grupo Tirrenia, conseguiram evitar custos que normalmente teriam de suportar com os seus próprios recursos financeiros.

#### 7.4. Observações da Alilauro

- (166) A Alilauro alegou que a Região da Campânia, antes da privatização da Caremar, abusava da sua posição dominante ao coordenar todo o tráfego no golfo de Nápoles, através da atribuição de obrigações de serviço público, e ao determinar o nível das tarifas. Segundo a Alilauro, existia um conflito de interesses, que levou a Região da Campânia a não lançar o concurso público para a venda da Caremar.
- (167) Além disso, a Alilauro alegou que todas as rotas abrangidas pela Caremar eram igualmente exploradas por outros operadores privados, sem que estes recebessem qualquer compensação pública, sendo infundada a alegação de que os custos da Caremar se agravaram devido à presença obrigatória de embarcações nos portos insulares, quer porque existiam embarcações privadas nos portos, quer porque, caso fossem necessários serviços de saúde de emergência, estes poderiam ser prestados por embarcações a motor especialmente construídas para o efeito, bem como por helicópteros.

#### 7.5. Observações da NLG

- (168) Segundo a NLG, não existia uma verdadeira necessidade pública na rota Nápoles/Capri, uma vez que a NLG explorava duas vezes mais travessias diárias para a ilha de Capri, que considerava equivalentes às da Caremar em termos de qualidade, continuidade e conforto da embarcação.
- (169) Além disso, a NLG questionou o facto de as prorrogações da convenção inicial terem ocorrido sem concurso público prévio, discriminando assim a NLG.
- (170) Ademais, a NLG sustentou que as medidas previstas na Lei 163/2010 constituem um auxílio ilegal e incompatível devido à sua natureza de auxílio ao funcionamento, sendo a prioridade de acostagem atribuída à Caremar uma infração adicional, uma vez que permitia à Caremar beneficiar das melhores rotas e horários.

#### 7.6. Observações da Marworld

- (171) A Marworld alegou que a Região da Campânia concedeu um auxílio à Caremar durante o processo de privatização. Em especial, a Marworld salientou que, através da Decisão Regional n.º 316 de 21 de maio de 2015, a Região da Campânia concedeu 2 155 008 EUR à Caremar, sob reserva da aquisição desta última pela SNAV/Rifim, a fim de repor a situação financeira da Caremar nos valores registados aquando da proposta de 6 000 001 EUR da SNAV/Rifim para a aquisição da Caremar.

### 8. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA

#### 8.1. Sobre as obrigações de serviço público e o ambiente concorrencial

- (172) A Itália explica que a Caremar exerce as suas atividades exclusivamente no âmbito das obrigações de serviço público e que a Caremar tem uma competência quase exclusiva no domínio do transporte de veículos e mercadorias (por exemplo, objetos postais) das ilhas do golfo de Nápoles para o continente, que tem pouco interesse comercial, enquanto os concorrentes se concentram essencialmente no transporte de passageiros (ver, em especial, os considerando 182 a 185).
- (173) Segundo a Itália, as obrigações de serviço público confiadas à Caremar satisfazem uma necessidade real e atual das comunidades estabelecidas nas ilhas, que não são suscetíveis de ser asseguradas apenas pelas forças de mercado, em especial no que diz respeito à continuidade territorial e à frequência das travessias, à sua regularidade e pontualidade, bem como a uma série de requisitos relativos à capacidade das embarcações e à tripulação.

- (174) Para ilustrar a existência de uma procura real dos serviços marítimos em causa por parte dos utilizadores, a Itália forneceu dados sobre o tráfego da Caremar nas rotas sujeitas às obrigações de serviço público abrangidas pela convenção inicial prorrogada, pelo contrato de transição e pelo novo contrato de serviço público.
- (175) No que diz respeito às rotas no golfo de Nápoles, os dados relativos aos serviços marítimos da Caremar nessas rotas no período de 2009-2021 (ver quadros 3 a 8 abaixo) mostram que a procura dos utilizadores, não só para o tráfego de passageiros, mas também para o tráfego misto (ou seja, incluindo veículos e mercadorias), se manteve sempre presente. Além disso, segundo a Itália, o facto de o tráfego da Caremar ter permanecido estável ao longo dos anos é um indício claro de que a oferta da Caremar satisfaz a procura dos utilizadores junto da população local — que é bastante estável, uma vez que os residentes necessitam do serviço de transporte marítimo diariamente ao longo do ano — e não foi afetada pelas flutuações do tráfego turístico.

### Tráfego de passageiros

Quadro 3

#### Passageiros transportados nos anos de 2009 a 2014

| Rotas                                         | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      |
|-----------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 314 180   | 330 513   | 279 657   | 261 687   | 272 779   | 263 354   |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 458 399   | 480 394   | 416 602   | 420 772   | 417 729   | 463 006   |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 1 699 501 | 1 710 889 | 1 242 689 | 1 228 687 | 1 662 685 | 1 662 737 |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 316 538   | 333 832   | 419 320   | 415 943   | 398 620   | 389 428   |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego de passageiros da Caremar para os anos de 2011-2021, que mostra que também o tráfego por segmento se manteve estável ao longo dos anos.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego de passageiros da Caremar para os anos de 2011-2021, que mostra que também o tráfego por segmento se manteve estável ao longo dos anos.

Quadro 4

#### Passageiros transportados nos anos de 2015 a 2021

| Rotas                                         | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020                    | 2021                    |
|-----------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|-------------------------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 249 908   | 266 393   | 259 228   | 259 228   | 244 645   | [100 000 – 200 000]     | [100 000 – 200 000]     |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 461 000   | 522 662   | 577 263   | 601 251   | 632 857   | [300 000 – 400 000]     | [400 000 – 500 000]     |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 1 653 493 | 1 835 132 | 1 990 603 | 1 981 824 | 2 093 347 | [1 000 000 – 2 000 000] | [1 000 000 – 2 000 000] |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 383 164   | 412 319   | 400 977   | 399 792   | 398 994   | [200 000 – 300 000]     | [300 000 – 400 000]     |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli.

**Veículos**

Quadro 5

**Veículos transportados nos anos de 2009 a 2014**

| Rotas                                         | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 8 473  | 10 617 | 11 246 | 11 041 | 16 555 | 16 532 |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 20 513 | 20 659 | 20 541 | 19 435 | 23 601 | 24 417 |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 74 733 | 68 959 | 71 065 | 64 208 | 76 738 | 77 773 |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 48 110 | 46 674 | 49 568 | 59 461 | 71 879 | 69 451 |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego da Caremar para os anos de 2013-2021, que mostra que o número de metros lineares de mercadorias transportadas pela Caremar em cada segmento se manteve estável ao longo dos anos.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego da Caremar para os anos de 2013-2021, que mostra que os metros lineares de mercadorias transportadas pela Caremar em cada segmento se manteve estável ao longo dos anos.

Quadro 6

**Veículos transportados nos anos de 2015 a 2021**

| Rotas                                         | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020              | 2021               |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|--------------------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 16 650 | 18 587 | 17 578 | 18 110 | 18 679 | [10 000 – 20 000] | [10 000 – 20 000]  |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 24 397 | 24 503 | 25 920 | 26 348 | 27 528 | [20 000 – 30 000] | [20 000 – 30 000]  |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 93 769 | 90 080 | 83 052 | 74 932 | 79 265 | [70 000 – 80 000] | [90 000 – 100 000] |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 65 930 | 70 001 | 65 724 | 64 840 | 64 554 | [40 000 – 50 000] | [60 000 – 70 000]  |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli.

**Mercadorias (metros lineares)**

Quadro 7

**Mercadorias transportadas (em metros lineares) nos anos de 2009 a 2014**

| Rotas                                         | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|-----------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 82 930  | 91 218  | 95 889  | 99 318  | 122 742 | 109 932 |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 228 310 | 222 050 | 221 238 | 216 563 | 238 656 | 238 602 |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 268 111 | 243 034 | 218 932 | 189 496 | 323 259 | 306 694 |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 86 664  | 80 566  | 76 346  | 118 274 | 124 758 | 120 259 |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego da Caremar para os anos de 2013-2021, que mostra que o número de metros lineares de mercadorias transportadas pela Caremar em cada segmento se manteve estável ao longo dos anos.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli. A Itália apresentou igualmente a repartição por segmentos do tráfego da Caremar para os anos de 2013-2021, que mostra que os metros lineares de mercadorias transportadas pela Caremar em cada segmento se manteve estável ao longo dos anos.

Quadro 8

**Mercadorias transportadas (em metros lineares) nos anos de 2015 a 2021**

| Rotas                                         | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020                | 2021                |
|-----------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|---------------------|
| <b>Capri/Sorrento</b>                         | 107 316 | 112 092 | 110 778 | 110 454 | 112 212 | [80 000 – 90 000]   | [100 000–200 000]   |
| <b>Capri/Nápoles</b>                          | 229 044 | 252 138 | 254 826 | 253 680 | 261 906 | [200 000 – 300 000] | [200 000 –300 000]  |
| <b>Ischia/Procida/Nápoles <sup>(1)</sup></b>  | 306 439 | 293 423 | 292 172 | 295 761 | 283 142 | [200 000 – 300 000] | [300 000 – 400 000] |
| <b>Ischia/Procida/Pozzuoli <sup>(2)</sup></b> | 209 392 | 196 346 | 185 996 | 189 423 | 126 693 | [80 000 – 90 000]   | [90 000 – 100 000]  |

<sup>(1)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego nos segmentos Ischia/Procida e Procida/Nápoles e na rota direta Ischia/Nápoles.

<sup>(2)</sup> O tráfego nesta rota incluía também o tráfego no segmento Procida/Pozzuoli.

(176) No que diz respeito às rotas no arquipélago das ilhas Pontinas, exploradas pela Caremar apenas entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de maio de 2011 <sup>(107)</sup>, a Itália forneceu o número de passageiros servidos pela Caremar nessas rotas nos anos de 2009 e 2010 e o número de veículos transportados nessas rotas em 2009; ver quadro 9. Segundo a Itália, esses dados, ainda que parciais <sup>(108)</sup>, permitem considerar que, nessas rotas, a procura dos utilizadores existia e era estável.

Quadro 9

**Passageiros e veículos transportados nos anos de 2009 e 2010**

| Rotas                   | 2009        |          | 2010        |          |
|-------------------------|-------------|----------|-------------|----------|
|                         | Passageiros | Veículos | Passageiros | Veículos |
| <b>Anzio/Ponza</b>      | 31 494      | 2 808    | 32 202      | n.a.     |
| <b>Formia/Ponza</b>     | 157 055     | 13 926   | 165 370     | n.a.     |
| <b>Formia/Ventotene</b> | 99 087      | 3 063    | 106 886     | n.a.     |

(177) No que diz respeito à aplicação dos critérios do acórdão SNCM <sup>(109)</sup> à situação do transporte marítimo no golfo de Nápoles, a Itália alega que esses critérios não são adequados na medida em que definem uma análise puramente quantitativa baseada na comparação entre a oferta e a procura de transporte, que não tem em conta as características específicas das necessidades de serviço público da população local.

<sup>(107)</sup> A partir de 1 de junho de 2011, as rotas no arquipélago das ilhas Pontinas eram asseguradas pela Laziomar.

<sup>(108)</sup> Segundo a Itália, já não era possível obter os restantes dados relativos ao tráfego de passageiros em 2011, aos veículos transportados em 2010 e 2011 e ao tráfego de mercadorias em 2009-2011.

<sup>(109)</sup> Acórdão de 1 de março de 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Comissão, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, n.ºs 130 e 134.

- (178) No que se refere à definição de procura dos utilizadores e oferta do mercado, a Itália explicou que as escolhas feitas pela Região da Campânia em termos de frequências e horários dos serviços a prestar pela Caremar nas rotas abrangidas pela convenção inicial prorrogada se basearam nas necessidades expressas pelas autoridades locais e surgiram no seguimento de discussões com as companhias de navegação que operam no golfo de Nápoles sobre a sua capacidade para prestar os serviços em condições de mercado ou no âmbito de obrigações de serviço público impostas unilateralmente.
- (179) Em especial, a Itália explicou que o quadro processual para a definição pela Região da Campânia das obrigações de serviço público no setor do transporte marítimo é estabelecido pelo artigo 17.º da Lei Regional n.º 3 de 28 de março de 2002, nos termos do qual a Região da Campânia tem de consultar os utilizadores e os prestadores do serviço antes de definir o âmbito das obrigações de serviço público. Além disso, de acordo com o mesmo artigo, o âmbito das obrigações de serviço público deve ser verificado e, se necessário, revisto de três em três anos. No que diz respeito à convenção inicial prorrogada, as obrigações de serviço público cumpridas pela Caremar entre 1 de janeiro de 2009 e 30 de setembro de 2011 basearam-se numa consulta pública realizada pela Região da Campânia em 2006-2007 <sup>(110)</sup>. O âmbito das obrigações de serviço público, em termos de frequências e horários (as rotas sujeitas às obrigações de serviço público permaneceram, em si mesmas, inalteradas), foi revisto em 2011 pela Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011, com base numa consulta pública realizada em 2010-2011 (lançada em novembro de 2010).
- (180) A Itália forneceu informações pormenorizadas sobre os trabalhos conducentes à adoção da Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011, através da qual a Região da Campânia adotou um programa trienal (2011-2013) de serviços mínimos no golfo de Nápoles (ver considerando 38), que entrou em vigor em 1 de outubro de 2011. Este programa dizia respeito a todos os operadores de serviços marítimos no golfo de Nápoles. No que diz respeito à Caremar, a Região da Campânia, através da Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011, introduziu algumas alterações ligeiras nos horários e frequências a assegurar pela Caremar com efeitos a partir de 16 de janeiro de 2012.
- (181) A Itália explicou que, na sequência da consulta pública realizada em novembro e dezembro de 2010, a Região da Campânia convidou, no início de 2011, o representante dos municípios do golfo de Nápoles para reuniões técnicas para debater as necessidades públicas identificadas na consulta pública, tendo em vista a revisão do programa de serviços de transporte marítimo no golfo de Nápoles <sup>(111)</sup>. Em 22 de julho de 2011, a Região da Campânia reuniu-se com as companhias de navegação que operam no golfo de Nápoles (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) para discutir com as autoridades locais as necessidades de serviço público identificadas pela região e verificar a disponibilidade do mercado para prestar serviços suficientes para satisfazer essas necessidades. A discussão confirmou que o mercado, por si só, não teria prestado todos os serviços identificados pela Região da Campânia como necessários para satisfazer a necessidade pública. Em 28 de julho de 2011, a Região da Campânia reuniu-se novamente com os representantes das ilhas do golfo de Nápoles para com eles definir os aspetos técnicos do programa trienal (2011-2013) em termos de frequências e horários <sup>(112)</sup>. Na sequência da adoção de um programa

<sup>(110)</sup> Através da Decisão de Execução Regional n.º 548 de 2 de abril de 2007.

<sup>(111)</sup> Por exemplo, em 25 de fevereiro de 2011, a Região da Campânia convidou os representantes dos municípios de Ischia para uma reunião técnica em 2 de março de 2011 sobre a definição do programa de serviços de transporte marítimo entre Nápoles/Pozzuoli e Ischia. Nessa reunião, os representantes dos municípios de Ischia salientaram a necessidade de assegurar ligações de/para Ischia: a) no início do dia e durante o período noturno, a fim de permitir a aquisição de mercadorias; b) entre as 6h30 e as 9h00 para permitir as deslocações pendulares diárias de estudantes e trabalhadores para Nápoles/Pozzuoli e entre as 12h30 e as 15h00 para permitir as deslocações de regresso a Ischia; c) entre as 9h00 e as 12h30 e entre as 15h00 e as 18h00, a fim de permitir à população de Ischia exercer atividades no continente durante o dia e regressar a Ischia durante o dia, tendo em conta também que estes quadros temporais possibilitam o acesso a serviços de transporte ferroviário e aéreo no continente sem necessidade de pernoita em Nápoles/Pozzuoli; d) entre as 18h00 e as 24h00, a fim de assegurar a continuidade territorial também durante a noite e permitir a participação de atividades culturais.

<sup>(112)</sup> Neste contexto, por exemplo, o representante de Ischia solicitou o adiamento da primeira partida matinal de Casamicciola das 7h00 para as 7h10. O município de Capri solicitou duas travessias adicionais de/para Nápoles, nomeadamente de Nápoles para Capri às 18h10 e de Capri para Nápoles às 19h10. O município de Procida pediu o adiamento da viagem por embarcação de sustentação hidrodinâmica de Procida das 6h30 para as 6h40 e solicitou que as embarcações que partiam de Ischia às 10h35 em direção a Nápoles fizessem escala em Procida. A Região da Campânia tomou nota dos pedidos e solicitou algum tempo para verificar a sua viabilidade.

trienal (2011-2013) de serviços mínimos no golfo de Nápoles (ver considerando 38), o município de Procida queixou-se de não estar suficientemente coberto ao abrigo do novo programa trienal<sup>(113)</sup>. Por conseguinte, em 7 de outubro de 2011, a Região da Campânia convidou os representantes dos municípios do golfo de Nápoles para uma reunião técnica com vista a discutir eventuais ajustamentos no programa trienal adotado.

- (182) No que diz respeito ao ambiente concorrencial, a Itália considerou que os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar não satisfaziam adequadamente as necessidades dos residentes das ilhas. A Itália explicou que a densidade populacional extremamente elevada das ilhas de Capri<sup>(114)</sup>, Ischia<sup>(115)</sup> e Procida<sup>(116)</sup>, que, no seu conjunto, contam mais de 96 000 residentes (ou seja, cerca de 3 % dos mais de 3 milhões de residentes na província de Nápoles, a que estas ilhas pertencem)<sup>(117)</sup>, exige que o transporte marítimo seja quase tão frequente como o transporte terrestre local para satisfazer as necessidades dos estudantes e dos trabalhadores que se deslocam diariamente de/para o continente.
- (183) Até 2017, o programa de serviços de transporte marítimo no golfo de Nápoles agrupava os serviços de transporte marítimo nas três categorias seguintes:
- a) Serviços de mercado — As companhias de navegação marítima podem operar no golfo de Nápoles mediante autorização prévia<sup>(118)</sup>. Os horários e a frequência do serviço são escolhidos pela companhia de navegação marítima no momento do seu pedido de autorização para explorar a rota. O operador do mercado não é obrigado a prestar o serviço, mas, se o serviço ou parte dele — por exemplo, em determinadas horas ou em determinados dias — não for prestado durante um certo período de tempo, a autorização de exploração é revogada para os serviços não prestados<sup>(119)</sup>.

<sup>(113)</sup> Em especial, os representantes de Procida observaram que, das 41 viagens programadas a partir de Ischia, apenas 18 eram efetuadas através de Procida, tendo solicitado um maior número de escalas em Procida.

<sup>(114)</sup> A ilha de Capri tem 10,4 quilómetros quadrados e é constituída por dois municípios (Capri e Anacapri) com um total de cerca de 13 900 habitantes. O município de Capri tem cerca de 7 300 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 1 800 habitantes por quilómetro quadrado) e o município de Anacapri tem cerca de 6 600 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 1 000 habitantes por quilómetro quadrado). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (última consulta em 31.5.2024).

<sup>(115)</sup> A ilha de Ischia tem 46,3 quilómetros quadrados e é constituída por seis municípios (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana), com um total de cerca de 61 500 habitantes, sendo a terceira ilha mais povoada em Itália (a seguir à Sicília e à Sardenha), apesar de ser apenas a oitava maior ilha italiana. O município de Ischia tem cerca de 18 600 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 2 300 habitantes por quilómetro quadrado), o município de Barano d'Ischia tem cerca de 9 800 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 900 habitantes por quilómetro quadrado), o município de Casamicciola Terme tem cerca de 8 300 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 1 500 habitantes por quilómetro quadrado), o município de Forio tem cerca de 17 000 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 1 300 habitantes por quilómetro quadrado), o município de Lacco Ameno tem cerca de 4 600 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 2 300 habitantes por quilómetro quadrado) e o município de Serrara Fontana tem cerca de 3 200 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 480 habitantes por quilómetro quadrado). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (última consulta em 31.5.2024).

<sup>(116)</sup> A ilha de Procida tem 4,1 quilómetros quadrados e é constituída por um município (o município de Procida), com cerca de 10 600 residentes (ou seja, uma densidade populacional de cerca de 2 500 habitantes por quilómetro quadrado). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (última consulta em 31.5.2024).

<sup>(117)</sup> Fonte: <https://www.italiapedia.it> (última consulta em 31.5.2024).

<sup>(118)</sup> A Itália explicou que este sistema de autorização se baseava, até 9 de janeiro de 2017, no Decreto Executivo Regional n.º 80 de 21 de fevereiro de 2003. Nos termos do artigo 4.º do referido decreto, a autorização de exploração era concedida às companhias de navegação que preenchessem os requisitos exigidos por lei para a prestação de serviços de transporte marítimo. A partir de 10 de janeiro de 2017, o sistema de autorização baseia-se na Decisão Executiva Regional n.º 442 de 2 de agosto de 2016.

<sup>(119)</sup> Por exemplo, através do Decreto Executivo n.º 269 de 2012, a Região da Campânia revogou a autorização concedida em 21 de setembro de 2011 à Medmar para a prestação dos seguintes serviços na rota Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: de Ischia para Pozzuoli às 6h00, 14h00 e 17h45; e de Pozzuoli para Ischia às 11h00, 15h40 e 19h30. A autorização foi revogada porque a Medmar nunca tinha prestado os serviços em causa. No que diz respeito à travessia de Ischia para Pozzuoli às 20h30, explorada pela Medmar apenas às sextas-feiras/sábados/domingos de 15 de junho a 15 de setembro, a autorização permaneceu em vigor apenas para a parte dos serviços efetivamente prestados.

- b) Serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público sem compensação — As companhias de navegação marítima autorizadas a explorar uma rota podiam ser sujeitas a obrigações de serviço público (em termos de frequência, regularidade, tipos de embarcações utilizadas e tarifas máximas) sem compensação <sup>(120)</sup>. Essas obrigações de serviço público diziam respeito a serviços de transporte marítimo identificados pela Região da Campânia como importantes para assegurar a continuidade entre o continente e as ilhas. Ora, como explicou a Itália, a Região da Campânia não tinha qualquer controlo real sobre a prestação efetiva desses serviços, uma vez que os operadores marítimos podiam deixar de os fornecer, sem qualquer penalização, mediante notificação com 45 dias de antecedência. Se o serviço ou parte dele — por exemplo, em determinadas horas ou em determinados dias — não fosse prestado durante um certo período de tempo, a autorização de exploração era revogada para os serviços não prestados. Além disso, a Itália explicou que os concorrentes da Caremar podiam sempre solicitar à Região da Campânia que suspendesse temporariamente a totalidade ou parte dos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público que lhes eram impostos. Tal aconteceu, por exemplo, em 2009, quando alguns dos concorrentes da Caremar solicitaram à Região da Campânia que reduzisse o número de serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público que tinham de prestar no golfo de Nápoles e aumentasse as tarifas máximas que os mesmos poderiam cobrar pelos restantes serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público, devido às dificuldades financeiras que os operadores marítimos enfrentavam por força da crise económica <sup>(121)</sup>. Nessa ocasião, a Região da Campânia, após ter realizado uma consulta pública sobre as necessidades locais, decidiu não aumentar as tarifas máximas nas rotas sujeitas às obrigações de serviço público, permitindo uma suspensão temporária <sup>(122)</sup> de alguns dos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público prestados pelos concorrentes da Caremar em algumas rotas <sup>(123)</sup>. Além disso, a Itália salientou que, entre o final de dezembro de 2010 e 1 de outubro de 2011, a Caremar, a Gestour e a Procida Lines eram as únicas companhias que prestavam serviços marítimos no golfo de Nápoles no âmbito das obrigações de serviço público, uma vez que todos os outros operadores de transporte marítimo se tinham subitamente recusado a continuar a prestar os serviços abrangidos por essas obrigações <sup>(124)</sup>. No essencial, a Itália salientou que esse sistema de obrigações de serviço público não funcionou porque os operadores de transporte marítimo aceitaram explorar a rota no âmbito das obrigações de serviço público identificadas pela Região da Campânia apenas para obter a faixa horária pertinente no quadro de acostagem aprovado e publicado pela Região da Campânia. Na realidade, esses serviços muitas vezes não foram prestados <sup>(125)</sup>, ou não foram prestados em conformidade com as obrigações de serviço público (em termos de horários e preços máximos <sup>(126)</sup>), em especial durante a época baixa. Por este motivo, a Itália salientou que os serviços disponibilizados pelos concorrentes da Caremar no âmbito das obrigações de serviço público não eram comparáveis aos oferecidos pela Caremar não só em termos de frequências, mas também de fiabilidade (por exemplo, pontualidade, qualidade e, de um modo mais geral, garantia de exploração).

<sup>(120)</sup> Este sistema de obrigações de serviço público não compensadas manteve-se em vigor até 9 de janeiro de 2017. A partir de 10 de janeiro de 2017, a Caremar tornou-se o único operador marítimo sujeito às obrigações de serviço público no golfo de Nápoles, tendo todos os outros operadores permanecido sujeitos apenas ao sistema de autorização.

<sup>(121)</sup> Este aspeto é igualmente mencionado nos considerandos do Decreto Executivo Regional n.º 374 de 2009, que recorda as cartas de 25 de março de 2009 e de 22 de junho de 2009 enviadas pelos concorrentes da Caremar à Região da Campânia relativas, respetivamente, à redução do número de serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público e ao aumento das tarifas máximas que poderiam ser cobradas aos utilizadores nas restantes rotas sujeitas às obrigações de serviço público.

<sup>(122)</sup> De 15 de julho de 2009 a 15 de setembro de 2009.

<sup>(123)</sup> As rotas em causa eram Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles e Ischia/Nápoles. Os serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público não prestados pelos concorrentes da Caremar nessas rotas não foram tidos em conta na avaliação do ambiente concorrencial no golfo de Nápoles.

<sup>(124)</sup> Através do Decreto Executivo Regional n.º 402 de 2010, a Região da Campânia reconheceu a situação, suspendeu o quadro de acostagem em vigor na altura e adotou um quadro de acostagem de emergência, que esteve em vigor até 30 de setembro de 2011. Com base nesse quadro de acostagem de emergência, a Caremar era o único operador marítimo a assegurar, no âmbito das obrigações de serviço público, as rotas Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida e Procida/Nápoles; por sua vez, a Gestour e a Procida Lines exploravam, no âmbito das obrigações de serviço público, a rota Procida/Pozzuoli.

<sup>(125)</sup> O cancelamento ou a suspensão frequentes do serviço pelos concorrentes da Caremar no golfo de Nápoles foram igualmente assinalados pela Autoridade da Concorrência italiana na sua Decisão n.º 25295 de 28 de janeiro de 2015, adotada no processo I689C, pela qual a Autoridade da Concorrência italiana sancionou as empresas NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. e Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei por terem aplicado um acordo horizontal que restringia a concorrência no mercado do transporte marítimo de passageiros no golfo de Nápoles desde 1998 (ver, em especial, o ponto 255 da Decisão n.º 25295 da Autoridade da Concorrência italiana, de 28 de janeiro de 2015).

<sup>(126)</sup> Em 2012, a Medmar e a Alilauro foram sancionadas pela Autoridade da Concorrência italiana por práticas comerciais que impediam a aquisição de bilhetes com tarifas reduzidas para os residentes (Decisão n.º 23258 da Autoridade da Concorrência italiana, de 31 de janeiro de 2012, no processo PS5983, relativo à Medmar, e Decisão n.º 23264 da Autoridade da Concorrência italiana, de 31 de janeiro de 2012, no processo PS7667, relativo à Alilauro).

- c) Serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público com compensação — Os serviços abrangidos pelo contrato de serviço público celebrado com a Caremar estão sujeitos a obrigações de serviço público em termos de continuidade e frequência, regularidade, pontualidade, qualidade, tipos e capacidade das embarcações utilizadas e tarifas, mediante compensação. A Itália explicou que estes serviços dizem respeito aos momentos do dia em que o transporte marítimo é mais necessário para os passageiros pendulares (no início da manhã, no início da tarde e à noite) <sup>(127)</sup>. O quadro contratual, com o seu sistema de sanções, destinava-se a assegurar a prestação destes serviços.

(184) A Itália explicou que, de facto, os concorrentes da Caremar não forneciam todas as travessias mencionadas nos quadros de acostagem (*quadri accosti*) aprovados e publicados pela Região da Campânia. Tal deveu-se ao facto de, por um lado, as companhias de navegação que operavam em condições de mercado serem autorizadas, mas não obrigadas, a explorar as faixas horárias identificadas nesses quadros de acostagem e, por outro, as companhias de navegação que operavam no âmbito das obrigações de serviço público não serem efetivamente sancionadas em caso de não prestação do serviço abrangido pelas obrigações de serviço público <sup>(128)</sup>.

(185) Tendo em conta os quadros de acostagem aprovados e publicados pela Região da Campânia para os anos em causa e os serviços efetivamente prestados pelos concorrentes da Caremar no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012, a Itália explicou que a situação concorrencial no golfo de Nápoles era a seguinte:

- a) Na rota **Capri/Sorrento**, além da Caremar, existiam quatro outras companhias de navegação autorizadas a operar: Aligruson, NLG, SNAV e, nos anos de 2009 e 2010, Ali Maritime Agency S.r.l. («Alimar»). No entanto, segundo a Itália, os serviços prestados por essas empresas não satisfaziam as necessidades de serviço público identificadas pela Região da Campânia, que consistiam em assegurar, durante todo o ano, ligações suficientes (serviços mistos) que permitissem aos residentes de Capri deslocar-se diariamente para o continente por motivos profissionais ou de estudo (ou seja, com a possibilidade de se fazerem acompanhar dos seus veículos), bem como a entrega de mercadorias às ilhas (incluindo remessas postais). Com efeito, tal como referido no considerando 36, alínea a), e no considerando 39, alínea a), a Caremar tinha de garantir ao longo do ano, de/para Capri, por TMV, duas travessias de ida e volta de manhã, uma travessia de ida e volta no início da tarde e uma travessia de ida e volta à noite. Em contrapartida, os concorrentes da Caremar prestavam apenas serviços de transporte marítimo de passageiros (no caso da NLG <sup>(129)</sup> e da Alimar <sup>(130)</sup>) ou prestavam também serviços mistos, mas apenas no período de verão (no caso da SNAV <sup>(131)</sup> e da Aligruson <sup>(132)</sup>).

<sup>(127)</sup> A Itália sublinhou que este tipo de horário exige que a Caremar mantenha uma embarcação na ilha durante a noite (com custos adicionais que os concorrentes da Caremar não têm de suportar).

<sup>(128)</sup> A não prestação do serviço durante um período prolongado, uma vez verificada pelas autoridades competentes, tinha apenas como principal consequência a revogação da autorização de exploração da faixa horária em causa (tanto no caso do serviço prestado em condições de mercado como no caso dos serviços prestados no âmbito das obrigações de serviço público).

<sup>(129)</sup> A NLG fornecia duas travessias diárias na época baixa e sete travessias diárias na época alta [três das quais no âmbito das obrigações de serviço público, nomeadamente duas que saíam de Sorrento às 9h40 e às 13h10 e (a partir de 2010) uma que saía de Capri às 8h55]. A Itália observou que os serviços da NLG na rota Capri/Sorrento não estavam verdadeiramente em concorrência com os serviços da Caremar, o que é confirmado pelo facto de as observações da NLG não dizerem respeito à rota Capri/Sorrento, mas apenas à rota Nápoles/Capri (ver considerando 168).

<sup>(130)</sup> Segundo a Itália, a Alimar estava autorizada a efetuar duas travessias diárias de passageiros, uma de Capri para Sorrento às 6h00 e outra de Sorrento para Capri às 22h55, mas apenas de 1 de julho a 31 de agosto.

<sup>(131)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos, tanto no âmbito dos programas de transporte marítimo de 2007 como de 2011 (ou seja, a partir de 2009), a SNAV estava autorizada a efetuar 10 travessias diárias por TMV (seis de Capri para Sorrento, às 7h35, 9h15, 12h10, 15h55, 17h40 e 18h05; e quatro de Sorrento para Capri, às 8h10, 11h25, 13h50 e 16h35), mas apenas no período de verão (mais concretamente, de 1 de abril a 3 de novembro).

<sup>(132)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos, tanto no âmbito dos programas de transporte marítimo de 2007 como de 2011 (ou seja, a partir de 2009), a Aligruson estava autorizada a efetuar quatro travessias diárias (duas de Sorrento para Capri, às 11h30 e 14h00; e duas de Capri para Sorrento às 12h30 e 18h05), mas apenas no período de verão.

- b) Na rota **Capri/Nápoles**, além da Caremar, existiam quatro outras companhias de navegação autorizadas a operar: SNAV <sup>(133)</sup>, NLG <sup>(134)</sup>, Consorzio Linee Marittime Neapolis («Neapolis») <sup>(135)</sup> e Metró del Mare S.c.a.r.l. («Metrò del Mare») <sup>(136)</sup>. No entanto, todos estes operadores apenas prestavam serviços de transporte marítimo de passageiros, ao passo que a Caremar tinha de prestar serviços mistos [ver considerando 36, alínea b), e considerando 39, alínea b)]. Segundo a Itália, os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar não satisfaziam as necessidades de serviço público identificadas pela Região da Campânia, que consistiam em assegurar, durante todo o ano, ligações suficientes (serviços mistos) que permitissem aos residentes de Capri deslocar-se diariamente para o continente por motivos profissionais ou de estudo (ou seja, com a possibilidade de se fazerem acompanhar dos seus veículos), bem como a entrega de mercadorias às ilhas (incluindo remessas postais).
- c) Na rota **Ischia/Nápoles**, além da Caremar, havia duas outras companhias de navegação autorizadas a operar: Alilauro (que prestava apenas serviços de transporte de passageiros) e Medmar (que prestava apenas serviços mistos). Segundo a Itália, os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar não eram suficientes para satisfazer as necessidades públicas da população local. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros, a Alilauro operava principalmente durante o período de verão e os serviços (limitados) ao longo do ano eram prestados no âmbito das obrigações de serviço público em momentos diferentes dos assegurados pela Caremar [ver considerando 36, alínea c), e considerando 39, alínea c)]. Com efeito, entre 1 de janeiro de 2009 e 30 de setembro de 2011, a Alilauro explorava 20 travessias por embarcação de sustentação hidrodinâmica (19 no âmbito das obrigações de serviço público e uma em condições de mercado), todas no período de verão, com exceção de um serviço abrangido pelas obrigações de serviço público <sup>(137)</sup>. A partir de 1 de outubro de 2011, a Alilauro explorava 14 travessias por embarcação de sustentação hidrodinâmica (cinco no âmbito das obrigações de serviço público ao longo do ano <sup>(138)</sup> e nove em condições de mercado apenas no período de verão). No que diz respeito aos serviços mistos, a Medmar operava principalmente durante o período de verão e os serviços (limitados) ao longo do ano ou apenas no inverno eram prestados no âmbito das obrigações de serviço público em momentos diferentes dos assegurados pela Caremar [ver considerando 36, alínea c), e considerando 39, alínea c)]. Com efeito, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Medmar só explorava 19 travessias por *ferry*/TMV (12 no âmbito das obrigações de serviço público e sete em condições de mercado) no período de verão, e nem sempre diariamente. A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar explorava 23 travessias por *ferry*/TMV (17 em condições de mercado, todas no período de verão, e seis no âmbito das obrigações de serviço público. Dos seis serviços prestados no âmbito das obrigações de serviço público, apenas duas travessias eram fornecidas ao longo do ano <sup>(139)</sup>, duas eram fornecidas só no inverno <sup>(140)</sup> e duas eram fornecidas só no verão <sup>(141)</sup>).

<sup>(133)</sup> Em 2009, 2010 e parte de 2011, a SNAV prestava 12 serviços diários de transporte de passageiros na rota, dos quais 11 travessias por embarcação de sustentação hidrodinâmica no verão (em parte no âmbito das obrigações de serviço público e em parte ao abrigo do regime de autorização) e uma travessia por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano (de Capri para Nápoles às 8h10, no âmbito das obrigações de serviço público). A partir de 1 de outubro de 2011, a SNAV prestava 25 serviços diários de transporte de passageiros na rota por embarcação de sustentação hidrodinâmica, incluindo 13 travessias diárias ao longo do ano, todos no âmbito das obrigações de serviço público (11 dos quais prestados em conjunto com a NLG).

<sup>(134)</sup> Em 2009, 2010 e parte de 2011, a NLG só prestava serviços diários de transporte marítimo de passageiros na rota no verão (21 viagens por embarcação de sustentação hidrodinâmica), em parte no âmbito das obrigações de serviço público e em parte ao abrigo do regime de autorização. A partir de 1 de outubro de 2011, a NLG prestava 34 serviços diários de transporte de passageiros na rota por embarcação de sustentação hidrodinâmica, incluindo 15 travessias diárias ao longo do ano. Duas dessas 15 travessias diárias (nomeadamente as de Capri para Nápoles às 9h35 e às 11h35) eram fornecidas em condições de mercado, e as restantes 13 no âmbito das obrigações de serviço público (11 desses serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público eram prestados em conjunto com a SNAV).

<sup>(135)</sup> A Neapolis era uma empresa comum criada em 31 de agosto de 2004 entre a NLG (participação de 50 %) e a SNAV (participação de 50 %). Operou na rota nos anos de 2009, 2010 e 2011. Em 2009-2010, a Neapolis tinha de fornecer oito travessias diárias na rota por embarcação de sustentação hidrodinâmica no âmbito das obrigações de serviço público, nomeadamente de Capri para Nápoles às 6h50 (ao longo do ano), 8h50 (apenas no verão), 14h10 (ao longo do ano) e 17h25 (apenas no verão); e de Nápoles para Capri às 7h55 (apenas no verão), 10h00 (apenas no verão), 16h05 (apenas no verão) e 20h05 (apenas no verão). Em 2011, os serviços foram reduzidos para cinco, sendo prestados ao longo do ano em condições de mercado (ao abrigo do regime de autorização), nomeadamente de Capri para Nápoles às 8h50, 14h10 e 17h30; e de Nápoles para Capri às 10h00 e 16h05.

<sup>(136)</sup> A Metró del Mare era uma empresa comum criada em 20 de maio de 2002 entre a NLG (participação de 20 %), a SNAV (participação de 40 %), a Alilauro (participação de 20 %) e a Aligruson (participação de 20 %). Operou na rota nos anos de 2009 e 2010. Em 2009-2010, a Metró del Mare tinha de fornecer, no verão, quatro travessias (quase diariamente) na rota por embarcação de sustentação hidrodinâmica no âmbito das obrigações de serviço público, nomeadamente de Capri para Nápoles às 10h30 e 10h50; e de Nápoles para Capri às 16h30 e 17h05.

<sup>(137)</sup> Nomeadamente, a de Nápoles para Ischia às **9h35**.

<sup>(138)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Nápoles às **6h30, 9h25 e 19h55**; e de Nápoles para Ischia às **7h35 e 20h10**. Tal como mencionado no considerando 39, alínea c), a Caremar não tinha de prestar serviços de transporte de passageiros nesta rota no período compreendido entre 1 de outubro de 2011 e 15 de janeiro de 2012 e, a partir de 16 de janeiro de 2012, tinha de prestar apenas um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de Nápoles para Ischia às **14h45**.

<sup>(139)</sup> Nomeadamente, de Nápoles para Ischia às **8h35 e 14h10**.

<sup>(140)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Nápoles às **16h35** e de Nápoles para Ischia às **18h30**.

<sup>(141)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Nápoles às **17h00** e de Nápoles para Ischia às **18h30**.

- d) Na rota **Ischia/Procida/Nápoles**, além da Caremar, existiam duas outras companhias marítimas: a Medmar, que estava autorizada a prestar serviços mistos na rota <sup>(142)</sup> mas que, segundo a Itália, quase nunca o fazia; e a SNAV, que prestava oito serviços diários de transporte de passageiros com embarcações de sustentação hidrodinâmica no âmbito das obrigações de serviço público. Segundo as autoridades italianas, os serviços da SNAV não eram comparáveis aos serviços de transporte de passageiros a prestar pela Caremar. Em primeiro lugar, no que diz respeito ao período de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, todos os serviços da SNAV (com exceção de um <sup>(143)</sup>) se concentraram na época de verão, ao passo que a Caremar tinha de prestar todos os seus serviços ao longo do ano [ver considerando 36, alínea d)]. Em segundo lugar, embora, a partir de 1 de outubro de 2011, o número de travessias fornecidas pela SNAV ao longo do ano tenha aumentado para sete <sup>(144)</sup> (de um total de oito <sup>(145)</sup>) e a Caremar tenha acrescentado duas travessias no período de 1 de junho a 30 de setembro [ver considerando 39, alínea d)], a SNAV e a Caremar operavam em momentos diferentes do dia.
- e) Na rota **Ischia/Procida/Pozzuoli**, para além da Caremar, existia apenas uma outra companhia marítima autorizada a operar, a Medmar, que, no entanto, prestava serviços mistos que, na sua maioria, não faziam escala em Procida. Com efeito, no que respeita ao período compreendido entre 1 de janeiro de 2009 e 30 de setembro de 2011, a Medmar prestou um total de 39 serviços mistos por *ferry* entre Ischia e Pozzuoli (a maioria dos quais apenas no período de verão <sup>(146)</sup>), que incluíam apenas três serviços mistos com escala em Procida <sup>(147)</sup>. A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar prestou um total de 40 serviços mistos por *ferry* entre Ischia e Pozzuoli, dos quais apenas quatro serviços mistos com escala em Procida <sup>(148)</sup>. Segundo as autoridades italianas, os serviços da Medmar com escala em Procida não eram comparáveis aos prestados pela Caremar em termos de frequências e horários [ver considerando 36, alínea e), e considerando 39, alínea e)]. Em especial, no que respeita aos serviços prestados ao longo do ano, a Caremar prestava seis serviços mistos diários — três a partir de Ischia (às 8h35, 11h30 e 17h30) e três a partir de Pozzuoli (às 10h15, 14h00 e 18h55) — enquanto a Medmar prestava dois serviços mistos diários a partir de Ischia (às 2h30 e 18h55) e dois a partir de Pozzuoli (às 4h10 e 20h30). No que diz respeito aos serviços adicionais prestados pela Caremar durante o período escolar a partir de 16 de janeiro de 2012, a Caremar tinha de garantir os serviços a partir de Ischia às 7h20 e de Pozzuoli às 9h00, ao passo que, na mesma rota, a Medmar não forneceu qualquer travessia com escala em Procida durante esse período <sup>(149)</sup>.

<sup>(142)</sup> De acordo com os quadros de acostagem, no período de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Medmar tinha de prestar ao longo do ano, no âmbito das obrigações de serviço público, dois serviços mistos diários por *ferry*, nomeadamente a partir de Ischia às **22h00** (com partida de Procida às 22h40); e a partir de Nápoles às **24h00** (com partida de Procida à 1h00). A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar tinha de prestar ao longo do ano, no âmbito das obrigações de serviço público, dois serviços mistos diários, nomeadamente a partir de Ischia às **6h25** (com partida de Procida às 7h25) e **10h35** (com partida de Procida às 11h15) e um serviço misto no período de verão (mas nem sempre diariamente) a partir de Ischia às **22h20** (com partida de Procida às 23h00).

<sup>(143)</sup> Nomeadamente, a de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles, com partida de Casamicciola às **9h45** (e de Procida às **10h05**).

<sup>(144)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles, com partida de Casamicciola às **7h10** (e de Procida às **7h30**), **9h45** (e de Procida às **10h10**), **13h50** (e de Procida às **14h15**), **17h40** (e de Procida às **18h05**); e de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia às **8h25** (e de Procida às **9h05**), **16h20** (e de Procida às **17h00**), **19h00** (e de Procida às **19h40**). Todas essas travessias eram exploradas no âmbito das obrigações de serviço público.

<sup>(145)</sup> A única travessia explorada apenas no período de verão era também a única explorada em condições de mercado. No período de verão, a SNAV estava autorizada a prestar serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles, com partida de Casamicciola às **11h25** (e de Procida às 11h45).

<sup>(146)</sup> Apenas três das 39 travessias eram fornecidas ao longo do ano (no âmbito das obrigações de serviço público) — duas na rota Ischia/Procida/Pozzuoli e uma na rota direta Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli — e uma era fornecida apenas durante o período escolar (de 16 de setembro a 14 de junho). As restantes 35 travessias eram fornecidas apenas no período de verão.

<sup>(147)</sup> Dois serviços no âmbito das obrigações de serviço público a prestar ao longo do ano, nomeadamente de Ischia (Casamicciola) para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli às **2h30**; e de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia (Casamicciola) às **4h10**; bem como um serviço em condições de mercado, nomeadamente de Ischia para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli, às **7h30**, que, no entanto, só era prestado durante o período escolar (de 16 de setembro a 14 de junho).

<sup>(148)</sup> Estes quatro serviços eram abrangidos pelas obrigações de serviço público e deviam ser prestados ao longo do ano, nomeadamente de Ischia (Casamicciola) para Procida e, posteriormente, para Pozzuoli às **2h30** e **18h55**; e de Pozzuoli para Procida e, posteriormente, para Ischia (Casamicciola) às **4h10** e **20h30**.

<sup>(149)</sup> A Medmar tinha deixado de prestar o serviço a partir de Ischia às 7h30 em condições de mercado durante o período escolar.

- f) Na rota **Ischia/Procida**, além da Caremar, havia sete outras companhias marítimas autorizadas a operar, principalmente como parte de uma rota mais vasta (por exemplo, Ischia/Procida/Nápoles ou Ischia/Procida/Pozzuoli): por um lado, a Medmar (no que respeita aos serviços mistos) <sup>(150)</sup> e a SNAV (no que respeita aos serviços de transporte de passageiros) <sup>(151)</sup>, que operavam em parte no âmbito das obrigações de serviço público e em parte em condições de mercado, e, por outro lado, a Alilauro <sup>(152)</sup>, Ippocampo S.r.l. («Ippocampo») <sup>(153)</sup>, Rumore S.r.l. («Rumore») <sup>(154)</sup>, Marine Club S.r.l. («Marine Club») <sup>(155)</sup> e Capitan Morgan S.r.l. («Capitan Morgan») <sup>(156)</sup>, que operavam apenas em condições de mercado. Segundo a Itália, os serviços assegurados pelo mercado eram demasiado fragmentados, marginais e instáveis <sup>(157)</sup> para serem considerados, mesmo em conjunto, comparáveis aos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público prestados pela Caremar. Tal foi confirmado pelo facto de, na sequência da consulta pública realizada em 2011, a Região da Campânia ter considerado necessário, a partir de 16 de janeiro de 2012, acrescentar às obrigações de serviço público já cumpridas pela Caremar na rota um serviço diário adicional de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de Procida para Ischia às 15h30 ao longo do ano, a fim de satisfazer as necessidades de deslocação pendular dos residentes nas ilhas [ver considerando 39, alínea f)].
- g) Na rota **Procida/Pozzuoli**, além da Caremar, existiam três outras companhias de navegação autorizadas a operar: Procida Lines S.r.l. («Procida Lines»), Gestour S.r.l. («Gestour») e Ippocampo. No entanto, segundo a Itália, as embarcações utilizadas pelos concorrentes da Caremar para prestar o serviço tinham uma capacidade limitada e não podiam transportar passageiros com mobilidade reduzida ou com cadeira de

<sup>(150)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Medmar estava autorizada a prestar quatro serviços mistos diários de/para Ischia: três ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Procida às **1h10**; e a partir de Ischia às **2h30** e **22h00**) e uma apenas durante o período escolar em condições de mercado (a partir de Ischia às **7h30**). A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar estava autorizada a prestar oito serviços mistos diários de/para Ischia, seis ao longo do ano (a partir de Procida às **5h00** e **21h20**) e a partir de Ischia às **2h30**, **6h25**, **10h35** e **18h55**) e dois apenas no período de verão (a partir de Procida à **1h30** e a partir de Ischia às **22h20**), todas no âmbito das obrigações de serviço público. No entanto, a Itália explicou que a Medmar quase nunca prestou alguns dos serviços na rota (nomeadamente os serviços que diziam respeito ao segmento Ischia/Procida).

<sup>(151)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a SNAV prestou 14 serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Ischia, quatro ao longo do ano — nomeadamente, três no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Ischia às **7h10** e **9h45**, e a partir de Procida às **13h10**), e uma em condições de mercado (a partir de Ischia às **8h30**); prestou igualmente 10 apenas durante o período de verão — nomeadamente, seis no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Procida às **9h00**, **17h00**, **19h05** e **19h20**; e a partir de Ischia às **13h35** e **17h40**) e quatro em condições de mercado (a partir de Procida às **7h50** e **17h50**; e a partir de Ischia às **18h30** e **19h45**). A partir de 1 de outubro de 2011, a SNAV prestou 16 serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de/para Ischia, nove ao longo do ano: nomeadamente, oito no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Ischia às **7h10**, **9h45**, **13h50** e **17h40**; e a partir de Procida às **9h05**, **13h15**, **17h00** e **19h40**), e uma em condições de mercado (a partir de Ischia às **8h30**); prestou igualmente sete apenas durante o período de verão em condições de mercado (a partir de Procida às **7h50**, **11h00**, **17h50** e **19h20**; e a partir de Ischia às **11h25**, **18h30** e **19h45**).

<sup>(152)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Alilauro estava autorizada a prestar três serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica para Ischia, em condições de mercado, no período de verão, nomeadamente a partir de Procida às **8h35**, **12h35** e **18h35**. A partir de 1 de outubro de 2011, a Alilauro deixou de estar autorizada a explorar a rota.

<sup>(153)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Ippocampo estava autorizada a prestar dois serviços mistos em condições de mercado, mas apenas no verão e nem sempre diariamente (sobretudo nos fins de semana), nomeadamente a partir de Ischia às **9h25** e a partir de Procida às **17h00**. A partir de 1 de outubro de 2011, a Ippocampo estava autorizada a prestar seis serviços mistos em condições de mercado, mas apenas no período de verão e nem sempre diariamente, nomeadamente a partir de Ischia às **9h25**, **11h40** e **14h30**; e a partir de Procida às **11h00**, **13h00** e **17h00**.

<sup>(154)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Rumore estava autorizada a prestar quatro serviços mistos em condições de mercado, três dos quais apenas no período de verão e nem sempre diariamente (a partir de Procida às **12h20** e **18h30**; e a partir de Ischia às **15h10**) e um diariamente ao longo do ano (a partir de Ischia às **10h40**). Os serviços e os horários da Rumore não se alteraram a partir de 1 de outubro de 2011.

<sup>(155)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Marine Club estava autorizada a prestar um serviço misto em condições de mercado às quintas-feiras no período de verão (a partir de Procida às **12h15**). A partir de 1 de outubro de 2011, a Marine Club deixou de estar autorizada a explorar a rota.

<sup>(156)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Capitan Morgan estava autorizada a prestar dois serviços mistos diários em condições de mercado durante o período de verão (a partir de Ischia às **15h10** e a partir de Procida às **18h00**). A partir de 1 de outubro de 2011, a Capitan Morgan estava autorizada a prestar três serviços mistos diários em condições de mercado no período de verão (a partir de Ischia às **15h10** e **18h35**; e a partir de Procida às **18h00**).

<sup>(157)</sup> Por exemplo, os operadores de transporte marítimo de menor dimensão, como a Ippocampo, a Rumore, a Marine Club e a Capitan Morgan, utilizavam embarcações mais pequenas e menos potentes do que as utilizadas pela Caremar, que, ao contrário destas últimas, só podiam operar em boas condições meteorológicas.

rodas. Além disso, os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar eram prestados apenas no período de verão e nem sequer diariamente (no caso da Ippocampo) <sup>(158)</sup> ou, de qualquer modo, eram frequentemente suspensos ou cancelados, pelo que não podiam proporcionar os mesmos níveis de regularidade que os da Caremar (como no caso da Procida Lines) <sup>(159)</sup>. Com efeito, a Itália indica que, no período de 2012-2015, para além da Caremar, apenas a Gestour <sup>(160)</sup> explorava a rota ao longo do ano. No entanto, a Itália salientou que os serviços da Gestour não eram comparáveis aos serviços da Caremar em termos de duração do percurso marítimo (a Caremar tinha de prestar o serviço por embarcação de sustentação hidrodinâmica, com 15 minutos de viagem, enquanto a Gestour operava por *ferry*, com 50 minutos de viagem).

- h) Na rota **Procida/Nápoles**, além da Caremar, existiam duas outras companhias de navegação autorizadas a operar: a SNAV <sup>(161)</sup> (que prestava serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica) e a Medmar <sup>(162)</sup> (que prestava serviços mistos por *ferry*). Segundo a Itália, os serviços de transporte de passageiros prestados pela SNAV ao longo do ano não eram comparáveis aos assegurados pela Caremar, uma vez que eram prestados em momentos diferentes do dia.

(186) No que diz respeito à situação concorrencial das rotas marítimas asseguradas pela Caremar no arquipélago das ilhas Pontinas no período de 2009-2011, a Itália explicou o seguinte:

- a) Na rota **Ponza/Formia**, para além da Caremar, existia apenas uma outra companhia de navegação, a Vetur S.r.l. («Vetur»), que prestava dois serviços diários de transporte de passageiros com embarcações de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (com partida de Ponza às 8h30 e de Formia às 16h00). Segundo a Itália, os serviços da Vetur não eram fiáveis, uma vez que a empresa cancelava frequentemente as travessias, em especial em caso de mau tempo, e, em todo o caso, não eram comparáveis aos serviços mistos prestados pela Caremar, que garantiam aos residentes uma ligação diária ao longo do ano também para o transporte de veículos e mercadorias. No que diz respeito aos serviços

<sup>(158)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Ippocampo estava autorizada a prestar quatro serviços mistos durante o período de verão (na sua maioria apenas aos domingos), nomeadamente a partir de Procida às **18h45** e **20h00** e a partir de Pozzuoli às **19h20** e **20h50**. Estes serviços mantiveram-se inalterados também em termos de horários a partir de 1 de outubro de 2011.

<sup>(159)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Procida Lines estava autorizada a prestar 16 serviços mistos ao longo do ano, mas nem sempre diariamente, 11 dos quais em condições de mercado (a partir de Procida às **5h50**, **10h45**, **15h25**, **17h30** e **19h15**; e a partir de Pozzuoli às **5h05**, **9h25**, **13h35**, **16h25**, **18h25** e **20h00**) e cinco no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Procida às **4h00** (apenas às sextas-feiras), **7h50** e **12h40**; a partir de Pozzuoli às **7h05** e **11h50**). A partir de 1 de outubro de 2011, a Procida Lines estava autorizada a prestar 15 serviços mistos ao longo do ano, mas nem sempre diariamente, 14 dos quais em condições de mercado (a partir de Procida às **4h00** (apenas às sextas-feiras), **7h50**, **10h45**, **12h40**, **15h25**, **17h30** e **19h15**; e a partir de Pozzuoli às **5h05**, **7h05**, **11h50**, **13h35**, **16h25**, **18h25** e **20h00**) e um no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Procida às **5h50**). No entanto, a Itália explicou que esses serviços quase nunca foram prestados no período de 2012-2015. Por exemplo, no que diz respeito ao serviço no âmbito das obrigações de serviço público, uma vez verificado que a Procida Lines não as cumpria, a Região da Campânia revogou o serviço abrangido pelas obrigações de serviço público da Procida Lines, através do Decreto Executivo n.º 18 de 29 de fevereiro de 2012, e confiou-o à Gestour até 31 de dezembro de 2012.

<sup>(160)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Gestour prestava 13 serviços mistos diários por *ferry* (50 minutos de viagem) ao longo do ano, oito em condições de mercado (a partir de Pozzuoli às **6h00**, **8h30**, **10h35** e **12h55**; a partir de Procida às **6h50**, **9h30**, **11h20** e **17h05**) e cinco no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Pozzuoli às **15h05**, **17h55** e **19h50**; a partir de Procida às **14h05** e **18h55**). A partir de 1 de outubro de 2011, a Gestour prestava nove serviços mistos diários por *ferry* (50 minutos de viagem) ao longo do ano, em condições de mercado (a partir de Pozzuoli às **6h00**, **8h30**, **10h35**, **12h55** e **19h50**; a partir de Procida às **6h50**, **9h30**, **11h20** e **18:55**).

<sup>(161)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a SNAV prestava nove serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica no âmbito das obrigações de serviço público, dois deles ao longo do ano (nomeadamente a partir de Procida às **7h35** e **10h05**) e sete no período de verão (nomeadamente a partir de Nápoles (Beverello) às **8h20**, **12h30**, **16h20**, **18h40** e **18h45**; e a partir de Procida às **13h50** e **18h00**). A partir de 1 de outubro de 2011, a SNAV prestava 10 serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica (20 minutos de viagem), dos quais oito ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (nomeadamente a partir de Procida às **7h30**, **10h10**, **14h15** e **18h05**) e a partir de Nápoles (Beverello) às **8h25**, **12h30**, **16h20** e **19h00**); dois, apenas no verão, eram prestados em condições de mercado (a partir de Procida às **11h45** e a partir de Nápoles (Beverello) às **18h45**).

<sup>(162)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Medmar prestava diariamente dois serviços mistos por *ferry* (60 minutos de viagem) no âmbito das obrigações de serviço público ao longo do ano, nomeadamente a partir de Nápoles (Calata Massa) às **24h00**, e a partir de Procida às **22h40**. A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar prestava dois serviços mistos no âmbito das obrigações de serviço público ao longo do ano, nomeadamente a partir de Nápoles (Calata Massa) às **00h20** e a partir de Procida às **11h15**, e um serviço misto no âmbito das obrigações de serviço público no período de verão (nem sempre diariamente) a partir de Procida às **23h00**.

de transporte de passageiros, a Itália explicou que a Caremar era obrigada a manter as embarcações na ilha durante a noite, a fim de assegurar a primeira travessia do dia (às 5h30 a partir de Ponza) e garantir uma ligação diária com o continente por razões de estudo e de trabalho (regressando a Ponza às 17h30). A disponibilidade de embarcações na ilha durante a noite também se destinava a assegurar o transporte marítimo para o continente em caso de emergência médica a que o transporte aéreo de emergência (por exemplo, helicópteros) não pudesse dar resposta.

- b) Na rota **Ponza/Anzio**, para além da Caremar, existia apenas uma outra companhia de navegação, a Vetur, que prestava dois serviços diários de transporte de passageiros com embarcações de sustentação hidrodinâmica durante a época alta em condições de mercado, ao passo que, durante a época baixa, a Vetur fornecia apenas duas travessias aos sábados no âmbito das obrigações de serviço público. Segundo a Itália, os serviços mistos da Caremar justificavam-se por razões de desenvolvimento social e económico e destinavam-se a garantir aos passageiros com veículos a possibilidade de efetuarem viagens de ida e volta de/para Ponza ao longo do ano. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros, a Itália explicou que os serviços da Vetur não eram fiáveis, uma vez que a empresa cancelava frequentemente as travessias, em especial em caso de mau tempo.
- c) Na rota **Formia/Ventotene**, além da Caremar, existiam duas outras companhias de navegação a operar: a Vetur e a *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* («SNAP»). A Vetur prestava um serviço diário de transporte de passageiros com embarcações de sustentação hidrodinâmica durante a época baixa e um serviço de transporte de passageiros com embarcações de sustentação hidrodinâmica todas as segundas-feiras durante a época alta, ambos no âmbito das obrigações de serviço público. A SNAP prestava um serviço diário de transporte de passageiros durante a época alta com embarcações de sustentação hidrodinâmica em condições de mercado. Segundo a Itália, os serviços da Caremar eram necessários para permitir que os residentes de Ventotene viajassem para o continente por razões profissionais ou de estudo, uma vez que a Caremar assegurava a primeira viagem do dia a partir de Ventotene, por *ferry*, às 5h30 e um serviço diário de transporte de passageiros a partir de Ventotene, por embarcação de sustentação hidrodinâmica, às 6h45. Além disso, uma vez que permaneciam na ilha durante a noite, as embarcações da Caremar permitiam o transporte marítimo para o continente em caso de emergência médica.

(187) No que diz respeito às observações da Medmar (ver secção 7.1), a Itália considerou que as conclusões a que a Medmar chegou quanto à equivalência dos seus serviços com os prestados pela Caremar eram parciais e incompletas. Segundo a Itália, a Medmar limita-se a comparar os seus serviços com os prestados pela Caremar em determinadas rotas, tomando como referência apenas a frequência diária das travessias, sem proceder a qualquer avaliação que tenha em conta os horários, a sazonalidade, os tipos de transporte e as tarifas. Em especial, no que diz respeito à rota Ischia/Procida/Pozzuoli, a Itália salientou que a Caremar era a única empresa que prestava serviços de transporte marítimo suficientemente fiáveis aquando da definição das obrigações de serviço público e que a rota foi sempre essencial para satisfazer as necessidades de mobilidade dos estudantes em ambas as ilhas, bem como os requisitos em matéria de saúde relacionados com a possibilidade de os residentes de Procida acederem aos hospitais de Pozzuoli e Ischia.

(188) Em resposta à alegação da Medmar de que a Caremar não necessitava de qualquer compensação pelos serviços prestados, uma vez que a Medmar também prestava alguns serviços no âmbito das obrigações de serviço público sem compensação nas mesmas rotas, a Itália explicou que, ao confiar as obrigações de serviço público, o fez nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, que permite atribuir horizontalmente obrigações de serviço público a todos os armadores interessados. A atribuição das obrigações de serviço público foi realizada em duas fases. Em primeiro lugar, a Itália impôs obrigações de serviço público aos operadores interessados em determinadas rotas sem compensação. Em segundo lugar, no caso de as empresas não pretenderem explorar as rotas sem compensação, a Região da Campânia teria lançado um procedimento de concurso público para identificar a empresa à qual seria adjudicado um contrato de serviço público e concedida uma compensação correlacionada. Por conseguinte, na opinião da Região da Campânia, a Medmar aceitou cumprir as obrigações de serviço público sem compensação, tal como indicado no ato de sujeição assinado pela empresa.

- (189) Em geral, tendo em conta as obrigações de serviço público impostas à Caremar e as impostas aos seus concorrentes (ver considerando 182 a 186), a Itália sustenta que os serviços dos concorrentes sujeitos às obrigações de serviço público constituem essencialmente serviços que os concorrentes da Caremar aceitaram prestar no contexto das respetivas atividades marítimas. Estas obrigações de serviço público não eram comparáveis às que seriam cumpridas pela Caremar, uma vez que os operadores podiam ser dispensados das mesmas mediante a apresentação de um pré-aviso à Região da Campânia, ao que acresce o facto de as obrigações de serviço público não estarem sujeitas a sanções em caso de incumprimento. Por último, a existência destas obrigações de serviço público impostas aos concorrentes da Caremar não eliminou o contrato de serviço público celebrado com a Caremar para continuar a satisfazer as necessidades das autoridades locais em termos de continuidade territorial, conforme verificado periodicamente pela Região da Campânia no âmbito da revisão dos programas marítimos, que tinha em conta tanto os serviços prestados no âmbito das obrigações de serviço público como o contrato de serviço público celebrado com a Caremar.

## 8.2. Sobre a privatização da Caremar

- (190) A Itália afirma que, na sequência do pedido de informações da Comissão de 26 de outubro de 2011 e das observações da Comissão de 22 de dezembro de 2011 e de 14 de março de 2012, alterou o concurso para a privatização da Caremar em conformidade com as exigências da Comissão destinadas a garantir a transparência e a não discriminação no procedimento.
- (191) Por exemplo, foi eliminada qualquer discriminação com base na nacionalidade do operador económico que apresentava a proposta. Em todo o caso, a Itália sublinha que não existia nenhuma condição no caderno de encargos que implicasse a manutenção do pessoal empregado pela Caremar, nem qualquer condição relativa às relações de trabalho existentes com a empresa.
- (192) Além disso, a Itália alterou o requisito de elegibilidade relativo à capacidade económica e financeira, suprimindo as cláusulas que impediam a participação no concurso de empresas que não fossem companhias de navegação, o que possibilitou a máxima participação e a melhor ponderação em relação aos valores económicos do procedimento. No que diz respeito ao critério de adjudicação, a Itália confirma que o critério de seleção foi o preço líquido mais elevado.
- (193) Por conseguinte, a Itália considera que o processo de privatização da Caremar, embora não tenha sido concebido como uma venda de ações em bolsa, deve ser considerado transparente, incondicional e não discriminatório, garantindo assim a máxima participação.

## 8.3. Sobre a conformidade do novo contrato de serviço público com os critérios Altmark

- (194) A Itália alega que o novo contrato de serviço público cumpre os quatro critérios Altmark pelas seguintes razões:
- a) No que se refere ao primeiro critério Altmark, a Itália alega que a missão de serviço público definida no contrato diz respeito às rotas de cabotagem insular que ligam a Itália continental aos portos das pequenas ilhas. Estas rotas visam assegurar, em termos de regularidade e frequência, um serviço indispensável para o desenvolvimento económico das ilhas, satisfazendo simultaneamente as necessidades essenciais de mobilidade das comunidades insulares, de forma a garantir a eficácia do direito constitucionalmente garantido à continuidade territorial. Além disso, o novo contrato identifica claramente os serviços a prestar, os tipos de embarcações a utilizar, as faixas horárias a respeitar, incluindo as travessias durante a tarde e a noite, e as restrições tarifárias a cumprir;
  - b) Na sua Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão não contestou a conformidade com o segundo critério Altmark;
  - c) No que se refere ao terceiro critério Altmark, a Itália exclui qualquer possibilidade de a Caremar ter recebido uma compensação para além do necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável, pela execução destas obrigações. Em especial, a Itália argumenta que o novo contrato de serviço público inclui cláusulas de reembolso suficientes, uma vez que, tal como previsto, por exemplo, no seu artigo 18.º, intitulado «Recuperação de sobrecompensações», qualquer sobrecompensação teria de ser devolvida pela empresa no prazo de 30 dias a contar do pedido correspondente. Foi o que aconteceu nos exercícios de 2015, de 2016 e 2017 e de 2018 e 2019, em que, de acordo com o procedimento de verificação previsto no contrato, foi detetada e recuperada uma sobrecompensação relativa a esses períodos (ver considerando 96);

- d) a Itália considera que o quarto critério Altmark está igualmente preenchido, uma vez que o contrato de serviço público foi adjudicado na sequência de um procedimento concursal transparente, que contou com a participação de vários operadores, e que permitiu selecionar o proponente com capacidade para prestar os serviços ao menor custo possível. No que diz respeito às dúvidas da Comissão quanto à agregação do novo contrato de serviço público com a privatização da Caremar, a Itália esclarece que foram efetuados todos os ajustamentos necessários, com base no pedido da Comissão, ao projeto dos documentos do concurso, a fim de o alinhar com o quadro legislativo pertinente.

**8.4. Sobre o prémio de risco de 6,5 % estabelecido na Deliberação 111/2007 a partir de 2010 e os 10,55 % aplicados ao novo contrato de serviço público**

- (195) Na Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que o prémio de risco de 6,5 % não parece refletir um nível de risco adequado, atendendo a que, aparentemente, os operadores não assumem os riscos normalmente suportados na prestação de serviços de transporte marítimo (ver considerando 247 da Decisão de início do procedimento de 2011).
- (196) Segundo a Itália, as conclusões preliminares da Comissão parecem basear-se numa interpretação errada do parâmetro do prémio de risco. O prémio de risco não constitui uma compensação para cobrir os custos que o operador teria, em qualquer caso, de suportar no exercício das suas atividades, uma vez que, no cenário alternativo, a atividade seria deficitária. A Itália alega que nenhum empresário decidiria exercer uma atividade com o único objetivo de cobrir os seus custos. Com efeito, o terceiro critério Altmark prevê que uma empresa média exija uma rentabilidade razoável do capital (lucro) para avaliar se deve ou não prestar o SIEG durante todo o período de atribuição. O prémio de risco em questão é, por conseguinte, a remuneração necessária pela execução das obrigações de serviço público, que reverte para o empresário que suporta e gere o risco comercial.
- (197) A Itália sublinha que o prémio de risco é determinado com base em análises macroeconómicas que atribuem um prémio de risco médio ao país ou à zona de referência para o setor em causa. De acordo com a IESE Business School, 6,4 % seria um prémio de risco-país adequado para a Itália. Por conseguinte, este prémio está em plena consonância com o prémio de risco de 4 % identificado na Deliberação 111/2007, com um aumento de 2,5 % para os serviços não exclusivos (prémio de risco de 6,5 %). A Itália esclarece que o prémio de risco de 6,5 % correspondia igualmente à taxa de rentabilidade do capital investido de que a Caremar beneficiou em 2009, durante o primeiro ano do período de prorrogação da convenção inicial. Além disso, a Itália remete para a decisão da Comissão, de 13 de junho de 2017, relativa à ligação marítima rápida para o transporte de passageiros entre Messina e Reggio Calabria, em que a metodologia de cálculo, que utilizava uma taxa fixa de 8 % como a taxa de remuneração prevista, não foi contestada. Em especial, neste último caso, a Comissão aceitou uma taxa de 8 % constituída pelo prémio de risco de 6,5 % previsto na Deliberação 111/2007, tendo em conta o facto de o contrato não implicar a atribuição de direitos exclusivos, acrescido de 1,5 %, tendo em conta a curta duração do contrato.
- (198) A taxa (bruta) de 6,5 % foi utilizada até 2015, ao passo que, posteriormente, para o novo contrato de serviço público, a taxa de rentabilidade do capital investido tida em conta para efeitos de compensação foi fixada em 10,55 %, o que foi considerado um lucro razoável tendo em conta o risco suportado pela Caremar na prestação dos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público. A Itália alega que a taxa é superior à dos contratos anteriores — que fixavam uma taxa de 6,5 % — devido ao elevado risco empresarial a que a Caremar está exposta em virtude da provável subcompensação ao longo dos nove anos de vigência do novo contrato de serviço público (por exemplo, devido à volatilidade dos preços dos combustíveis). A Itália salienta que, ao abrigo do novo contrato de serviço público, a Caremar suporta integralmente qualquer subcompensação igual ou inferior a 5 % da compensação total, mas também está exposta ao risco de uma subcompensação superior a 5 % da compensação total. Com efeito, o mecanismo de reequilíbrio previsto no artigo 17.º do novo contrato de serviço público não é obrigatório (a revisão dos parâmetros essenciais da compensação é apenas «permitida», o que significa que a Região da Campânia não tem necessariamente de a aceitar) e, tendo em conta as suas características (ou seja, a ausência de retroatividade ou o facto de só ser possível ajustar a compensação através de alterações nos parâmetros da prestação

do serviço), tem apenas efeitos limitados no equilíbrio económico do contrato. Segundo a Itália, a Caremar i) suporta qualquer subcompensação (mesmo superior a 5 % da compensação total) incorrida nos primeiros três anos do contrato e nos últimos três anos do contrato, uma vez que o mecanismo de reequilíbrio aborda apenas os parâmetros da compensação associados à prestação do serviço e apenas para o futuro; ii) suporta qualquer subcompensação igual ou inferior a 5 % incorrida nos seis anos restantes do contrato; e iii) poderá suportar uma subcompensação superior a 5 % na totalidade ou em parte dos restantes seis anos do contrato se o mecanismo de reequilíbrio não for ativado ou apenas for ativado durante três dos seis anos.

#### 8.5. **Sobre a conformidade do novo contrato de serviço público com o Enquadramento SIEG de 2011**

- (199) A Itália esclarece que o serviço foi adjudicado na sequência de um procedimento de contrato público transparente, aberto e não discriminatório. O serviço de ligação marítima entre as ilhas do golfo de Nápoles assegura a continuidade territorial, proporcionando mobilidade aos residentes que utilizam o serviço diariamente para necessidades de trabalho e de estudo. Nesses casos, o serviço prestado não é comparável em termos de regularidade e frequência das ligações, bem como em termos de tipo de embarcação. Além disso, a compensação não ultrapassa o que é necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta um lucro razoável. Por último, o montante da compensação foi estabelecido no âmbito de um procedimento de concurso, com base nos critérios definidos na Deliberação 111/2007.
- (200) Neste contexto, a Itália alega que foram criados mecanismos (por exemplo, através do artigo 17.º — verificação do equilíbrio económico-financeiro — e do artigo 18.º — recuperação de sobrecompensações — do contrato de serviço público) para evitar que a Caremar fosse sobrecompensada nos termos do ponto 49 do Enquadramento SIEG de 2011.
- (201) Além disso, quanto à questão de saber se foi realizada uma consulta pública antes da celebração do novo contrato de serviço público nos termos do ponto 14 do Enquadramento SIEG de 2011, a Itália salienta que a definição de planos estratégicos para as ligações marítimas de SIEG regionais na Região da Campânia é o resultado de um processo decisório complexo em que participaram, nomeadamente, as autoridades locais em causa e as associações comerciais. A Região da Campânia tem verificado regularmente a situação do mercado e a adequação dos serviços públicos às necessidades expressas pelas autoridades locais e pelos utilizadores, através de investigações ao mercado aprofundadas e regularmente atualizadas.

#### 8.6. **Sobre a prioridade de acostagem e as medidas previstas na Lei 163/2010**

- (202) A Itália esclareceu que todos os operadores de *ferries*, incluindo a Caremar, pagam regularmente taxas às autoridades portuárias competentes para acostarem. No entanto, a Itália reconhece que a Caremar não pagou qualquer taxa adicional pela prioridade de acostagem. A Itália afirma que a disposição relativa à prioridade de acostagem nunca foi aplicada. A prioridade de acostagem não é remunerada; por conseguinte, a medida proporciona uma vantagem regulamentar, que não implica qualquer transferência de recursos estatais e diz respeito apenas a rotas abrangidas por obrigações de serviço público. Como tal, segundo a Itália, a medida não constitui um auxílio estatal.

- (203) No que diz respeito às medidas previstas na Lei 163/2010, a Itália salienta que a Caremar recebeu 2 115 000 EUR, que foram utilizados exclusivamente para atualizar as suas embarcações a fim de cumprir a regulamentação internacional em matéria de segurança <sup>(163)</sup>, e nunca foram utilizados para efeitos de liquidez. Além disso, a Itália esclarece que a Caremar não obteve benefícios fiscais nem recebeu fundos do FAS. Em especial, a Itália esclareceu que o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei 163/2010 permitia às regiões utilizar os recursos do FAS para financiar parte da compensação de serviço público regular e, dessa forma, assegurar a continuidade dos serviços públicos marítimos, no caso de as dotações orçamentais se revelarem insuficientes e de os recursos do FAS não deverem constituir uma compensação adicional para a Caremar ou a SNAV/Rifim (ou qualquer outra das empresas do antigo grupo Tirrenia ou dos respetivos adquirentes).

## 9. APRECIACÃO

### 9.1. Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

- (204) O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estabelece que «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (205) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, a fim de determinar se as medidas notificadas constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, todas as condições acima referidas devem estar preenchidas. Ou seja, o apoio financeiro deve:
- a) Ser concedido por um Estado-Membro ou através de recursos estatais;
  - b) Favorecer certas empresas ou certas produções;
  - c) falsear ou ameaçar falsear a concorrência,
  - d) Afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (206) A Comissão observa que a prioridade de acostagem está inextricavelmente ligada à prestação de SIEG por parte da Caremar e da sua adquirente SNAV/Rifim. Por conseguinte, esta medida será apreciada juntamente com a respetiva compensação de serviço público concedida a estas empresas (ver secções 9.1.1 e 9.1.2).
- (207) A Comissão observa ainda que o novo contrato de serviço público entre a Itália e a Caremar deve ser apreciado juntamente com a privatização da Caremar. Essa apreciação conjunta afigura-se adequada porquanto, no essencial, a Itália organizou um concurso para o novo contrato de serviço público de acordo com o qual o proponente selecionado teria de adquirir a totalidade do capital social da Caremar a fim de cumprir as obrigações de serviço público estabelecidas no referido contrato de serviço público. O concurso não previa a possibilidade de apresentar propostas separadas para a privatização da Caremar e para o novo contrato de serviço público.

#### 9.1.1 *Compensação de serviço público e prioridade de acostagem concedidas à Caremar entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de julho de 2012, ao abrigo da convenção inicial prorrogada*

##### 9.1.1.1 Recursos estatais

- (208) A Itália confiou à Caremar a prestação de serviços de transporte marítimo em rotas específicas nos termos da convenção inicial, tal como prorrogada. A convenção inicial foi celebrada com o Estado, sendo a resultante compensação de serviço público paga à Caremar pelo Estado e pela Região da Campânia a partir dos seus próprios orçamentos. Por conseguinte, a compensação de serviço público concedida à Caremar é imputável ao Estado e é concedida através de recursos estatais.

<sup>(163)</sup> A Caremar afetou 1 410 000 EUR do referido montante para atualizar duas das embarcações que foram posteriormente transferidas a título gratuito para a Laziomar (Quirino e Tetide). Os restantes 705 000 EUR foram utilizados para atualizar uma embarcação que continuava a ser propriedade da Caremar.

- (209) A Comissão observa que, de acordo com a Itália, todos os operadores de *ferries* pagam regularmente taxas pela acostagem às autoridades portuárias competentes, mas a Caremar não pagou qualquer taxa adicional pela prioridade de acostagem. No entanto, a Comissão considera que, em princípio, a Itália poderia ter decidido impor uma taxa adicional pela prioridade de acostagem e que, ao não o fazer, renunciou a receitas estatais. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem é concedida por lei (ver considerando 99), é imputável ao Estado.

#### 9.1.1.2 Seletividade

- (210) Para que possa ser considerada um auxílio estatal, uma medida tem de ser seletiva. Uma medida é seletiva se for concedida apenas a determinadas empresas, privando da mesma vantagem outras empresas que se encontrem numa situação jurídica e factual comparável no mesmo setor ou noutros setores (considerando que todos os operadores económicos devem, em princípio, cobrir os seus próprios custos). A compensação de serviço público pela prestação dos serviços marítimos em causa só é concedida à Caremar, sendo, portanto, seletiva <sup>(164)</sup>. Uma vez que a prioridade de acostagem apenas foi concedida às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, também esta é seletiva.

#### 9.1.1.3 Vantagem económica

- (211) A Comissão recorda que as compensações de serviço público concedidas a uma empresa poderão não constituir uma vantagem económica mediante determinadas condições rigorosamente definidas.
- (212) Em especial, no seu acórdão no processo *Altmark*, o Tribunal de Justiça decidiu que, na medida em que uma intervenção estatal deva ser considerada uma compensação que representa a contrapartida das prestações efetuadas pelas empresas beneficiárias para cumprir obrigações de serviço público, de forma que estas empresas não beneficiam, na realidade, de uma vantagem financeira e que, portanto, a referida intervenção não tem por efeito colocar essas empresas numa posição concorrencial mais favorável em relação às empresas que lhes fazem concorrência, essa intervenção não é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (213) No entanto, o Tribunal de Justiça também esclareceu que, para que num caso concreto tal compensação de serviço público possa escapar à qualificação de auxílio estatal, têm de estar reunidos os quatro critérios cumulativos («critérios *Altmark*») que são resumidos abaixo:
- A empresa beneficiária deve ser efetivamente incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas («*Altmark* 1»);
  - Os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente («*Altmark* 2»);
  - A compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações («*Altmark* 3»);
  - Quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não seja efetuada através de um procedimento de concurso que permita selecionar o proponente capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível de compensação necessário deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações («*Altmark* 4»).
- (214) A Comissão especificou como aplica os critérios *Altmark* na sua Comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais à compensação concedida pela prestação de SGEI <sup>(165)</sup> («Comunicação SIEG»).

<sup>(164)</sup> Acórdão do Tribunal Geral de 13 de dezembro de 2017, República Helénica/Comissão Europeia, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, n.º 79.

<sup>(165)</sup> Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

- (215) Uma vez que os critérios Altmark têm de ser cumulativamente preenchidos, a não observância de qualquer destes critérios levaria a Comissão a concluir que a medida em apreciação proporciona uma vantagem económica ao beneficiário. Assim, neste caso, a Comissão apreciará em primeiro lugar a observância do critério Altmark 4.
- (216) O critério Altmark 4 prevê que, para que não ser considerada como auxílio estatal, a compensação tem de se limitar ao mínimo necessário. Considera-se que este critério está satisfeito se o beneficiário da compensação de serviço público tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar o proponente capaz de prestar os serviços à coletividade ao menor custo ou, se não for esse o caso, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.
- (217) Em nenhuma das prorrogações da convenção inicial durante o período entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de julho de 2012 a Caremar foi selecionada na sequência de um procedimento de concurso público que permitisse a atribuição do serviço ao menor custo para a comunidade. A Itália limitou-se a prorrogar o sistema já em vigor, através das prorrogações da convenção inicial, autorizando desse modo o operador pré-estabelecido a continuar a receber uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público.
- (218) Além disso, a Itália não facultou à Comissão qualquer prova de que o nível de compensação tenha sido determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente dotada dos meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir essas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações.
- (219) Relativamente à compensação concedida ao abrigo da convenção inicial prorrogada, a Caremar apresentou informações sobre a aplicação dos critérios Altmark. No que diz respeito ao argumento da Caremar de que o quarto critério Altmark está preenchido porque a compensação foi calculada com base nos custos de uma empresa eficiente (ver considerando 140) a Comissão considera, pelas razões explicadas nos considerandos 220 a 222, que as informações fornecidas não são suficientes para cumprir o critério jurídico da referida condição, tal como estabelecido na Comunicação SIEG (ver, em especial, os pontos 69 a 76).
- (220) Em primeiro lugar, o facto de a Caremar ter custos inferiores aos dos seus concorrentes não é, por si só, um critério suficiente para considerar a Caremar uma empresa bem gerida. Os custos mais baixos podem também resultar da amortização de ativos (por exemplo, embarcações), que constitui um método contabilístico para calcular o valor dos ativos de uma empresa ao longo do tempo e, por conseguinte, não pode ser utilizada para medir a eficiência da empresa.
- (221) Em segundo lugar, a alegação de que a Caremar utilizou os seus efetivos no número máximo de horas permitido pelo contrato de trabalho, otimizando assim o rácio entre os custos com pessoal e o desempenho dos trabalhadores, não foi corroborada por quaisquer informações sobre rácios analíticos representativos da produtividade, nem essa prática relativa ao aproveitamento da mão de obra da Caremar foi comparada com as estruturas de custos de outras empresas do setor.
- (222) Em terceiro lugar, a Caremar alega que, apesar do aumento considerável do preço dos combustíveis durante o período de prorrogação da convenção inicial, continuou a cumprir as obrigações de serviço público com as tarifas mais baixas no mercado e sem solicitar um ajustamento da compensação. A Comissão considera que este argumento não é suficiente para considerar a Caremar uma empresa eficiente. A Caremar não forneceu quaisquer informações adicionais que demonstrassem, por exemplo, o impacto desta prática nas contas financeiras da empresa, nem comparou a sua estrutura de custos com as de outras empresas do setor. Consequentemente, a Caremar não identificou um parâmetro de referência que permitisse avaliar a alegada gestão eficiente do seu serviço.
- (223) A Comissão conclui, portanto, que o critério Altmark 4 não se encontra preenchido no caso em apreço, no que diz respeito à prorrogação da convenção inicial.
- (224) Uma vez que os quatro critérios Altmark não se encontram cumulativamente preenchidos no caso em apreço, a Comissão conclui que a compensação pela exploração das rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da convenção inicial proporcionou uma vantagem económica à Caremar.

- (225) No que respeita à prioridade de acostagem, a Comissão recorda, primeiramente, que a AGCM considerou, pelo menos em dois momentos, que esta medida possui valor económico <sup>(166)</sup>. No entanto, a Caremar não paga qualquer taxa pela prioridade de acostagem. No entanto, a Comissão observa que a prioridade de acostagem tem, pelo menos teoricamente, o potencial para reduzir os custos do operador (p. ex., devido à possibilidade de uma acostagem garantida reduzir os tempos de espera nos portos e, assim, reduzir os custos de combustíveis) ou aumentar as suas receitas (p. ex., devido à possibilidade de alguns horários gerarem uma maior procura por parte dos passageiros). De facto, na medida em que a prioridade de acostagem permita uma atracagem mais rápida, os utilizadores dos serviços de transporte marítimo poderão preferir o operador que beneficie desta medida. Mesmo que estes efeitos apenas se materializassem em circunstâncias limitadas ou tivessem uma dimensão relativamente reduzida, a prioridade de acostagem constitui, ainda assim, uma vantagem económica para a Caremar.

#### 9.1.1.4 Efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais

- (226) Quando o auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em relação a outras empresas concorrentes nas trocas intra-União, deve considerar-se que estas últimas são afetadas por esse auxílio <sup>(167)</sup>. Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência <sup>(168)</sup>.
- (227) No caso em apreço, o beneficiário desenvolve a sua atividade em concorrência com outras empresas que prestam serviços de transporte marítimo na União, concretamente desde a entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho <sup>(169)</sup> e do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, que liberalizam o mercado dos transportes marítimos internacionais e da cabotagem marítima, respetivamente. Por conseguinte, a compensação pela exploração de rotas marítimas ao abrigo da prorrogação da convenção inicial pode afetar as trocas comerciais da União e falsear a concorrência no mercado interno. Esta conclusão é também válida, pelos mesmos motivos, para a prioridade de acostagem.

#### 9.1.1.5 Conclusão

- (228) Uma vez que estão preenchidos todos os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão conclui que a compensação de serviço público concedida à Caremar no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012, com base nas sucessivas prorrogações da convenção inicial, bem como a prioridade de acostagem nas rotas de serviço público, constituem auxílios estatais à Caremar.

#### 9.1.1.6 Novo auxílio ou auxílio existente

- (229) A Comissão observa, em primeiro lugar, que a compensação concedida à Caremar (à data) pelo cumprimento das obrigações de serviço público marítimo até ao fim de 2008 não é apreciada na presente decisão (ver considerando 17). A avaliação dessa compensação, e do facto de poder ou não ser considerada um auxílio existente com base no artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, é objeto da Decisão (UE) 2020/1411 (ver considerando 25).

<sup>(166)</sup> Decisão (UE) 2020/1412, considerando 265.

<sup>(167)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 1980, Philip Morris/Comissão, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, n.º 11; Acórdão do Tribunal de 22 de Novembro de 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, n.º 21. Acórdão do Tribunal de 29 de abril de 2004, Itália/Comissão, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, n.º 44.

<sup>(168)</sup> Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comissão, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

<sup>(169)</sup> Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986).

(230) O artigo 1.º, alínea c), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho <sup>(170)</sup> dispõe que deve entender-se por novo auxílio «quaisquer auxílios, isto é, regimes de auxílio e auxílios individuais, que não sejam considerados auxílios existentes, incluindo as alterações a um auxílio existente». Além disso, o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE dispõe que a Comissão deve ser notificada atempadamente dos projetos relativos à instituição de auxílios ou alteração de auxílios existentes, que não poderão ser postos em execução antes de o procedimento haver sido objeto de uma decisão final <sup>(171)</sup>. Em consonância com a posição dos tribunais da União <sup>(172)</sup>, a Comissão considera que a alteração (isto é, a prorrogação) da duração de uma medida de auxílio com um termo claro (isto é, 31 de dezembro de 2008) é suficiente para que a mesma seja considerada um novo auxílio, independentemente de serem ou não alteradas outras características da medida. Este raciocínio aplica-se à convenção inicial prorrogada que serviu de base jurídica às prorrogações temporárias (ou seja, até à privatização da Caremar anunciada em 2009, ver considerando 29) das obrigações de serviço público compensadas confiadas à Caremar ao abrigo da convenção inicial.

(231) Pelos motivos expostos acima, a Comissão considera que, independentemente do facto de a compensação concedida à Caremar (à data) até ao final de 2008 ser considerada um auxílio existente pela Decisão (UE) 2020/1411, a compensação de serviço público concedida à Caremar entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de julho de 2012, com base nas sucessivas prorrogações da convenção inicial, deve ser considerada um novo auxílio. Esta conclusão também se aplica à prioridade de acostagem aplicável durante este período.

#### 9.1.2 A adjudicação do novo contrato de serviço público agregada à privatização da Caremar

(232) A fim de determinar se a adjudicação do novo contrato de serviço público agregada à privatização da Caremar constitui uma vantagem a favor da Caremar e da sua adquirente, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão tem de apreciar a observância dos critérios Altmark (ver considerando 213).

##### 9.1.2.1 Critério Altmark 1

(233) A Comissão recorda que não existe uma definição uniforme e precisa dos serviços que podem constituir um SIEG ao abrigo do direito da União, seja na aceção do primeiro critério Altmark, seja na do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE <sup>(173)</sup>. O ponto 46 da Comunicação SIEG tem a seguinte redação:

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

(234) Por conseguinte, as autoridades nacionais têm o direito de considerar que determinados serviços são de interesse geral e têm de ser explorados por meio de obrigações de serviço público, a fim de assegurar que o interesse público está protegido quando os agentes do mercado não são suficientes para garantir que tais serviços sejam prestados ao nível ou nas condições exigidos.

<sup>(170)</sup> Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

<sup>(171)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de outubro de 2016, DEI e Comissão/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, n.º 45.

<sup>(172)</sup> Acórdão do Tribunal Geral de 6 de março de 2002 nos processos apensos Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) e Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) / Comissão das Comunidades Europeias, ECLI:EU:T:2002:59, n.º 175.

<sup>(173)</sup> Acórdão do Tribunal de Primeira Instância, BUPA e outros/Comissão, T-289/03 [2008] ECR II 81, n.º 96. Ver também as conclusões do advogado-geral Tizzano no processo C-53/00, Ferring, ECR I 9069, e as conclusões do advogado-geral Jacobs no processo C-126/01, GEMO, [2003] ECR I 13769.

(235) No domínio da cabotagem, foram estabelecidas regras pormenorizadas da União que regem as obrigações de serviço público no Regulamento (CEE) n.º 3577/92, e, para efeitos de análise de potenciais auxílios estatais a empresas envolvidas no transporte marítimo, nas Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos («Orientações sobre transportes marítimos») <sup>(174)</sup>.

(236) O artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 dispõe o seguinte:

«Um Estado-Membro pode celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impor obrigações de serviço público, como condição para a prestação de serviços de cabotagem, às companhias de navegação que participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas. Sempre que um Estado-Membro celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impuser obrigações de serviço público, fá-lo-á numa base não discriminatória em relação a todos os armadores comunitários.»

(237) O artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 estabelece que um contrato de fornecimento de serviços públicos pode incluir: serviços de transporte que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade, serviços de transporte complementares, serviços de transporte a preços e condições determinados, nomeadamente para determinadas categorias de passageiros ou para determinados itinerários e adaptações dos serviços às necessidades efetivas.

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

(239) Resulta de jurisprudência constante que as obrigações de serviço público só podem ser impostas se justificadas pela necessidade de assegurar serviços regulares e adequados de transporte marítimo que não consigam ser exclusivamente assegurados pelos agentes do mercado <sup>(175)</sup>. A comunicação da Comissão sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 <sup>(176)</sup> confirma que «compete aos Estados-Membros (incluindo, nos casos adequados, as autoridades regionais ou locais), e não aos armadores, determinar as rotas em que são necessárias obrigações de serviço público. Concretamente, podem ser previstas obrigações de serviço público para serviços regulares de cabotagem insular caso o mercado não assegure serviços adequados». Além disso, o artigo 2.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 define «obrigações de serviço público» como «as obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador comunitário em questão não assumiria ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições.»

(240) Em consonância com a jurisprudência <sup>(177)</sup>, a fim de verificar se existe uma necessidade real de um serviço público e se este era necessário e proporcionado e, por conseguinte, se o primeiro critério Altmark estava preenchido, a Comissão tem de apreciar:

- a) Se havia **procura dos utilizadores**;
- b) Se essa procura não podia ser satisfeita pelos operadores do mercado na ausência de uma obrigação imposta pelas autoridades públicas (**existência de uma deficiência do mercado**);
- c) Se o recurso a simples obrigações de serviço público era insuficiente para suprir essa carência (**abordagem menos restritiva**).

<sup>(174)</sup> Comunicação C(2004) 43 da Comissão – Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (JO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

<sup>(175)</sup> Acórdão do Tribunal de 20 de fevereiro de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros/ Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

<sup>(176)</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões que atualiza e retifica a comunicação sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados Membros (cabotagem marítima) (COM(2014) 232 final de 22.4.2014).

<sup>(177)</sup> Acórdão do Tribunal Geral de 1 de março de 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Comissão, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, n.ºs 130 e 134.

*Procura dos utilizadores*

- (241) Ao abrigo do novo contrato de serviço público, foi confiada à Caremar a prestação de serviços regulares de transporte marítimo de passageiros, veículos (incluindo veículos de salvamento) e objetos postais, a preços predeterminados, através de *ferries* e embarcações rápidas (ou seja, TMV no caso de serviços mistos ou embarcações de sustentação hidrodinâmica no caso de serviços exclusivamente de passageiros), de acordo com os horários indicados no programa de transporte marítimo estabelecido pela Região da Campânia, tal como apresentado na secção 3.3.1. As obrigações de serviço público impostas à Caremar diziam respeito aos portos servidos, ao tipo de embarcações atribuídas às ligações marítimas exploradas no âmbito do regime de serviço público, à frequência, horários e continuidade do serviço, à qualidade do serviço e às tarifas máximas a cobrar (ver considerando 83 a 91).
- (242) A Comissão observa que as obrigações de serviço público impostas à Caremar ao abrigo do novo contrato de serviço público se destinam a assegurar a continuidade territorial entre o continente e as ilhas, satisfazendo as necessidades de transporte da população local (principalmente necessidades de trabalho e de estudo) através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis (ver considerando 199). A Comissão considera que estes são, de facto, objetivos legítimos de interesse público.
- (243) No que diz respeito às necessidades da população local, a Itália explicou que elas permaneceram substancialmente inalteradas ao longo dos anos, tal como demonstrado pelas consultas públicas realizadas pela Região da Campânia em 2006-2007 e 2010-2011 (ver considerando 179), que confirmaram que os residentes das ilhas do golfo de Nápoles dependiam do transporte marítimo para as suas deslocações diárias para o continente. A este respeito, a Comissão observa que a situação do tráfego marítimo no golfo de Nápoles é muito peculiar devido à densidade populacional extremamente elevada das ilhas de Capri, Ischia e Procida, tal como explicado pela Itália (ver considerando 182).
- (244) O que precede é confirmado pelas estatísticas pormenorizadas por rota fornecidas pela Itália sobre os passageiros, veículos e mercadorias transportados pela Caremar nos anos de 2009 a 2021, que mostram que as rotas asseguradas pela Caremar se caracterizavam por uma procura significativa que se manteve estável ao longo do tempo (ver considerando 174).
- (245) Tendo em conta que a procura dos utilizadores se manteve estável ao longo do tempo, incluindo durante os dois anos anteriores à atribuição das obrigações de serviço público à Caremar ao abrigo do novo contrato de serviço público, a Itália, e em especial as autoridades regionais em causa, consideraram, corretamente, que existia uma procura real de serviços marítimos de transporte de passageiros e mistos nas rotas no golfo de Nápoles que ligam as ilhas de Capri, Ischia e Procida ao continente (Nápoles, Sorrento e Pozzuoli).

*Existência de uma deficiência do mercado*

- (246) De acordo com o ponto 48 da Comunicação SIEG, «não seria adequado associar obrigações específicas de serviço público a uma atividade cuja prestação está já assegurada, ou pode ser assegurada de forma satisfatória e em condições, tais como o preço, características qualitativas objetivas, continuidade e acesso ao serviço, conformes ao interesse público tal como definido pelo Estado, por empresas que desenvolvem a suas atividades em condições normais de mercado»<sup>(178)</sup>. Por conseguinte, a Comissão deve examinar se o serviço seria inadequado se a sua prestação fosse assegurada exclusivamente pelas forças de mercado. O ponto 48 da Comunicação SIEG assinala, a este respeito, que «a avaliação da Comissão limita-se a analisar se o Estado-Membro cometeu um erro manifesto».
- (247) Uma vez que existiam outras companhias de navegação a operar nas rotas abrangidas pelo novo contrato de serviço público (ver considerando 184), a Comissão avaliará a situação concorrencial de cada uma destas rotas antes da celebração do novo contrato de serviço público, a fim de verificar se os serviços prestados por esses operadores eram equivalentes aos que a Caremar teria de prestar ao abrigo desse novo contrato e teriam sido suficientes para assegurar a continuidade territorial entre as ilhas (Capri, Ischia e Procida) e o continente.

<sup>(178)</sup> Acórdão do Tribunal de 20 de fevereiro de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e outros/ Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) A este respeito, em primeiro lugar, a Comissão observa que o transporte marítimo de/para as ilhas do golfo de Nápoles é utilizado pelos residentes dessas ilhas como transporte local para poderem ter acesso a ligações muito frequentes ao continente. Com efeito, tal como explicado pela Itália (considerando 182), a densidade populacional extremamente elevada das ilhas de Capri, Ischia e Procida torna-as semelhantes a um distrito do continente. Esta situação exige que o transporte marítimo seja quase tão frequente como o transporte terrestre local, a fim de satisfazer as necessidades dos estudantes e dos trabalhadores que se deslocam diariamente de/para o continente. A avaliação da existência de uma deficiência do mercado deve ter devidamente em conta esta característica específica.
- (249) O quadro 10 mostra a situação concorrencial das oito rotas exploradas pela Caremar no período de 2012-2015, ou seja, antes da atribuição do novo contrato de serviço público, com base nas informações fornecidas pelos concorrentes da Caremar nas suas observações (ver considerandos 150, 151, 161 e 168) e pela Itália (ver considerando 184). Nos considerandos 250 a 259, a Comissão apresenta a sua avaliação da situação concorrencial apresentada no quadro 10.

Quadro 10

**Situação concorrencial nas rotas exploradas pela Caremar no período de 2012-2015**

| Rota                       | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Concorrentes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Capri/<br/>Sorrento</b> | Serviços mistos por TMV ao longo do ano: oito travessias diárias (a partir de Capri às 7h00, 8h40, 13h35 e 18h45; e a partir de Sorrento às 7h45, 9h25, 14h30 e 19h25).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>NLG:</b> apenas serviços de transporte de passageiros.<br><b>Aligruson:</b> serviços mistos, mas apenas no período de verão (a partir de Sorrento às 11h30 e 14h00; e a partir de Capri às 12h30 e 18h05) em condições de mercado.<br><b>SNAV:</b> serviços mistos, mas apenas no período de verão (a partir de Capri às 7h35, 9h15, 12h10, 15h55, 17h40 e 18h05; e a partir de Sorrento às 8h10, 11h25, 13h50 e 16h35) em condições de mercado.                                                                                                                                                                 |
| <b>Capri/<br/>Nápoles</b>  | Serviços mistos por TMV ao longo do ano: seis travessias diárias (a partir de Nápoles às 5h35, 12h00 e 17h25; e a partir de Capri às 10h20, 15h35 e 20h15).<br><br>Serviços mistos por <i>ferry</i> no período de verão: seis travessias diárias (a partir de Nápoles às 7h25, 13h00 e 18h35; e a partir de Capri às 5h40, 9h20 e 14h50).<br><br>Serviços mistos por <i>ferry</i> no período de inverno: seis travessias diárias (a partir de Nápoles às 9h00 e 14h20; e a partir de Capri às 6h45, 11h00, 16h15 e 20h10).<br><br>Serviços mistos por TMV de 1 de junho a 30 de setembro: dois serviços diários (a partir de Nápoles às 21h35 e a partir de Capri às 23h50). | <b>SNAV:</b> apenas serviços de transporte de passageiros.<br><b>NLG:</b> apenas serviços de transporte de passageiros.<br><b>Neapolis:</b> apenas serviços de transporte de passageiros.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Ischia/<br/>Nápoles</b> | Serviços mistos por <i>ferry</i> ao longo do ano: quatro travessias diárias ( <b>a partir de Ischia às 8h45 e 13h50; e a partir de Nápoles às 15h45 e 20h15</b> ).<br><br>Serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano: uma travessia diária ( <b>a partir de Nápoles às 14h45</b> ).<br><br>Serviços mistos por <i>ferry</i> no período de verão: seis travessias diárias (a partir de Nápoles às 7h25, 13h00 e 18h35; e a partir de Ischia às 5h40, 9h20 e 14h50).                                                                                                                                                    | <b>Medmar:</b> apenas serviços mistos, principalmente durante a época de verão. Quatro travessias diárias ao longo do ano [ <b>a partir de Nápoles às 8h35, 14h10 e 18h30; e a partir de Ischia às 17h00</b> (no verão) ou 16h35 (no inverno)], todas no âmbito das obrigações de serviço público.<br><br><b>Alilauro:</b> apenas serviços de transporte de passageiros, principalmente durante a época de verão. Apenas cinco travessias diárias ao longo do ano ( <b>a partir de Ischia às 6h30, 9h25 e 19h55; e a partir de Nápoles às 7h35 e 20h10</b> ), as cinco no âmbito das obrigações de serviço público. |

| Rota                                    | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Concorrentes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ischia/<br/>Procida/<br/>Nápoles</b> | <p>Serviços mistos por <i>ferry</i> ao longo do ano: 10 travessias diárias [a partir de Nápoles às 6h25 (com partida de Procida às 7h30), 10h45 (com partida de Procida às 11h50), 15h10 (com partida de Procida às 16h20), 17h30 (com partida de Procida às 18h35), 19h30 (com partida de Procida às 20h30); 21h55 (com partida de Procida às 23h00); a partir de Ischia às 12h55 (com partida de Procida às 13h35); 15h20 (com partida de Procida às 15h50), 17h20 (com partida de Procida às 17h50), 19h25 (com partida de Procida às 20h30)].</p> <p>Serviços mistos por <i>ferry</i> de 15 de junho a 15 de setembro: duas travessias diárias [a partir de Ischia às 7h00 (com partida de Procida às 7h25); e a partir de Nápoles às 9h25 (com partida de Procida às 10h30)].</p> <p>Serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano: nove travessias diárias [<b>a partir de Nápoles às 8h40</b> (com partida de Procida às 9h30), <b>11h45</b> (com partida de Procida às 12h25), <b>13h10</b> (com partida de Procida às 13h50), <b>18h15</b> (com partida de Procida às 18h55); <b>a partir de Ischia às 6h45</b> (com partida de Procida às 7h05), <b>10h15</b> (com partida de Procida às 10h35), <b>13h00</b> (com partida de Procida às 13h15), <b>14h30</b> (com partida de Procida às 14h55), <b>16h25</b> (com partida de Procida às 16h45)].</p> <p>Serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica de 1 de junho a 30 de setembro: duas travessias diárias [<b>a partir de Ischia às 19h35</b> (com partida de Procida às 20h00); e <b>a partir de Nápoles às 21h05</b> (com partida de Procida às 21h50)].</p> | <p><b>Medmar:</b> serviços mistos por <i>ferry</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dois diários ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público [a partir de Ischia às 6h25 (com partida de Procida às 7h25) e 10h35 (com partida de Procida às 11h15)]; e</li> <li>— um (nem sempre diariamente) no período de verão no âmbito das obrigações de serviço público [a partir de Ischia às 22h20 (com partida de Procida às 23h00)].</li> </ul> <p>No entanto, segundo a Itália, a Medmar quase nunca prestou os serviços na rota Ischia/Procida/Nápoles em 2012-2015.</p> <p><b>SNAV:</b> serviço de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sete travessias diárias no âmbito das obrigações de serviço público ao longo do ano [<b>a partir de Nápoles às 8h25</b> (com partida de Procida às 9h05), <b>16h20</b> (com partida de Procida às 17h00), <b>19h00</b> (com partida de Procida às 19h40); e <b>a partir de Ischia às 7h10</b> (com partida de Procida às 7h30), <b>9h45</b> (com partida de Procida às 10h10), <b>13h50</b> (com partida de Procida às 14h15), <b>17h40</b> (com partida de Procida às 18h05)]; e</li> <li>— uma travessia diária em condições de mercado no período de verão [<b>a partir de Ischia às 11h25</b> (com partida de Procida às 11h45)].</li> </ul> |

| Rota                                     | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Concorrentes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ischia/<br/>Procida/<br/>Pozzuoli</b> | <p>Serviços mistos por <i>ferry</i> ao longo do ano: seis travessias diárias [<b>a partir de Pozzuoli às 10h15</b> (com partida de Procida às 10h55), <b>14h00</b> (com partida de Procida às 14h30) e <b>18h55</b> (com partida de Procida às 19h35); e <b>a partir de Ischia às 8h35</b> (com partida de Procida às 9h00), <b>11h30</b> (com partida de Procida às 11h55), <b>17h30</b> (com partida de Procida às 18h00)].</p> <p>Serviços mistos por <i>ferry</i> de 16 de setembro a 14 de junho: duas travessias diárias [<b>a partir de Ischia às 7h20</b> (com partida de Procida às 7h50); e <b>a partir de Pozzuoli às 9h00</b> (com partida de Procida às 9h40)].</p> | <p><b>Medmar:</b> serviços mistos por <i>ferry</i>, na sua maioria sem escala em Procida. Apenas quatro travessias diárias com escala em Procida (<b>a partir de Ischia às 2h30 e 18h55</b>; e <b>a partir de Pozzuoli às 4h10 e 20h30</b>), todas no âmbito das obrigações de serviço público e ao longo do ano.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Ischia/<br/>Procida</b>               | <p>Para além dos serviços prestados nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles, um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano (<b>a partir de Procida às 15h30</b>).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p><b>SNAV:</b> para além das oito travessias (serviços de transporte de passageiros) fornecidas na rota Ischia/Procida/Nápoles, a SNAV fornecia, na rota Ischia/Procida:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (<b>a partir de Procida às 13h15</b>);</li> <li>— um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano em condições de mercado (<b>a partir de Ischia às 8h30</b>);</li> <li>— seis serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica no período de verão em condições de mercado (<b>a partir de Procida às 7h50, 11h00, 17h50 e 19h20</b>; e <b>a partir de Ischia às 18h30 e 19h45</b>).</li> </ul> <p><b>Medmar:</b> travessias fornecidas no âmbito das travessias nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles.</p> <p><b>Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan:</b> serviços mistos em condições de mercado, mas principalmente no período de verão e nem sempre diariamente. Serviço muito instável, uma vez que estes operadores utilizavam um tipo de embarcações que só podiam operar em boas condições meteorológicas.</p> |
| <b>Procida/<br/>Pozzuoli</b>             | <p>Para além dos serviços prestados na rota Ischia/Procida/Pozzuoli, dois serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica (15 minutos de viagem) ao longo do ano (<b>a partir de Procida às 8h10</b>, e <b>a partir de Pozzuoli às 8h50</b>).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p><b>Gestour:</b> nove serviços mistos diários por <i>ferry</i> (50 minutos de viagem) ao longo do ano em condições de mercado (<b>a partir de Pozzuoli às 6h00, 8h30, 10h35, 12h55 e 19h50</b>; <b>a partir de Procida às 6h50, 9h30, 11h20 e 18h55</b>).</p> <p><b>Ippocampo:</b> quatro serviços mistos em condições de mercado durante o período de verão, na sua maioria apenas aos domingos (a partir de Procida às 18h45 e 20h00, e a partir de Pozzuoli às 19h20 e 20h50).</p> <p><b>Procida Lines:</b> segundo a Itália, a Procida Lines não operou na rota no período de 2012-2015.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

| Rota                   | Caremar                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Concorrentes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Procida/Nápoles</b> | Para além dos serviços prestados na rota Ischia/Procida/Nápoles, quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica (40 minutos de viagem) ao longo do ano ( <b>a partir de Procida às 6h35 e 9h20; e a partir de Nápoles às 7h30 e 17h45</b> ). | <p><b>SNAV:</b> serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, para além dos serviços prestados na rota Ischia/Procida/Nápoles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— um serviço diário ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (<b>a partir de Nápoles às 12h30</b>); e</li> <li>— dois serviços diários no período de verão em condições de mercado (a partir de Nápoles às 18h45).</li> </ul> <p><b>Medmar:</b> serviços mistos por <i>ferry</i>, para além dos prestados na rota Ischia/Procida/Nápoles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— um serviço diário ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público (a partir de Nápoles às 00h20).</li> </ul> |

- (250) Com base nas informações fornecidas no quadro 10, a Comissão considera que os serviços prestados pelos concorrentes a partir de 1 de outubro de 2011 nas rotas a explorar pela Caremar no golfo de Nápoles ao abrigo do novo contrato de serviço público não são substituíveis aos prestados pela Caremar devido às diferenças significativas quanto ao tipo, à regularidade e à capacidade dos serviços prestados, tal como indicado abaixo (ver considerandos 251 a 259).
- (251) No que diz respeito à rota **Capri/Sorrento**, a Comissão observa que a Caremar era o único operador que aí prestava serviços mistos ao longo do ano. Com efeito, por um lado, a NLG apenas prestava serviços de transporte de passageiros e, por outro, os operadores que também prestavam serviços mistos (Aligruson e SNAV) só operavam na época de verão. Nenhum operador assegurava serviços de transporte misto entre Capri e Sorrento no inverno, o que deixava os residentes da ilha, os proprietários de lojas ou os estudantes sem a possibilidade de colocar o seu próprio veículo no *ferry* para deslocações pendulares de novembro a abril. No que respeita aos outros meses do ano, os serviços mistos prestados pela Aligruson e pela SNAV teriam deixado quase descobertos os momentos do dia mais procurados pelos passageiros pendulares (e menos interessantes para os turistas), ou seja, o início da manhã <sup>(179)</sup> e o final da noite <sup>(180)</sup>. Além disso, no que diz respeito ao período de verão, os horários dos concorrentes não teriam suprido satisfatoriamente as necessidades dos passageiros pendulares diários, tendo em conta as diferenças em relação aos horários da Caremar. Por estas razões, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.
- (252) No que diz respeito à rota **Capri/Nápoles**, a Comissão observa que a Caremar era o único operador que aí prestava serviços mistos. Com efeito, as três outras companhias de navegação presentes na rota no período de 2012-2015 (SNAV, NLG e Neapolis) prestavam apenas serviços de transporte de passageiros. Estes serviços não podiam satisfazer a procura de transporte marítimo pelos utilizadores com veículos, o que deixava os residentes da ilha, os proprietários de lojas ou os estudantes sem a possibilidade de colocar o seu próprio veículo no *ferry* para deslocações pendulares. Tal inclui também o transporte marítimo de ambulâncias para fazer face a eventuais emergências médicas ou outras em caso de indisponibilidade do transporte aéreo de emergência por helicóptero. A este respeito, a Comissão observa que os helicópteros só podiam aterrar/descolar em áreas equipadas para esse tipo de transporte aéreo e se as condições meteorológicas o permitissem <sup>(181)</sup>. Na ilha de Capri existe apenas uma heliponto, situado no município de Anacapri, que serve também voos privados. Os helicópteros são geralmente

<sup>(179)</sup> Com efeito, na ausência da Caremar (que era obrigada a fornecer a primeira travessia a partir de Capri, às 7h00, e a primeira a partir de Sorrento, às 7h45), a primeira travessia da manhã só teria sido fornecida pela SNAV às 7h35 a partir de Capri e às 8h10 a partir de Sorrento. Para além destas duas travessias, os utilizadores não teriam tido qualquer outra possibilidade de chegar ao seu destino no início da manhã, tendo em conta que as travessias seguintes teriam ocorrido apenas às 9h15 a partir de Capri e às 11h25 a partir de Sorrento.

<sup>(180)</sup> No que se refere ao horário noturno, na ausência da Caremar, a última travessia disponível do dia teria sido às 16h35 a partir de Sorrento (pela SNAV) e às 18h05 a partir de Capri (pela SNAV e pela Aligruson), ao passo que a Caremar estava obrigada a garantir igualmente uma travessia às 19h25 a partir de Sorrento e às 18h45 a partir de Capri.

<sup>(181)</sup> Ver, por exemplo, notícia de 15 de dezembro de 2017, disponível no seguinte sítio Web: [https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata\\_capri\\_corsa\\_straordinaria\\_traghetto\\_naiade\\_caremar\\_sorrento-3430586.html](https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html) (última consulta em 5.6.2024), e notícia de 12 de janeiro de 2022, disponível no seguinte sítio Web: <https://caprinews.it/?p=31904> (última consulta em 5.6.2024).

utilizados para salvamentos em zonas de difícil acesso para ambulâncias ou no caso de doentes que necessitam de transporte urgente para hospitais no continente. Em contrapartida, em casos menos urgentes, nos quais o doente pode ser transferido para o hospital por ambulância ou automóvel particular, ou em caso de vento demasiado forte que não permita a aterragem/descolagem de helicópteros no heliponto em Anacapri, o transporte marítimo por *ferry* é o tipo de transporte mais comum para o continente <sup>(182)</sup>. Além disso, sem a Caremar, nenhum operador teria assegurado o transporte de objetos postais de/para Capri. A Comissão considera que uma obrigação de serviço público limitada ao transporte de veículos e mercadorias não teria sido adequada, uma vez que os serviços de transporte de passageiros prestados pelos concorrentes em condições de mercado não eram suficientes, por si só, para garantir um nível adequado de ligação entre Capri e Nápoles. Com efeito, eram prestados apenas sete serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano em condições de mercado: cinco travessias pela Neapolis (a partir de Capri às 8h50, 14h10 e 17h30; e a partir de Nápoles às 10h00 e 16h05) e duas travessias pela NLG (a partir de Capri às 9h35 e 11h35). Assim, nenhum operador do mercado prestava serviços no início da manhã, enquanto a Caremar tinha de assegurar a primeira travessia de Capri para Nápoles (às 5h40 no período de verão e às 6h45 no período de inverno). A Comissão observa que a maioria das travessias fornecidas pelos concorrentes da Caremar ao longo do ano estava sujeita às obrigações de serviço público <sup>(183)</sup>, o que sugere que, em princípio, o mercado não as teria assegurado na ausência de um pedido formal das autoridades públicas. Tendo em conta que, tal como explicado pela Itália (considerando 182), o regime de obrigações de serviço público em vigor no golfo de Nápoles não garantia a prestação efetiva do serviço, a inclusão de serviços de transporte de passageiros nas obrigações de serviço público impostas à Caremar nesta rota ao abrigo do novo contrato de serviço público era razoável. Por estas razões, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.

- (253) No que diz respeito à rota direta **Ischia/Nápoles**, a Comissão observa que a Caremar prestava serviços mistos por *ferry*, em concorrência com a Medmar, e serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, em concorrência com a Alilauro, que também fornecia várias travessias diárias ao longo do ano. No entanto, em primeiro lugar, as travessias fornecidas pelos concorrentes da Caremar nesta rota direta ocorriam em momentos diferentes do dia das asseguradas pela Caremar <sup>(184)</sup> e, em segundo lugar, todas elas estavam sujeitas às obrigações de serviço público. Tendo em conta os horários e a frequência dos serviços a prestar pela Caremar ao longo do ano (tal como descrito no quadro 10), é evidente que as obrigações de serviço público impostas à Caremar se destinavam a garantir um número mínimo constante de ligações diárias em momentos essenciais do dia não explorados pelos concorrentes da Caremar. Por esta razão, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto e de transporte de passageiros na rota em questão. Esta conclusão é válida mesmo que se considere que a ligação direta Ischia/Nápoles seria substituível pela ligação com escala em Procida, apesar de as viagens terem durações diferentes <sup>(185)</sup>. Com efeito, tal como explicado no considerando 254, os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar na rota Ischia/Procida/Nápoles não eram suficientes para garantir ligações regulares suficientes entre Ischia e Nápoles.

- (254) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida/Nápoles**, a Comissão observa que, para além da Caremar, a Medmar e a Alilauro estavam autorizadas a fornecer travessias nessa rota. No entanto, no que se refere aos serviços de transporte misto, a oferta de mercado era muito limitada, uma vez que o único prestador de serviços de transporte misto para além da Caremar era a Medmar, que prestava um serviço misto diário ao longo do ano (a partir de Ischia às 10h35) e dois serviços diários no período de verão (a partir de Ischia às 22h20 e a partir de Nápoles às 00h20)

<sup>(182)</sup> Ver, por exemplo, notícia de 12 de agosto de 2019, disponível no seguinte sítio Web: <https://nursesetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (última consulta em 5.6.2024).

<sup>(183)</sup> Nomeadamente, todos os 13 serviços diários de transporte de passageiros prestados pela SNAV na rota ao longo do ano (11 dos quais prestados em conjunto com a NLG) estavam sujeitos às obrigações de serviço público, e das 15 travessias diárias fornecidas pela NLG nesta rota ao longo do ano, 13 eram efetuadas ao abrigo das obrigações de serviço público (11 das quais em conjunto com a SNAV).

<sup>(184)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos prestados ao longo do ano a partir de Ischia, a Caremar disponibilizava-os às 8h45 e 13h50 e a Medmar às 17h00 no verão e às 16h35 no inverno; a partir de Nápoles, a Caremar disponibilizava esses serviços às 15h45 e 20h15 e a Medmar às 8h35, 14h10 e 18h30. No que respeita aos serviços de transporte de passageiros prestados ao longo do ano, a partir de Nápoles, a Caremar disponibilizava-os às 14h45 e a Alilauro às 7h35 e 20h10. A Caremar não prestava serviços de transporte de passageiros a partir de Ischia.

<sup>(185)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos por *ferry*, a escala em Procida acrescenta cerca de 15 minutos à viagem (que demora 1h25m na rota direta Ischia/Nápoles). No que se refere aos serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, a escala em Procida acrescenta quase 30 minutos à viagem (que demora 45 minutos na rota direta Ischia/Nápoles).

que, segundo a Itália, quase nunca foram prestados apesar de estarem sujeitos às obrigações de serviço público. Daqui resulta que a oferta da Medmar não era suficiente para satisfazer a procura, por parte dos utilizadores, de ligações frequentes e regulares entre Ischia, Procida e Nápoles. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros, nenhum operador prestava serviços de transporte marítimo de passageiros na rota ao longo do ano em condições de mercado. Com efeito, as sete travessias diárias fornecidas pela SNAV ao longo do ano estavam sujeitas às obrigações de serviço público. Além disso, os serviços da SNAV e os serviços da Caremar tinham de ser prestados em momentos diferentes do dia <sup>(186)</sup>. O único serviço prestado pela SNAV em condições de mercado nesta rota era uma travessia diária a partir de Ischia, às 11h25, no período de verão. Daqui resulta que este serviço visava principalmente a procura turística e não era suficiente para satisfazer plenamente a procura dos utilizadores. Por estas razões, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto e de transporte de passageiros na rota em questão.

(255) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida/Pozzuoli**, a Comissão observa que a Caremar operava em concorrência com a Medmar, que também fornecia travessias diárias nessa rota. No entanto, as travessias diárias fornecidas ao longo do ano estavam todas sujeitas às obrigações de serviço público, além de ocorrerem em número limitado (duas travessias diárias a partir de Ischia e duas travessias diárias a partir de Pozzuoli) e serem fornecidas às horas do dia não exploradas pela Caremar <sup>(187)</sup>. Por conseguinte, não só nenhum operador de transporte marítimo prestava serviços nesta rota ao longo do ano em condições de mercado, como também os serviços prestados pela Medmar no âmbito das obrigações de serviço público não eram substituíveis aos serviços da Caremar que cobriam momentos diferentes do dia. Por estas razões, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.

(256) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida**, a Comissão observa que a Caremar é obrigada a prestar, ao abrigo do novo contrato de serviço público, um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano (a partir de Procida às 15h30), para além dos serviços prestados nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles. A Região da Campânia incluiu este serviço abrangido pelas obrigações de serviço público no novo contrato de serviço público, em resposta a um pedido expresso do município de Procida no sentido de um maior número de ligações a partir de Procida ao longo do ano (ver considerando 181). Este pedido justificava-se pelo facto de a maior parte das ligações a Procida fornecidas pelo mercado ocorrerem no verão e se destinarem principalmente a satisfazer a procura turística. Com efeito, o mercado fornecia apenas uma ligação estável <sup>(188)</sup> em condições de mercado ao longo do ano (a partir de Ischia às 8h30, explorada pela SNAV). Tal como referido (considerandos 254 e 255), nenhum operador fornecia travessias diárias (serviços de passageiros ou serviços mistos) ao longo do ano em condições de mercado <sup>(189)</sup> nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles, e os serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público prestados pelos concorrentes da Caremar não asseguravam a ligação dos passageiros a partir de Procida à tarde (entre as 14h30 e as 17h50). Por esta razão, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.

<sup>(186)</sup> A partir de Nápoles, a Caremar tinha de assegurar partidas às 8h40, 11h45, 13h10 e 18h15, enquanto a SNAV tinha de assegurar partidas às 8h25, 16h20 e 19h00. A partir de Ischia, a Caremar tinha de assegurar partidas às 6h45, 10h15, 13h00, 14h30 e 16h25, enquanto a SNAV tinha de assegurar partidas às 7h10, 9h45, 13h50 e 17h40.

<sup>(187)</sup> A Medmar prestava o serviço a partir de Ischia às 2h30 e 18h55, e a partir de Pozzuoli às 4h10 e 20h30, enquanto a Caremar prestava o serviço a partir de Ischia às 7h20 (apenas no verão), 8h35, 11h30 e 17h30, e a partir de Pozzuoli às 9h00 (apenas no verão), 10h15, 14h00 e 18h55.

<sup>(188)</sup> Os serviços mistos prestados em condições de mercado pelas companhias de navegação Ippocampo, Rumore e Capitan Morgan eram demasiado escassos e instáveis para satisfazer as necessidades de ligação da população local. Tal como referido pela Itália [considerando 185, alínea f)], não só os operadores utilizavam um tipo de embarcações que só podiam operar em boas condições meteorológicas, como também tinham uma oferta centrada principalmente no período de verão, e nem sempre diária. No que diz respeito à rota Ischia/Procida, a Comissão observa que os concorrentes da Caremar operavam principalmente na época de verão, e nem sempre diariamente. Apenas a Rumore prestava um serviço misto diário ao longo do ano em condições de mercado (a partir de Ischia, às 10h40).

<sup>(189)</sup> Todos os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar nessas rotas ao longo do ano estavam sujeitos às obrigações de serviço público. Na rota Ischia/Procida/Pozzuoli, a Medmar prestava quatro serviços mistos diários ao longo do ano, todos no âmbito das obrigações de serviço público. Na rota Ischia/Procida/Nápoles, a Medmar tinha de prestar um serviço misto diário ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público e a SNAV sete serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano, todos no âmbito das obrigações de serviço público.

- (257) No que diz respeito à rota **Procida/Pozzuoli**, a Comissão observa que a Caremar tinha de prestar dois serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano, para além dos serviços prestados na rota Ischia/Procida/Pozzuoli, ao passo que os concorrentes da Caremar (Gestour, Ippocampo e Procida Lines) prestavam apenas serviços mistos por *ferry* na rota em questão. Estes serviços eram muito mais lentos do que os prestados pela Caremar (50 minutos de viagem por *ferry* contra 15 minutos de viagem por embarcação de sustentação hidrodinâmica) e, por conseguinte, não os podiam substituir. Em todo o caso, independentemente do grau de substituíbilidade dos serviços de transporte de passageiros e dos serviços mistos, a Comissão observa que os serviços dos concorrentes da Caremar ao longo do ano — apenas a Gestour e a Procida Lines<sup>(190)</sup> estavam autorizadas a prestar serviços ao longo do ano — eram prestados em momentos diferentes do dia dos assegurados pela Caremar<sup>(191)</sup>, deixando descoberto um período do dia importante para os passageiros pendulares diários (entre as 7h00 e as 9h00 a partir de Procida e entre as 9h00 e as 10h00 a partir de Pozzuoli). Por esta razão, a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte de passageiros na rota em questão.
- (258) No que diz respeito à rota **Procida/Nápoles**, a Comissão observa que a Caremar tinha de prestar quatro serviços diários de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica ao longo do ano, para além dos serviços prestados na rota Ischia/Procida/Nápoles, ao passo que a Medmar e a SNAV forneciam, respetivamente, apenas uma travessia diária para além da fornecida na rota Ischia/Procida/Nápoles (a Medmar a partir de Nápoles às 00h20 e a SNAV a partir de Nápoles às 12h30), no âmbito das obrigações de serviço público e em momentos diferentes do dia em relação às asseguradas pela Caremar<sup>(192)</sup>. Além disso, mesmo tendo em conta os serviços prestados pela SNAV e pela Medmar na rota Ischia/Procida/Nápoles, nenhum operador de transporte marítimo prestava serviços de transporte de passageiros na rota em condições de mercado ao longo do ano e os serviços de transporte de passageiros da Medmar e da SNAV no âmbito das obrigações de serviço público deixavam descobertos alguns períodos do dia importantes para assegurar a ligação dos passageiros pendulares diários (entre as 6h00 e as 7h00 e entre as 8h00 e as 10h00 a partir de Procida; e entre as 7h00 e as 8h00 e entre as 17h00 e as 18h00 a partir de Nápoles). Por esta razão, a Itália não cometeu um erro manifesto, no âmbito do novo contrato de serviço público, ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte de passageiros na rota em questão.
- (259) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as obrigações de serviço público estabelecidas no novo contrato de serviço público com a Caremar para a exploração das oito rotas acima referidas são justificadas por uma verdadeira necessidade pública de assegurar a continuidade territorial. Com efeito, no momento da atribuição do novo contrato de serviço público, as forças de mercado, por si só (mesmo com a imposição das obrigações de serviço público), eram insuficientes para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas pela Itália, em termos de frequência, continuidade e regularidade.
- (260) Esta conclusão aplica-se igualmente à prioridade de acostagem de que a Caremar beneficiava para a prestação dos serviços ao abrigo do novo contrato de serviço público. Tal como acima referido, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados no âmbito do regime de serviço público e que é uma medida acessória desses serviços em benefício do seu prestador<sup>(193)</sup>. Com efeito, o artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei 166/2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem é necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e para efeitos da execução das obrigações de serviço público (ver considerando 99). Efetivamente, se não houvesse prioridade de acostagem, a Caremar poderia ter de aguardar a sua vez antes de atracar e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma ligação fiável e conveniente para os cidadãos. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, uma vez que existem obrigações específicas de horários no novo contrato de serviço público para a partida das rotas de serviço público, a prioridade de acostagem contribui assegura que os portos afetam os atracadouros e os tempos de acostagem de uma forma que permita ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público. Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Caremar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver considerando 267).

<sup>(190)</sup> No entanto, segundo a Itália, a Procida Lines não prestou o serviço no período de 2012-2015.

<sup>(191)</sup> A partir de Procida, a Caremar prestava o serviço ao longo do ano às 8h10, enquanto a Gestour prestava o serviço ao longo do ano às 6h50, 9h30, 11h20 e 18h55 (e a Procida Lines deveria fazê-lo às 5h50, 7h50, 10h45, 12h40, 15h25, 17h30 e 19h15). A partir de Pozzuoli, a Caremar prestava o serviço às 8h50, enquanto a Gestour prestava o serviço ao longo do ano às 6h50, 9h30, 11h20 e 18h55 (e a Procida Lines deveria fazê-lo às 5h05, 7h05, 11h50, 13h35, 16h25, 18h25 e 20h00).

<sup>(192)</sup> A partir de Procida, a Caremar prestava serviços diários de transporte de passageiros às 6h35 e às 9h20; a partir de Nápoles, a Caremar prestava serviços diários de transporte de passageiros às 7h30 e às 17h45.

<sup>(193)</sup> Por exemplo, no caso da Laziomar, quando os serviços de transporte marítimo nas três rotas do arquipélago das ilhas Pontinas foram transferidos da Caremar para a Laziomar, a prioridade de acostagem relacionada com os portos servidos por essas rotas foi automaticamente transferida para a Laziomar.

*Abordagem menos restritiva*

- (261) A Itália optou por celebrar um contrato de serviço público com um operador (Caremar), não obstante o facto de vários operadores, tal como indicado no quadro 10, também assegurarem determinadas rotas no âmbito das obrigações de serviço público sem compensação.
- (262) A Comissão considera que o regime de obrigações de serviço público sem compensação, que esteve em vigor apenas até 2017 no golfo de Nápoles <sup>(194)</sup>, não era de modo algum comparável às obrigações de serviço público impostas à Caremar ao abrigo do novo contrato de serviço público, pelas razões a seguir expostas.
- (263) Em primeiro lugar, as obrigações de serviço público impostas aos concorrentes da Caremar eram diferentes das abrangidas pelo novo contrato de serviço público, uma vez que diziam respeito apenas à frequência, regularidade, tipos de embarcações utilizadas (ou seja, apenas para passageiros ou para passageiros, veículos e mercadorias) e tarifas máximas, ao passo que a Caremar também estava sujeita a obrigações em termos de pontualidade, qualidade e capacidade da embarcação utilizada (ver considerando 183).
- (264) Em segundo lugar, as obrigações de serviço público impostas aos concorrentes da Caremar não estavam sujeitas a sanções que garantissem a prestação do serviço em conformidade com essas obrigações; em contrapartida, o novo contrato de serviço público identifica um sistema articulado de sanções em caso de incumprimento das obrigações de serviço público (ver considerandos 90 e 91). Com base nas informações fornecidas pela Itália (ver considerando 183), a Comissão aceita que não teria sido possível satisfazer a procura dos utilizadores através da imposição de obrigações de serviço público sem compensação, uma vez que, em várias ocasiões, os concorrentes da Caremar não cumpriram as obrigações de serviço público <sup>(195)</sup> ou não prestaram os serviços ao abrigo das mesmas, já que tinham o direito de se retirar das suas obrigações de serviço público mediante notificação com 45 dias de antecedência, podiam solicitar uma suspensão do serviço ou podiam simplesmente recusar-se a continuar a cumprir as obrigações de serviço público <sup>(196)</sup>.
- (265) Por último, mesmo que fossem cumpridas, essas obrigações de serviço público não compensadas não teriam sido suficientes, por si só, para satisfazer plenamente a necessidade de serviço público identificada pela Itália — ou seja, assegurar a continuidade territorial entre o continente e as ilhas, satisfazendo as necessidades de transporte da população local (principalmente necessidades de trabalho e de estudo) através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis (ver considerandos 199 e 242) — uma vez que deixavam descobertos períodos do dia importantes para os passageiros pendulares diários.
- (266) Além disso, a Comissão toma nota do argumento da Itália segundo o qual também seria necessário optar por um contrato de serviço público devido à privatização da Caremar. Mais especificamente, a Itália alega que a colocação a concurso da Caremar juntamente com um novo contrato de serviço público permitiu assegurar a continuidade do serviço público marítimo e maximizar o valor a favor do Estado. Foi por este motivo que a Comissão concordou (ver considerando 105) que a Itália colocasse a concurso a Caremar juntamente com um novo contrato de serviço público. Ao fazê-lo, a Comissão aceitou igualmente, e reitera na presente decisão, que a Itália não podia impor outras obrigações de serviço público não compensadas a todos os operadores, tendo considerado preferível celebrar um contrato de fornecimento de serviços públicos exclusivamente com a Caremar.

*Conclusão*

- (267) Com base na apreciação acima, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao definir os serviços confiados à Caremar como um SIEG nas rotas identificadas no quadro 10. Ficam assim dissipadas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de início do procedimento de 2011 e na Decisão de alargamento de 2012.

<sup>(194)</sup> O sistema de obrigações de serviço público não compensadas manteve-se em vigor até 9 de janeiro de 2017. A partir de 10 de janeiro de 2017, a Caremar tornou-se o único operador marítimo sujeito a obrigações de serviço público no golfo de Nápoles.

<sup>(195)</sup> Ver nota de rodapé 126.

<sup>(196)</sup> Ver nota de rodapé 125.

- (268) A fim de concluir que está satisfeito o primeiro critério Altmark 1, a Comissão tem ainda de verificar se foram confiadas à Caremar obrigações de serviço público claramente definidas e que foram cumpridos os requisitos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. No que se refere ao primeiro aspeto, a Comissão observa que as obrigações de serviço público são claramente descritas no novo contrato de serviço público e nos respetivos anexos, que incluem, por exemplo, especificações em matéria de embarcações para cada rota (ver considerandos 83 a 91). Do mesmo modo, as regras que regem a compensação são pormenorizadas no novo contrato de serviço público, na Lei 166/2009 e na Deliberação 111/2007 (ver considerandos 92 a 96). O novo contrato de serviço público tem também uma duração clara (nove anos), identifica a Caremar como o operador do serviço público e inclui as disposições destinadas a evitar e recuperar eventuais sobrecompensações (ver considerando 94). No que se refere ao segundo aspeto, a Comissão observa que o novo contrato de serviço público foi objeto de concurso numa base não discriminatória relativamente a todos os armadores da União, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 (ver considerandos 69 e 70). Por conseguinte, a Comissão conclui que o primeiro critério Altmark se encontra preenchido.
- (269) Uma vez que a prioridade de acostagem é uma medida acessória dos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público identificados no âmbito do novo contrato de serviço público, também cumpre o primeiro critério do acórdão Altmark.

#### 9.1.2.2 Critério Altmark 2

- (270) A Comissão recorda que, na Decisão de alargamento de 2012 (ver o considerando 205 da Decisão de alargamento de 2012), tinha considerado, a título preliminar, que o segundo critério do acórdão Altmark se encontra preenchida.
- (271) Neste contexto, a Comissão observa que os parâmetros que servem de base para o cálculo da compensação foram previamente estabelecidos e respeitam os requisitos de transparência em conformidade com o segundo critério Altmark. Mais concretamente, os parâmetros com base nos quais a compensação foi calculada são explicados em pormenor na Deliberação 111/2007 e foram aplicados no novo contrato de serviço público (ver considerando 93). O método de cálculo da compensação, que inclui, por exemplo, os elementos de custo a ter em conta e a taxa de rendibilidade do capital, é descrito em pormenor na Deliberação 111/2007 (ver considerando 93). Uma vez que a prioridade de acostagem não implica uma compensação financeira a favor da Caremar, a Comissão considera que esta medida cumpre o segundo critério Altmark.
- (272) Por conseguinte, a Comissão conclui que o segundo critério do acórdão Altmark se encontra preenchido.

#### 9.1.2.3 Critério Altmark 3

- (273) De acordo com o terceiro critério Altmark, a compensação recebida pela prestação de SIEG não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos suportados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações.
- (274) Nos termos do artigo 16.º do novo contrato de serviço público, a compensação de serviço público é quantificada com base na metodologia estabelecida na Deliberação 111/2007 <sup>(197)</sup>, segundo a qual a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público (equilíbrio económico-financeiro), incluindo um lucro razoável. Tal como acima referido (ver considerandos 55 a 66), de acordo com a Deliberação 111/2007, o âmbito dos serviços, as tarifas máximas estabelecidas pelo contrato de serviço público e a compensação efetivamente concedida têm de ser definidas de molde a proporcionar ao prestador de serviços a cobertura dos custos associados à prestação de SIEG, tendo em conta as outras receitas, assim como um lucro razoável.
- (275) O acórdão Altmark não fornece uma definição exata de lucro razoável. De acordo com a Comunicação SIEG, deve entender-se por lucro razoável a taxa de rendibilidade do capital que seria exigida por uma empresa média ao ponderar a oportunidade de prestar o serviço de interesse económico geral durante a totalidade do período de atribuição, tendo em consideração o nível de risco. O nível de risco depende do setor em causa, do tipo de serviço e das características do mecanismo de compensação.

<sup>(197)</sup> Artigo 16.º, n.º 1, do novo contrato de serviço público.

- (276) Na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto à proporcionalidade da compensação paga às empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar. Nomeadamente, no que diz respeito à compensação paga a partir de 2010, a Comissão considerou, a título preliminar, que o prémio fixo de risco de 6,5 % não refletia um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Caremar não parecia assumir os riscos normalmente suportados na prestação desse tipo de serviços. Mais concretamente, os elementos de custo para efeitos do cálculo da compensação incluem todos os custos envolvidos na prestação do serviço e foram tidas em conta as variações, por exemplo, dos preços dos combustíveis. Como resultado, a Comissão considerou, nessa fase, que a Caremar poderia ter sido sobrecompensada.
- (277) A Comissão observa que determinados aspetos do método de compensação estabelecido no novo contrato de serviço público parecem, efetivamente, reduzir o risco comercial incorrido pela Caremar. A Comissão assinala, em especial, as seguintes disposições:
- Nos termos do artigo 13.º do novo contrato de serviço público, a Caremar pode solicitar anualmente à Região da Campânia o ajustamento das tarifas dos utilizadores à inflação, mas a Região da Campânia pode decidir não conceder o ajustamento solicitado ou suspender um ajustamento já concedido (ver considerando 89).
  - O artigo 17.º do novo contrato de serviço público visa manter o equilíbrio económico-financeiro do serviço público. Em especial, no caso de a compensação de serviço público ser insuficiente para cobrir o custo dos serviços confiados pelo novo contrato de serviço público, o artigo 17.º permite rever o sistema tarifário, o âmbito dos serviços públicos prestados ou os ativos marítimos da Caremar. Nos termos do artigo 17.º do contrato, as partes devem verificar, de três em três anos, as suas condições de equilíbrio económico e financeiro de acordo com os critérios estabelecidos na Deliberação 111/2007 e com as regras estabelecidas no contrato. Para o efeito, a Caremar deve enviar, até 30 de junho do terceiro ano de cada período regulamentar, um relatório atualizado com os resultados financeiros do período em causa.
- (278) Embora estas garantias pareçam reduzir o risco comercial incorrido pela Caremar, a Comissão considera que a empresa continua exposta ao risco de a compensação não ser suficiente para cobrir os custos da exploração do serviço. Com efeito, tal como mencionado acima (considerando 93), o equilíbrio económico e financeiro do serviço é verificado apenas de três em três anos e só é possível ativar um mecanismo de reequilíbrio em caso de subcompensação superior a 5 % da compensação total. Se esta revisão mostrar que a compensação é insuficiente para cobrir o custo do serviço público, a Caremar e a Itália só podem acordar na realização de alterações para o período de três anos subsequente. Nos termos do artigo 17.º, essas alterações (se existirem) são o resultado de um procedimento por negociação e, até que seja alcançado um acordo, a Caremar deve continuar a prestar o serviço público sem alterações. Em consequência, a Caremar permanece parcialmente exposta ao risco de que a compensação seja insuficiente para cobrir os custos da exploração do serviço. Embora o artigo 17.º do novo contrato de serviço público possa ser utilizado para restaurar o equilíbrio económico e financeiro, essa medida só pode ser tomada numa base prospetiva, sem a possibilidade de uma correção retroativa da sobrecompensação.
- (279) No que diz respeito ao lucro razoável autorizado ao abrigo do novo contrato de serviço público, tal como referido no considerando 60, a Deliberação 111/2007 previa a utilização de um prémio de risco de 6,5 % para determinar a rentabilidade do capital utilizando a fórmula CMPC.
- (280) A Itália sublinha que o prémio de risco foi determinado com base em análises macroeconómicas que atribuem um prémio de risco médio ao país ou à zona de referência para o setor em causa. Estas análises identificaram um prémio de risco médio de 6,4 % para a Itália. Por conseguinte, este prémio está em plena consonância com o prémio de risco de 4 % identificado na Deliberação 111/2007, com um aumento de 2,5 % para os serviços não exclusivos (prémio de risco de 6,5 %). A taxa (bruta) de 6,5 % foi utilizada até julho de 2015, ao passo que, posteriormente, para o novo contrato de serviço público, a taxa tida em conta para efeitos de compensação foi fixada em 10,55 %. A Itália alega que a taxa é superior à dos contratos anteriores — que fixavam uma taxa de 6,5 % — devido ao elevado risco empresarial a que a Caremar está exposta em virtude da provável subcompensação ao longo do tempo (ver considerando 198).

- (281) A este respeito, a Comissão observa que o novo contrato de serviço público não inclui nenhuma cláusula que permita um ajustamento da compensação em caso de desvios contratuais, para além da disposição destinada a alterar o âmbito do serviço público ou o sistema tarifário. Por conseguinte, no caso de um aumento do preço dos combustíveis ou de uma redução significativa do tráfego de passageiros, a Caremar está exposta ao risco de aumento dos custos ou de redução das receitas e, consequentemente, ao risco de subcompensação. Tal como referido no considerando 278, o contrato de serviço público prevê, em caso de subcompensação, medidas corretivas que produzem efeitos apenas no funcionamento futuro do serviço público, sem possibilidade de cobrir retroativamente as perdas já incorridas. Além disso, estas medidas corretivas previstas no contrato aplicam-se apenas a uma subcompensação superior a 5 % da compensação total (ver considerando 277), sendo a Caremar a suportar o risco de qualquer subcompensação igual ou inferior a 5 %, o que corresponde manifestamente a um montante significativo numa base anual. Este facto torna a prestação do serviço particularmente arriscada, uma vez que a empresa não pode contrabalançar retroativamente essa subcompensação através de um aumento das tarifas (que só podem ser ajustadas para o futuro), de uma redução do âmbito dos serviços públicos prestados ou de uma alteração dos ativos materiais da empresa para a prestação dos serviços.
- (282) A Comissão observa igualmente que o mecanismo acima referido expõe a Caremar a um risco de subcompensação superior ao suportado por outras companhias de navegação no mercado no mesmo período, para o qual se considerou justificado um prémio de risco de 6,5 %. Por exemplo, no que diz respeito às empresas Compagnia Italiana di Navigazione, ou seja, a adquirente da Tirrenia di Navigazione, e Società Navigazione Siciliana, ou seja, a adquirente da Siremar, a Comissão considerou justificado um prémio de risco de 6,5 % ao abrigo dos contratos de serviços públicos celebrados pelas autoridades italianas competentes em 2012 e 2016 com a Compagnia Italiana di Navigazione e a Società Navigazione Siciliana, respetivamente, tendo em conta o facto de os operadores de transporte marítimo poderem solicitar uma revisão do equilíbrio económico-financeiro do contrato logo em caso de subcompensação superior a 3 % da compensação total <sup>(198)</sup>. Numa perspetiva razoável, quanto mais elevado for o montante da subcompensação a suportar pelo operador, maior será o prémio de risco que poderá ser autorizado.
- (283) Para além do que precede, a fim de determinar se a rentabilidade do capital investido de 10,55 % para a Caremar é razoável, a Comissão calculou <sup>(199)</sup> o CMPC para as empresas da Europa Ocidental ativas no setor da construção naval e marítimo <sup>(200)</sup>, tendo em conta o risco-país para a Itália, relativamente a 2014 (ou seja, o ano anterior à assinatura do novo contrato de serviço público pela Caremar). Uma vez que tanto a taxa sem risco (calculada com base nas obrigações soberanas alemãs a 10 anos) como o prémio de risco-país para a Itália (calculado com base na notação do país da Moody's ou nos diferenciais de CDS) variam ao longo do ano, foi determinado o intervalo em que o CMPC mudou em 2014. Relativamente a este ano, o CMPC para as empresas deste setor situou-se entre 10,39 % e 11,84 %. Isto significa que uma empresa que opere no setor da construção naval e marítimo, como a Caremar, teria, em 2014, de gerar uma rentabilidade dentro deste intervalo que cobrisse o seu custo de financiamento por empréstimos e por capitais próprios. Neste contexto, e tendo em conta os riscos a que a Caremar está exposta numa perspetiva *ex ante* (ver considerando 281 *supra*), a rentabilidade do capital investido de 10,55 % para a Caremar, que foi selecionada através de um concurso público e concorrencial, estava em consonância com os riscos que a empresa corre ao prestar serviços públicos ao abrigo do novo contrato de serviço público. Por conseguinte, a Comissão considera que, nos anos anteriores à atribuição à Caremar, uma rentabilidade do capital de 10,55 % numa perspetiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que a empresa corre ao prestar serviços públicos ao abrigo do novo contrato de serviço público.

<sup>(198)</sup> No que diz respeito à Compagnia Italiana di Navigazione, ver Decisão (UE) 2020/1412 da Comissão, de 2 de março de 2020, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) aplicadas pela Itália a favor da Tirrenia di Navigazione e da sua adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 de 12.10.2020, p. 45), considerando 244 e 361. No caso da Società Navigazione Siciliana, ver Decisão (UE) 2022/448 da Comissão, de 17 de junho de 2021, relativa às medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex-2011/NN) aplicadas pela Itália a favor da Siremar e da sua adquirente Società Navigazione Siciliana (JO L 97 de 24.3.2022, p. 1), considerando 362.

<sup>(199)</sup> Para calcular o CMPC, a Comissão utilizou os conjuntos de dados publicados no sítio Web de Aswath Damodaran (professor de Finanças na Stern School of Business, Universidade de Nova Iorque) e obteve os dados históricos sobre as obrigações soberanas alemãs em [www.worldgovernmentbonds.com](http://www.worldgovernmentbonds.com).

<sup>(200)</sup> O CMPC é calculado com base nos dados relativos às empresas cotadas em bolsa. Neste caso, a amostra é constituída por 62 empresas europeias ativas no setor da construção naval ou marítimo cotadas em bolsa. Esta amostra é a melhor aproximação possível do setor em que a Caremar (que não está cotada em bolsa) opera, nomeadamente o transporte marítimo de passageiros, veículos e mercadorias. Um investidor privado utilizaria um grupo de referência semelhante para determinar a rentabilidade que espera da Caremar.

- (284) Por uma questão de exaustividade, numa perspectiva *ex post*, a Comissão observa que a compensação concedida à Caremar ao abrigo do novo contrato de serviço público está limitada a 10 778 897 EUR por ano, independentemente do montante do lucro razoável a que a Caremar tem direito (ver considerando 92). Em conformidade com o ponto 47 do Enquadramento SIEG de 2011, a Comissão aprecia se existiu uma compensação em excesso para toda a duração do contrato. Tal como ilustrado no quadro 11, com base nas informações fornecidas pela Itália, os valores relativos ao período de 2015-2021 mostram que, em alguns anos, a compensação de serviço público efetivamente recebida pela Caremar excedeu o montante elegível da compensação nesses mesmos anos (com exceção dos montantes para 2015, 2020 e 2021, que foram insuficientes para cobrir o custo líquido do serviço, o que resultou numa subcompensação para esses anos). Tal como mencionado no considerando 96, todas as sobrecompensações foram detetadas pela Região da Campânia e reembolsadas pela Caremar nos termos do artigo 18.º do novo contrato de serviço público.

Quadro 11

**Custo líquido do serviço público explorado pela Caremar no período de 2015-2021**

(EUR)

| Caremar                                    | 2015        | 2016         | 2017         | 2018        | 2019        | 2020                        | 2021                        | Total geral  |
|--------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------|
| <b>Receitas totais</b>                     | 12 941 000  | 28 392 000   | 29 807 000   | 31 807 921  | 32 885 236  | [20 000 000 – 30 000 000]   | [20 000 000 – 30 000 000]   | 182 741 669  |
| <b>– Custos totais</b>                     | 18 920 000  | 35 764 000   | 37 714 000   | 35 252 016  | 36 684 806  | [30 000 000 – 40 000 000]   | [30 000 000 – 40 000 000]   | 228 957 910  |
| <b>– Amortizações</b>                      | 1 033 000   | 2 045 000    | 1 827 000    | 1 705 330   | 1 639 441   | [1 000 000 – 2 000 000]     | [1 000 000 – 2 000 000]     | 11 380 741   |
| <b>= Custo líquido do serviço público</b>  | – 7 012 000 | – 9 417 000  | – 9 734 000  | – 5 149 425 | – 5 439 011 | – [11 000 000 – 12 000 000] | – [9 000 000 – 10 000 000]  | – 57 596 982 |
| <b>+ Rendibilidade do capital (10,5 %)</b> | – 202 000   | – 775 000    | – 645 000    | – 751 680   | – 697 858   | – [700 000 – 800 000]       | – [600 000 – 700 000]       | – 4 479 446  |
| <b>= Elegível para compensação</b>         | – 7 214 000 | – 10 192 000 | – 10 379 000 | – 5 901 105 | – 6 136 869 | – [10 000 000 – 20 000 000] | – [10 000 000 – 20 000 000] | – 62 076 428 |
| <b>+ Compensação efetiva</b>               | 4 961 000   | 10 778 000   | 10 778 000   | 10 363 306  | 8 462 289   | [10 000 000 – 20 000 000]   | [8 000 000 – 9 000 000]     | 64 301 641   |
| <b>= Sobre/subcompensação</b>              | – 2 253 000 | 586 000      | 399 000      | 4 462 201   | 2 325 420   | – [1 000 000 – 2 000 000]   | – [1 000 000 – 2 000 000]   | 2 225 213    |

- (285) O mecanismo de verificação previsto no artigo 17.º do novo contrato de serviço público para assegurar as condições de equilíbrio económico e financeiro do serviço diz respeito não só aos casos de subcompensação mas também de sobrecompensação (ver considerando 94). Em caso de sobrecompensação, a Região da Campânia deve atualizar a compensação paga para o período regulamentar seguinte. O artigo 18.º do novo contrato de serviço público prevê a recuperação da sobrecompensação para o período regulamentar pertinente no prazo de 30 dias a contar do pedido correspondente.

(286) De acordo com as informações fornecidas pela Itália, do montante agregado de sobrecompensação identificado no quadro 11, já foi recuperado um montante de 2 224 868 EUR para todo o período de 2015 a 2021 (ver considerando 96). Em especial, o procedimento de verificação, baseado nos valores auditados para 2015, 2016 e 2017 e nos valores provisórios para 2018, identificou os seguintes montantes:

- para 2015, 2 253 000 EUR (subcompensação);
- para 2016, 586 000 EUR (sobrecompensação);
- para 2017, 399 429 EUR (sobrecompensação);
- para 2018, 2 103 400 EUR (sobrecompensação).

(287) A verificação acima referida identificou uma sobrecompensação total de 835 058 EUR durante o período de 2015-2018, que foi recuperada pela Região da Campânia (ver considerando 96).

(288) Além disso, para o período de 2018-2021, o procedimento de verificação, com base nos valores auditados relativos aos anos de 2018, 2019 e 2020 e nos valores provisórios para 2021, identificou os seguintes montantes:

- para 2018, 4 462 201 EUR (sobrecompensação);
- para 2019, 2 325 420 EUR (sobrecompensação);
- para 2020, 1 676 056 EUR (subcompensação);
- para 2021, 1 618 352 EUR (subcompensação).

(289) A verificação acima referida identificou uma sobrecompensação residual de 1 389 811 EUR durante o período de 2018-2021, que foi devolvida à Região da Campânia (ver considerando 96) <sup>(201)</sup>.

(290) A Comissão considera que estas medidas são suficientes para evitar e detetar qualquer eventual compensação em excesso.

(291) Pelas razões acima expostas, tendo em conta que a rendibilidade do capital que a Caremar poderia esperar numa perspectiva *ex ante* estava em consonância com os riscos que correu ao prestar os serviços públicos ao abrigo do novo contrato de serviço público e que este contém um mecanismo de reembolso que garante a ausência de sobrecompensação, a Comissão conclui que a compensação de serviço público concedida à Caremar não ultrapassa o que é necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável.

(292) Quanto à prioridade de acostagem e a uma possível sobrecompensação que dela possa ter resultado, a Comissão observa que, visto que esta medida reduziria os custos de exploração ou aumentaria as receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador, através de uma diminuição dos custos de exploração ou de um aumento das receitas. A análise da Comissão confirmou que, no período de 2015-2021, a Caremar não reteve qualquer sobrecompensação (ver considerando 281) e que existe um mecanismo de reembolso adequado para assegurar a ausência (ou recuperação) de qualquer sobrecompensação também no período de 2022-2024 (considerando 290).

---

<sup>(201)</sup> Com base nas informações fornecidas pela Itália, as contas da Caremar relativas a 2018 revelaram uma sobrecompensação de 4 462 201 EUR. Tendo em conta que, durante a primeira verificação relativa ao período de 2015-2018, já foi devolvido à Região da Campânia um montante de 2 103 400 EUR para o ano de 2018 (no âmbito do saldo de 835 058 EUR), a diferença foi calculada em 2 358 801 EUR, o que, juntamente com os resultados dos outros exercícios (2019, 2020 e 2021), resultou na sobrecompensação total de 1 389 911 EUR, que também foi devolvida à Região da Campânia. Além disso, a Itália alegou que os dados financeiros de 2021 ainda são provisórios e serão verificados pela Região da Campânia, nos termos do artigo 17.º do contrato de serviço público, no contexto do último período regulamentar (2022 a 2024).

- (293) Ficam assim dissipadas as dúvidas da Comissão quanto à conformidade da compensação de serviço público concedida à Caremar, incluindo a prioridade de acostagem, com a terceira condição do acórdão Altmark. Esta conclusão não é afetada pelo facto de, em 2015, a Região da Campânia ter concedido 2 155 008 EUR à Caremar a fim de repor a posição financeira da Caremar no nível registado aquando da proposta bem-sucedida para a aquisição da mesma (considerandos 77 e 79). Essa transferência de recursos estava subordinada à aquisição da Caremar pelo proponente selecionado e estava estritamente limitada à cobertura da queda de valor registada nos capitais próprios da Caremar entre o final de 2013 e o final de 2014, devido ao litígio nacional que atrasou a adjudicação do concurso. Em caso de redução do valor que é recebido em comparação com o valor que teria sido recebido ao abrigo de um contrato, é prática comum do mercado que o credor da prestação tenha direito a uma redução do preço<sup>(202)</sup>. Tendo em conta que a reposição da posição financeira da Caremar tem o mesmo efeito de uma redução do preço da Caremar, a Comissão considera que a medida não conferiu qualquer vantagem à Caremar e ao seu adquirente.

#### 9.1.2.4 Critério Altmark 4

- (294) O quarto critério Altmark está preenchido se o beneficiário da compensação pela prestação de um SIEG tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso que permita selecionar a proposta capaz de prestar o SIEG ao menor custo para a coletividade ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.
- (295) Em conformidade com o ponto 63 da Comunicação SIEG, a forma mais simples de as autoridades públicas satisfazerem o quarto critério Altmark consiste em recorrer a um procedimento de contrato público transparente, aberto e não discriminatório, em conformidade com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(203)</sup> e a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(204)</sup>.
- (296) A Comissão observa que, no caso em apreço, o procedimento de concurso foi lançado antes da entrada em vigor da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(205)</sup> (aplicável aos contratos públicos adjudicados para a prestação de serviços de transporte marítimo) e da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(206)</sup>. Nessa altura, a Diretiva 2004/17/CE e a Diretiva 2004/18/CE ainda estavam em vigor. Contudo, a Diretiva 2004/17/CE não se aplica aos serviços de transporte marítimo como os prestados pela Caremar. Efetivamente, o artigo 5.º da Diretiva 2004/17/CE esclarece que o seu âmbito de aplicação inclui apenas os serviços de transporte por caminho-de-ferro, sistemas automáticos, elétricos, tróleis, autocarros ou cabo.
- (297) Os contratos públicos adjudicados pelas entidades adjudicantes no âmbito das suas atividades de exploração de serviços de transportes marítimos, costeiros ou fluviais são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2004/18/CE com base no respetivo considerando 20. Contudo, os serviços de transporte marítimo e fluvial estão também incluídos na lista do anexo II B dessa diretiva, o que implica<sup>(207)</sup> que apenas estão sujeitos aos respetivos artigos 23.º e 35.º, n.º 4. Isto significa que, ao abrigo da Diretiva 2004/18/CE, um contrato público relativo a serviços de transporte marítimo está sujeito apenas às obrigações referentes às especificações técnicas (artigo 23.º) e à obrigação de publicar um anúncio de adjudicação (após o contrato ter sido adjudicado, ou seja, no final e não no início do procedimento de adjudicação; ver artigo 35.º, n.º 4). As restantes regras previstas na Diretiva 2004/18/CE, incluindo as disposições sobre o conteúdo dos anúncios a publicar (artigo 36.º, n.º 1) e as disposições sobre os critérios de seleção (artigos 45.º a 52.º), não são aplicáveis aos contratos públicos relativos a serviços de transporte marítimo.

<sup>(202)</sup> Ver, por exemplo, artigo 9:401 (direito de reduzir o preço) dos princípios do direito europeu dos contratos (ver Lando, O. e Beale, H., *Principles of European Contract Law*, partes I e II, Kluwer Law International, Haia, 2000); ou artigo III.–3:601 (direito de reduzir o preço) do projeto do Quadro Comum de Referência (ver von Bar, C. et al., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law: Draft Common Frame of Reference*, edição resumida, Sellier European Law Publishers, Munique, 2009).

<sup>(203)</sup> Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

<sup>(204)</sup> Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços (JO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

<sup>(205)</sup> Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

<sup>(206)</sup> Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

<sup>(207)</sup> Nos termos do artigo 21.º da Diretiva 2004/18/CE.

- (298) Além disso, a Diretiva 2004/18/CE não se aplica, em caso algum, às concessões de serviços definidas no respetivo artigo 1.º, n.º 4<sup>(208)</sup>. A Comissão observa que as concessões de serviços (e os contratos públicos) com algum interesse transfronteiriço permanecem, não obstante, sujeitas aos princípios gerais de transparência, de não discriminação e de igualdade de tratamento. Com base no que precede, a Comissão conclui que a Diretiva 2004/18/CE só é passível de aplicação no caso de um contrato público, mas não no que diz respeito a uma concessão de serviços. Além disso, uma vez que o caso em apreço diz respeito a serviços de transporte marítimo objeto de um contrato de serviço público, apenas seriam aplicáveis alguns dos requisitos dessa diretiva, conforme referido no considerando 305. Neste contexto, a Comissão considera que não pode basear-se unicamente no cumprimento das Diretivas Contratos Públicos para demonstrar a conformidade com o quarto critério Altmark.
- (299) Por este motivo, a Comissão aprecia abaixo se o procedimento de concurso utilizado pela Itália foi competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. Para efetuar esta apreciação, a Comissão baseia-se nas orientações pertinentes estabelecidas na sua Comunicação sobre a noção de auxílio estatal<sup>(209)</sup> (em especial nos pontos 89 e seguintes) e na Comunicação SIEG (em especial nos pontos 63 e seguintes).

*Natureza competitiva e transparente do concurso*

- (300) O ponto 90 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal especifica que um procedimento de concurso tem de ser competitivo<sup>(210)</sup> para permitir a participação de todos os proponentes interessados e elegíveis no processo. Além disso, de acordo com o ponto 91 da mesma comunicação, o procedimento tem de ser transparente para permitir que todos os proponentes interessados sejam igual e devidamente informados em cada fase do procedimento de concurso. Esse ponto salienta ainda que a acessibilidade de informação, o tempo suficiente para os proponentes interessados, bem como a clareza dos critérios de seleção e de adjudicação são elementos fundamentais para um procedimento de seleção transparente, e indica que um concurso tem de ser suficientemente publicitado, para que todos os potenciais proponentes possam tomar conhecimento do mesmo.
- (301) No caso em apreço, o convite à manifestação de interesse foi publicado no Suplemento do *Jornal Oficial da União Europeia*, na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, bem como no sítio Web da Região da Campânia (ver considerando 68). Este convite convidava todos os que pudessem assegurar a continuidade do serviço público de transporte marítimo e a continuidade territorial com as ilhas do golfo de Nápoles a manifestarem o seu interesse e não impunha quaisquer condições adicionais. Foi concedido tempo suficiente (de 17 de julho de 2012 a 21 de setembro de 2012) aos potenciais proponentes para que manifestassem adequadamente o seu interesse, a fim de poderem então participar nas fases subsequentes do processo. Por conseguinte, a Comissão considera que a venda da Caremar e a adjudicação do novo contrato de serviço público foram amplamente divulgadas junto de todos os possíveis proponentes.
- (302) Além disso, os proponentes devem receber todos os documentos e informações necessários para a participação no procedimento de concurso que lhes permitam avaliar adequadamente a empresa colocada à venda. Tais informações têm de ser disponibilizadas aos potenciais proponentes de forma transparente e não discriminatória, devendo todos os participantes interessados ter igual acesso às informações pertinentes. Pelas razões a seguir expostas (considerandos 303 a 308), a Comissão considera que estas condições estão preenchidas no caso em apreço.
- (303) Em primeiro lugar, o convite à manifestação de interesse indicava que os proponentes tinham de ser capazes de «garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo». Embora o convite não especificasse de que modo os proponentes poderiam comprovar o cumprimento deste requisito, exceto no que respeita a certos requisitos financeiros (ver considerando 308), por omissão, isto significava que poderiam ser utilizados quaisquer meios adequados de prova. Este critério de seleção, que era o único no que se refere ao acesso ao procedimento de concurso, justificava-se face ao objetivo prosseguido e foi comunicado a todos os proponentes interessados.

<sup>(208)</sup> O artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 2004/18/CE estabelece o seguinte: «Concessão de serviços» é um contrato com as mesmas características que um contrato público de serviços, com exceção de que a contrapartida dos serviços a prestar consiste quer unicamente no direito de exploração do serviço, quer nesse direito acompanhado de um pagamento».

<sup>(209)</sup> Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

<sup>(210)</sup> Na Comunicação sobre a noção de auxílio estatal, a Comissão observa que os Tribunais da União fazem referência, no contexto dos auxílios estatais, a um procedimento de concurso «aberto». A utilização do termo «aberto», no entanto, não se refere a um procedimento específico ao abrigo das Diretivas Contratos Públicos. Por conseguinte, a Comissão considera que o termo «competitivo» se afigura mais adequado. Na referida comunicação, a Comissão observa igualmente que a sua intenção não é desviar-se das condições substantivas estabelecidas na jurisprudência.

- (304) Em segundo lugar, a 166/2009 deixou claro às partes interessadas que seria celebrado um novo contrato de serviço público após a conclusão do procedimento de concurso e que havia sido fixado um montante máximo anual da compensação de serviço público de 19 839 226 milhões de EUR por ano. Além disso, o convite à manifestação de interesse indicava que o objetivo era vender a Caremar a um preço superior a 6 000 000 EUR. Por outro lado, tal como confirmado pela Itália, todas as informações pertinentes referentes ao âmbito da venda, incluindo o projeto de contrato de serviço público a celebrar entre o adquirente e a Itália, foram disponibilizadas às nove partes admitidas à fase seguinte do procedimento de concurso. As partes puderam assim decidir se apresentavam ou não uma proposta e, se o fizessem, qual seria o valor da mesma. Assim sendo, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse havia deixado suficientemente claro que a venda era referente à atividade da Caremar agregada a um novo contrato de serviço público. Após terem manifestado o seu interesse, as partes receberam acesso a todas as informações necessárias para tomarem uma decisão quanto à possível proposta.
- (305) Em terceiro lugar, a Comissão considera que o convite à manifestação de interesse atraiu um número substancial de potenciais proponentes (dez).
- (306) Em quarto lugar, as nove empresas convidadas para a fase seguinte do concurso receberam posteriormente informações pormenorizadas da Região da Campânia sobre o procedimento (ver considerando 73).
- (307) Em quarto lugar, o convite continha as informações mínimas necessárias para possibilitar a apresentação de uma manifestação de interesse (isto é, a continuidade do serviço público) e não poderia ter conduzido à exclusão de outros operadores marítimos interessados. As autoridades responsáveis pelo planeamento decidiram assegurar a continuidade do serviço público e da ligação das ilhas do golfo de Nápoles com o continente. Esta condição foi previamente comunicada a todos os potenciais operadores que manifestaram interesse em participar no procedimento de concurso, tal como explicado acima. A Comissão observa igualmente que todas as informações pertinentes sobre os critérios de seleção e o desenvolvimento subsequente do procedimento foram incluídas na carta de convite enviada às nove partes admitidas à fase de apresentação de propostas, que a Itália facultou à Comissão.
- (308) Por último, tal como referido na Decisão de alargamento de 2012 (pontos 138 a 144), o projeto de concurso inicial relativo à Caremar incluía determinados requisitos técnicos e financeiros (ou seja, volumes de milhas náuticas e volumes de negócio predeterminados no setor do transporte marítimo) que teriam impedido a participação no concurso de empresas que não fossem companhias de navegação. No entanto, tal como referido no considerando 70, o convite à apresentação de propostas publicado já não incluía esses critérios técnicos, que foram substituídos por requisitos financeiros relativos a uma capacidade económica e financeira adequada, comprovada pela confirmação por, pelo menos, duas instituições financeiras, de uma capacidade económica e financeira de 6 milhões de EUR ou de ativos líquidos de, pelo menos, 6 milhões de EUR (ver considerando 70). A Comissão considera que os referidos requisitos financeiros, que estão associados ao preço mínimo fixado para a venda da Caremar (ver considerando 74), são necessários para assegurar a capacidade financeira dos proponentes com interesse em comprar a Caremar e garantir a continuação dos serviços marítimos no golfo de Nápoles, em conformidade com as disposições do novo contrato de serviço público. Além disso, como resulta claramente do processo de concurso, estes requisitos não impediram a participação de um número adequado de possíveis proponentes.
- (309) A intenção da Região da Campânia de alienar a atividade da Caremar e de celebrar um novo contrato de serviço público com uma duração de nove anos com o proponente selecionado foi divulgada junto de todos os possíveis proponentes no mercado regional ou internacional pertinente. Além disso, a Comissão tem em conta que os potenciais proponentes podiam manifestar facilmente o seu interesse, sem terem de assumir qualquer compromisso nessa fase. Desde que pudessem demonstrar que cumpriam o único critério de seleção de garantir a continuidade do serviço, as partes recebiam todas as informações necessárias e era-lhes concedido tempo suficiente para decidirem o valor da proposta que pretendiam apresentar para a aquisição da atividade da Caremar e para a prestação desses serviços.
- (310) Por último, a Comissão observa que a comunicação com os proponentes interessados lhes permitiu ser igual e devidamente informados em cada fase do procedimento de concurso, tal como descrito nos considerandos 67 a 77.
- (311) Por estas razões, a Comissão considera que, no seu conjunto, o procedimento de concurso foi competitivo e transparente, ficando dissipadas as suas dúvidas, expressas na Decisão de início do procedimento de 2011 e na Decisão de alargamento de 2012, de que o procedimento de concurso não tivesse sido suficientemente transparente devido a possíveis deficiências no convite à manifestação de interesse.

*Natureza não discriminatória do concurso*

- (312) O ponto 92 da Comunicação sobre a noção de auxílio estatal salienta que o tratamento não discriminatório de todos os proponentes em todas as fases do procedimento e os critérios objetivos de seleção e adjudicação previamente especificados no que se refere ao processo são condições indispensáveis para assegurar que a operação resultante está em sintonia com as condições de mercado. Além disso, esse ponto especifica que, a fim de garantir a igualdade de tratamento, os critérios de adjudicação devem permitir comparar e avaliar as propostas de forma objetiva.
- (313) Conforme indicado *supra* (ver considerando 303), o convite à manifestação de interesse incluía a condição única de que os proponentes conseguissem garantir a continuidade do serviço de transporte marítimo. Todas as dez partes que responderam ao convite e manifestaram interesse tinham conhecimento dessa obrigação. A Comissão considera que esta condição era objetiva e tinha sido suficientemente esclarecida a todas as partes interessadas no convite à manifestação de interesse. A carta de convite indicava que o critério de adjudicação era o do melhor preço e especificava a metodologia para o calcular (ver considerando 73). Este critério era objetivo e permitia comparar e avaliar objetivamente as propostas, uma vez que se baseava no montante do desconto proposto em relação ao montante máximo de compensação constante do convite à apresentação de propostas e no preço proposto para a aquisição da Caremar em relação ao preço mínimo constante do convite à apresentação de propostas.
- (314) Nove proponentes interessados que foram admitidos à fase seguinte do concurso foram então convidados a apresentar uma proposta, tendo todos eles recebido as mesmas informações (ver considerando 73). Todos os proponentes tiveram a possibilidade de solicitar esclarecimentos antes do termo do prazo para a apresentação das propostas e, para garantir a maior transparência, a Região da Campânia publicou igualmente as perguntas mais frequentes e as respetivas respostas antes do termo desse prazo (ver considerando 73). O resultado do procedimento de seleção foi divulgado publicamente na sessão pública realizada em 29 de julho de 2013 pelo comité do concurso e todos os proponentes foram informados do procedimento discricionário de verificação iniciado pela Região da Campânia para verificar a adequação e a fiabilidade da melhor proposta e do resultado desse procedimento (ver considerando 73).
- (315) Por conseguinte, ficam esclarecidas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de início do procedimento de 2011 quanto à possibilidade de o convite à manifestação de interesse não ter uma natureza suficientemente transparente e incondicional. Todas as partes foram corretas e igualmente informadas ao longo de todas as etapas do procedimento de concurso, podendo assim apresentar uma proposta com pleno conhecimento do procedimento e dos requisitos. A Comissão considera igualmente que os critérios de adjudicação permitiram comparar e avaliar objetivamente as propostas.

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

- (316) O ponto 65 da Comunicação SIEG estipula que, com base na jurisprudência do Tribunal de Justiça, a realização de um procedimento de contrato público só exclui a existência de auxílios se permitir a seleção do concorrente com capacidade para prestar o serviço ao menor custo para a coletividade.
- (317) No caso em apreço, o novo contrato de serviço público agregado à atividade da Caremar, e não apenas o contrato de serviço público propriamente dito, foi colocado a concurso segundo o critério do preço mais baixo. A Itália decidiu que o preço de venda da atividade da Caremar deveria ser superior a 6 000 000 EUR (ver considerando 74), tendo, para o novo contrato de serviço público, fixado um montante máximo para todo o respetivo período de vigência, sujeito a revisão em baixa.
- (318) O ponto 67 da Comunicação SIEG indica que o «preço mais baixo» preenche evidentemente o quarto critério Altmark.
- (319) A Comissão observa que a Itália colocou a tónica na escolha do operador que prestaria o serviço ao preço mais baixo, utilizando a fórmula descrita no considerando 73. A fórmula utilizada para o cálculo do preço líquido mais elevado inclui uma determinada taxa de ajustamento baseada no rendimento das obrigações do Estado a nove anos, a fim de ter em conta a duração do contrato. Além disso, tal como referido no considerando 308, os critérios técnicos apresentados no projeto de concurso inicial foram suprimidos antes da publicação da proposta e substituídos por requisitos financeiros, de forma a garantir a natureza competitiva e transparente do procedimento. Além disso, a carta de convite à apresentação de propostas continha todas as informações necessárias para

apresentar as propostas financeiras e técnicas, bem como um convite a todos os proponentes para acederem à «sala de consulta de dados», onde podiam consultar e copiar, sempre que tal fosse viável, quaisquer informações pertinentes relativas à Caremar, o seu plano industrial e a carta de serviço. Por conseguinte, a Comissão considera que a utilização do preço mais baixo como critério de adjudicação para o serviço em causa, agregada à venda da atividade da Caremar, permitiu à Itália criar uma concorrência efetiva e obter um serviço com o maior valor possível ao menor custo para a coletividade.

- (320) No que diz respeito à agregação do serviço à venda da atividade da Caremar, a Comissão considerou, na Decisão de alargamento de 2012, e a título preliminar, que a colocação a concurso do novo contrato de serviço público sem a obrigação de assumir as embarcações da Caremar necessárias para prestar o serviço público teria resultado num custo inferior para a coletividade.
- (321) A Comissão já concluiu acima que o procedimento de concurso foi suficientemente transparente e não discriminatório para permitir a participação do maior número possível de potenciais proponentes. Com efeito, na sequência da publicação em grande escala do convite à manifestação de interesse, dez operadores de serviços marítimos responderam afirmativamente e nove foram admitidos à fase de apresentação de propostas. Todas as informações pertinentes relativas ao procedimento de concurso foram fornecidas na carta de convite enviada aos nove operadores.
- (322) Após a fase de manifestação de interesse, foram apresentadas três propostas competitivas, que foram avaliadas pela Região da Campânia.
- (323) A condição obrigatória de garantir a continuidade do serviço público e a agregação dos ativos às obrigações de serviço público estão inter-relacionadas. Em especial, ao agregar a venda da Caremar a um novo contrato de serviço público, a adquirente, a SNAV/Rifim, fica automaticamente sujeita à obrigação de garantir a continuidade do serviço público e é-lhe concedida prioridade de acostagem. A Comissão considera que a agregação da atividade da Caremar ao novo contrato de serviço público e à concessão da prioridade de acostagem não resulta num preço inferior ao que teria sido obtido se os ativos e este contrato tivessem sido vendidos em separado, pelos motivos a seguir apresentados.
- (324) A atividade da Caremar tem estado exclusivamente associada à prestação do serviço público e à garantia da continuidade territorial. Com efeito, todas as embarcações da Caremar foram e são atualmente utilizadas para o serviço público. Além disso, as embarcações da Caremar cumprem os requisitos técnicos previstos no novo contrato de serviço público. Isto significa que, graças à venda dessas embarcações, juntamente com a atribuição do novo contrato de serviço público, qualquer empresa (mesmo que não estivesse equipada com embarcações conformes com os requisitos técnicos por ele impostos) teria podido cumprir as condições do novo contrato de serviço público em termos de tipo de embarcações a utilizar para a prestação do SIEG. Não se pode alegar que um vendedor privado teria obtido um preço mais elevado se essas embarcações ou algumas delas tivessem sido vendidas sem a referida condição. Com efeito, o valor das embarcações da Caremar dependia principalmente da sua aptidão para executar as obrigações de serviço público abrangidas pelo novo contrato de serviço público. Na ausência de qualquer ligação com o novo contrato de serviço público, as embarcações da Caremar atrairiam uma procura comercial reduzida, a menos que fossem adquiridas para fins de investimentos, restauração e modernização num curto espaço de tempo. No entanto, afigura-se pouco provável que estas embarcações pudessem ter sido vendidas para fins de navegação, para além daquele que incluía a condição de assegurar a continuidade do serviço público, por um preço mais elevado do que aquele pelo qual foram orçamentadas.
- (325) Além disso, se o contrato de serviço público tivesse sido objeto de concurso separado da venda da Caremar, a Comissão considera improvável que potenciais proponentes possuísem tais recursos (ou seja, nove embarcações e equipamento industrial e comercial) prontamente disponíveis para reafetação a fim de cumprirem as obrigações de serviço público previstas no novo contrato de serviço público. Esta consideração é particularmente válida, tendo em conta que o novo contrato inclui requisitos específicos sobre as embarcações a utilizar nas diferentes rotas do serviço público (ver considerando 88) e sanções em caso de incumprimento de determinadas normas mínimas de qualidade (ver considerando 83). Qualquer operador que tivesse os recursos necessários já os teria, provavelmente, afetado a outras rotas e a sua reafetação em conformidade com o novo contrato de serviço público teria necessariamente conduzido à perda de receitas em relação à sua utilização anterior.

- (326) Por conseguinte, a Comissão considera que a agregação dessas embarcações ao contrato de serviço público permitiu obter um preço mais elevado pelas embarcações da Caremar face ao que a Itália teria obtido ao vendê-las separadamente. O facto de, em contrapartida pela exploração das embarcações nas rotas de serviço público, o seu adquirente receber uma compensação de serviço público durante um período de nove anos tornou essas embarcações mais atrativas, do ponto de vista comercial, do que seriam se fossem vendidas de forma isolada. Assim sendo, a Comissão conclui que a Itália não associou condições que fossem suscetíveis de reduzir o preço ou que um vendedor privado não teria exigido.
- (327) A Comissão conclui que fica esclarecida a sua dúvida sobre se a colocação a concurso do novo contrato de serviço público juntamente com a atividade da Caremar não poderia resultar num menor custo para a coletividade.
- (328) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a utilização do preço mais baixo como critério de adjudicação do novo contrato de serviço público agregado à atividade da Caremar conduziu a que múltiplos operadores marítimos manifestassem interesse em adquirir a atividade da Caremar e em prestar o serviço público marítimo que serve as ilhas do golfo de Nápoles.
- (329) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o quarto critério Altmark se encontra preenchido no que se refere a esta medida.

#### 9.1.2.5 Conclusão

- (330) Dado que as quatro condições definidas pelo Tribunal de Justiça no processo Altmark se encontram cumulativamente preenchidas, a Comissão conclui que a adjudicação do novo contrato de serviço público agregado à atividade da Caremar e à concessão de prioridade de acostagem à Caremar não confere uma vantagem económica a esta última nem à sua adquirente, a SNAV/Rifim.
- (331) Uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE se encontram preenchidos, a Comissão conclui que a adjudicação do contrato de serviço público agregada à privatização da Caremar e à concessão de prioridade de acostagem à Caremar e à sua adquirente, a SNAV/Rifim, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

#### 9.1.3 As medidas previstas na Lei 163/2010

- (332) Na Decisão de início do procedimento de 2011, a Comissão considerou, a título preliminar, que todas as medidas previstas no Decreto-Lei n.º 125/2010, convertido, com alterações, na Lei 163/2010, constituem um auxílio estatal a favor das empresas do antigo Grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, na medida em que os respetivos beneficiários puderam utilizar estas medidas para cobrir as necessidades de liquidez e, assim, melhorar a sua posição financeira global.
- (333) Com base nas informações recebidas durante a investigação formal, a Comissão considera que as três medidas devem ser apreciadas separadamente.

##### 9.1.3.1 Possível utilização de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez

- (334) Recursos estatais: os fundos em causa foram concedidos pelo Estado a partir do seu próprio orçamento (ver considerando 130) e a sua utilização para efeitos de liquidez foi possibilitada pela Lei 163/2010. A medida é, por conseguinte, imputável ao Estado e concedida através de recursos estatais.
- (335) Seletividade: esta medida só foi concedida às empresas do antigo Grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, pelo que é seletiva.
- (336) Vantagem económica: segundo a Itália, a Caremar beneficiou dos fundos em questão para realizar obras de modernização da frota, a fim de assegurar a sua conformidade com as normas internacionais em matéria de segurança. Algumas das obras diziam respeito a duas unidades da frota da Caremar que foram transferidas, a título gratuito, para a Laziomar (ver considerando 203). Segundo a Itália, estes fundos nunca foram utilizados para efeitos de liquidez (ver considerando 203) e a Comissão não encontrou provas que corroborassem o contrário.

- (337) Uma vez que a Caremar não utilizou estes fundos para efeitos de liquidez a fim de evitar custos que normalmente teria de suportar recorrendo aos seus próprios recursos financeiros, as dúvidas manifestadas na Decisão de início do procedimento de 2011 deixaram de ser válidas e a Comissão considera que não foi, por conseguinte, conferida qualquer vantagem económica à Caremar através da utilização dos referidos fundos.
- (338) Conclusão: uma vez que nem todos os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE se encontram preenchidos, a Comissão conclui que a medida não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

#### 9.1.3.2 Isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização

- (339) Conforme descrito no considerando 102, alínea a), nos termos do artigo 1.º da Lei 163/2010, alguns atos e operações realizados para privatizar o grupo Tirrenia e descritos no artigo 19.º-B, n.ºs 1 a 15, do Decreto-Lei 135/2009, convertido, com alterações, na Lei 166/2009, estão isentos de quaisquer impostos normalmente devidos sobre os mesmos.
- (340) Em primeiro lugar, a Comissão realça que têm de ser apreciados dois conjuntos separados de transferências: i) as transferências das antigas filiais da Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) da Tirrenia para as regiões da Campânia, Sardenha e Toscana; ii) a transferência da Caremar da Região da Campânia para a SNAV/Rifim. Os impostos objeto de isenção são, em especial, o imposto de registo, as taxas de registo de hipoteca e de registo predial, o imposto de selo, o IVA e o IRC. Os beneficiários desta medida de auxílio seriam o vendedor, o adquirente ou ambos. A presente decisão diz respeito apenas à segunda transferência <sup>(211)</sup>.
- (341) Antes de mais, a Comissão observa que, ao abrigo do Decreto Presidencial n.º 633 de 26 de outubro de 1972, as transferências de empresas em atividade ou de unidades de negócio para outra empresa não são consideradas entregas de bens, pelo que não são abrangidas pelo IVA. Por conseguinte, uma vez que operações como a venda da Caremar à SNAV/Rifim não estão sujeitas ao IVA, a isenção fiscal não pode ter conferido uma vantagem à Caremar no que diz respeito a este imposto. Além disso, a Comissão observa que o contrato de venda da Caremar indica claramente que o adquirente, isto é, a SNAV/Rifim, tem de suportar todos os custos relacionados com a venda (isto é, as taxas de registo, os custos notariais, as taxas de registo predial, as taxas de registo de hipoteca, o imposto de selo, etc.), não fazendo referência a qualquer isenção gozada pela SNAV/Rifim sobre tais custos. No que diz respeito à isenção do imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas, este último aplica-se apenas às receitas geradas pela entidade tributável. No entanto, no caso em apreço, a SNAV/Rifim adquiriu a Caremar à Região da Campânia, o que significa que esta operação constituiu uma despesa para a SNAV/Rifim e, consequentemente, não podia ser devido qualquer imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas. Por conseguinte, esta medida não se aplica à SNAV/Rifim. Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que nem a Caremar nem a SNAV/Rifim beneficiaram destas isenções fiscais.
- (342) Pelas razões que precedem, nenhuma das isenções fiscais supracitadas constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

#### 9.1.3.3 Possibilidade de utilização de recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez

- (343) Na Decisão de início do procedimento de 2011 e na Decisão de alargamento de 2012, a Comissão identificou a possibilidade de as empresas do (antigo) grupo Tirrenia, incluindo a Caremar, utilizarem recursos do FAS <sup>(212)</sup> para satisfazerem as suas atuais necessidades de liquidez. Contudo, no decurso do procedimento formal de investigação, a Itália esclareceu que os recursos do FAS não pretendiam constituir uma compensação adicional para a Caremar nem para a SNAV/Rifim (nem para qualquer outra das empresas do antigo grupo Tirrenia ou para os respetivos adquirentes). Ao invés, estes recursos foram disponibilizados para complementar as dotações orçamentais previstas para o pagamento das compensações de serviço público às empresas do antigo grupo Tirrenia, caso estas se revelassem insuficientes. Efetivamente, o artigo 1.º, n.º 5-B, da Lei 163/2010 permitia que as regiões utilizassem os recursos do FAS para financiarem uma parte da compensação de serviço público regular, garantindo assim a continuidade dos serviços públicos marítimos. Por outras palavras, esta medida diz apenas respeito a uma afetação de recursos no orçamento do Estado italiano para o pagamento das compensações de serviço público.

<sup>(211)</sup> O primeiro conjunto de transferências foi apreciado na Decisão (UE) 2020/1412 (ver considerandos 417 e seguintes dessa decisão).

<sup>(212)</sup> Recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate*, ver considerando 102, alínea b).

- (344) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os recursos do FAS são apenas uma fonte de financiamento para permitir ao Estado pagar as compensações de serviço público (concedidas com base na convenção inicial prorrogada) e não constituem uma medida distinta da qual a Caremar possa beneficiar para além destas compensações de serviço público. Por conseguinte, a possível utilização de recursos do FAS não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

#### 9.1.4 Conclusão sobre a existência de um auxílio

- (345) Com base na apreciação acima, a Comissão conclui que:

- a compensação concedida à Caremar pela exploração de rotas marítimas no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012 (ou seja, o período de prorrogação da convenção inicial) e a prioridade de acostagem associada à prestação desses serviços constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE;
- a adjudicação do novo contrato de serviço público para o período compreendido entre 16 de julho de 2015 e 15 de julho de 2024, agregada à privatização da Caremar e à concessão de prioridade de acostagem ligada à prestação desses serviços, cumpre os quatro critérios Altmark e, por conseguinte, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,
- uma vez que a Caremar não utilizou os fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez, conforme permitido pela Lei 163/2010, essa medida não constitui um auxílio estatal a favor da Caremar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE,
- as isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Caremar não constituem um auxílio estatal à Caremar ou à SNAV/Rifim na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE;
- a possibilidade de utilizar recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei 163/2010, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

#### 9.2. Legalidade do auxílio

- (346) As medidas de auxílio abrangidas pela presente decisão foram aplicadas antes de aprovação formal pela Comissão. Por conseguinte, uma vez que estas medidas de auxílio não estavam isentas de notificação nos termos da Decisão 2005/842/CE ou da Decisão 2012/21/UE, foram concedidas pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE <sup>(213)</sup>.

#### 9.3. Compatibilidade do auxílio

- (347) A compatibilidade da compensação de serviço público concedida à Caremar no âmbito da convenção inicial prorrogada e da prioridade de acostagem ligada à prestação desses serviços deve ser apreciada à luz do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

- (348) Conforme referido *supra* (secção 3.1.1), a prorrogação da convenção inicial após o fim de 2008 foi executada por atos jurídicos subsequentes, da seguinte forma:

- a) O Decreto-Lei 207/2008, convertido na Lei 14/2009, prorrogou a convenção inicial de 1 de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009;
- b) O Decreto-Lei 135/2009, convertido na Lei 166/2009, prorrogou, entre outros aspetos, a convenção inicial de 1 de janeiro de 2010 a 30 de setembro de 2010;
- c) O Decreto-Lei 125/2010, convertido na Law 163/2010, prorrogou novamente a convenção inicial de 1 de outubro de 2010 até ao final dos processos de privatização da Tirrenia e da Siremar.

- (349) Neste contexto, a Comissão observa que essas três prorrogações são anteriores à entrada em vigor, em 31 de janeiro de 2012, da Decisão 2012/21/UE e do Enquadramento SIEG de 2011. Contudo, o artigo 10.º da Decisão 2012/21/UE e o ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 contêm regras relativas à sua aplicação também aos auxílios concedidos antes da sua entrada em vigor.

<sup>(213)</sup> A Comissão irá apreciar se tal se confirma na secção 5.3.1.

- (350) Em especial, o artigo 10.º, alínea a), da Decisão 2012/21/UE dispõe que: «os regimes de auxílio executados antes da entrada em vigor da presente decisão [ou seja, antes de 31 de janeiro de 2012] que sejam compatíveis com o mercado interno e isentos da obrigação de notificação em conformidade com a Decisão SIEG de 2005 continuam a ser compatíveis com o mercado interno e a estar isentos da obrigação de notificação por um período suplementar de dois anos». Isto significa que os auxílios concedidos durante o período compreendido entre a entrada em vigor da Decisão 2005/842/CE, em 19 de dezembro de 2005, e a entrada em vigor da Decisão 2012/21/UE, em 31 de janeiro de 2012, são considerados compatíveis com o mercado interno, mas só a partir da data em que foram concedidos até 30 de janeiro de 2014, inclusive. Por outro lado, o artigo 10.º, alínea b), dispõe que: «os auxílios executados antes da entrada em vigor da presente decisão [ou seja, antes de 31 de janeiro de 2012] e que não sejam compatíveis com o mercado interno, nem isentos da obrigação de notificação em conformidade com a Decisão 2005/842/CE, mas que cumpram as condições estabelecidas na presente decisão, são compatíveis com o mercado interno e estão isentos da obrigação de notificação prévia».
- (351) Quanto ao Enquadramento SIEG de 2011, os pontos 68 e 69 especificam que a Comissão aplicará os princípios nele enunciados a todos os projetos de auxílios que lhe sejam notificados, independentemente de a notificação ter sido efetuada antes ou depois de 31 de janeiro de 2012, assim como a auxílios ilegais sobre os quais venha a tomar uma decisão após 31 de janeiro de 2012, mesmo que o auxílio tenha sido concedido antes dessa data. Neste último caso, não são aplicáveis as disposições dos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60 do Enquadramento SIEG de 2011.
- (352) Tendo em conta o que precede, as regras relativas à aplicação da Decisão 2005/842/CE e da Decisão 2012/21/UE e do Enquadramento SIEG de 2011, tal como são acima descritas, implicam que a compensação de serviço público concedida à Caremar de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012, durante o período de prorrogação da convenção inicial, pode ser apreciada ao abrigo da Decisão 2005/842/CE ou, se o auxílio não for abrangido pela Decisão 2005/842/CE, ao abrigo do Enquadramento SIEG de 2011 (sem ter em conta o disposto nos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60 do Enquadramento SIEG de 2011, uma vez que todas as prorrogações da convenção inicial foram adotadas antes de 31 de janeiro de 2012) <sup>(214)</sup>.
- (353) A Comissão observa que tanto a Decisão 2005/842/CE como a Decisão 2012/21/UE só se aplicam aos auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público concedidas para as ligações marítimas com ilhas que tenham registado um tráfego médio anual não superior a 300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do SIEG.
- (354) Os valores apresentados pela Itália (ver quadros 3 e 9 nos considerandos 175 e 176) não permitem concluir que o tráfego médio anual de passageiros durante os dois exercícios precedentes a cada prorrogação da convenção inicial não excedeu 300 000 passageiros. Com efeito, os dados fornecidos são superiores a esse limiar <sup>(215)</sup> ou estão incompletos <sup>(216)</sup>.
- (355) Por conseguinte, a Comissão avaliará se a compensação de serviço público concedida à Caremar pela exploração das rotas marítimas ao abrigo da convenção inicial prorrogada (ou seja, as oito rotas no golfo de Nápoles exploradas no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012 e as três rotas no arquipélago das ilhas Pontinas exploradas no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de maio de 2011) cumpre as condições do Enquadramento SIEG de 2011. Tal como referido no considerando 351, uma vez que o auxílio foi concedido antes de 31 de janeiro de 2012 (ou seja, da entrada em vigor do Enquadramento SIEG de 2011), o Enquadramento SIEG de 2011 continua a ser aplicável, com exceção das disposições dos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

<sup>(214)</sup> A convenção inicial foi prorrogada três vezes: em 30 de dezembro de 2008 (até 31 de dezembro de 2009), em 25 de setembro de 2009 (até 30 de setembro de 2010) e em 5 de agosto de 2010 (até 31 de julho de 2012).

<sup>(215)</sup> É o caso do tráfego de passageiros nas rotas Capri/Sorrento em 2009 e 2010 e Capri/Nápoles em 2009, 2010, 2011 e 2012.

<sup>(216)</sup> No que diz respeito à primeira e segunda prorrogações (30 de dezembro de 2008 e 25 de setembro de 2009), a Itália não forneceu dados relativos aos dois anos anteriores a cada uma delas. No que diz respeito à terceira prorrogação, (5 de agosto de 2010), a Itália forneceu dados relativos aos anos de 2009 e 2010, mas não a 2008. Em todo o caso, relativamente a esses anos, os únicos dados significativos são os relativos às rotas Capri/Sorrento e Capri/Nápoles, enquanto para as outras rotas os dados foram fornecidos de forma agregada, ou seja, para a rota Ischia/Procida/Nápoles sem separar os segmentos Ischia/Procida, Procida/Nápoles e Ischia/Nápoles, e para a rota Ischia/Procida/Pozzuoli sem separar o segmento Procida/Pozzuoli. Relativamente a 2010, com exceção das rotas Capri/Sorrento e Capri/Nápoles, os dados foram fornecidos de forma agregada.

9.3.1 *Verdadeiro SIEG*

- (356) De acordo com o ponto 12 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios devem ser concedidos a verdadeiros serviços de interesse económico geral, corretamente definidos, na aceção do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado». O ponto 13 esclarece que «os Estados-Membros não podem impor obrigações específicas de serviço público a serviços cuja prestação esteja já assegurada ou possa ser assegurada, de forma satisfatória e em condições, como o preço, características objetivas de qualidade, continuidade e acesso ao serviço, que se coadunem com o interesse público, tal como definido pelo Estado, por empresas que operem em condições normais de mercado. Quanto à questão de saber se se trata de um serviço que pode ser fornecido pelo mercado, a avaliação da Comissão limita-se a controlar se a definição do Estado-Membro está viciada por um erro manifesto, salvo se o direito da União impuser normas mais rigorosas». Por último, o ponto 56 do Enquadramento SIEG de 2011 faz referência à «vasta margem discricionária dos Estados-Membros» quanto à natureza dos serviços suscetíveis de serem qualificados de interesse económico geral.
- (357) A apreciação no sentido de apurar se existe um verdadeiro SIEG também deve ser realizada à luz da Comunicação SIEG (ver considerando 170 e 186), do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 (ver considerando 173, 174 e 175) e da jurisprudência (ver considerando 176 e 177). Por conseguinte, a Comissão tem de apreciar, relativamente ao período de prorrogação:
- a) Se havia **procura dos utilizadores**;
  - b) Se essa procura não podia ser satisfeita pelos operadores do mercado na ausência de uma obrigação imposta pelas autoridades públicas (**existência de uma deficiência do mercado**);
  - c) Se o mero recurso a obrigações de serviço público era insuficiente para corrigir essa carência (**abordagem menos restritiva**).

*Procura dos utilizadores*

- (358) Ao abrigo da convenção inicial prorrogada, foi confiada à Caremar a prestação de serviços regulares de transporte marítimo de passageiros e veículos (incluindo veículos de salvamento), a preços predeterminados, através de *ferries* e embarcações rápidas (ou seja, TMV no caso de serviços mistos ou embarcações de sustentação hidrodinâmica no caso de serviços exclusivamente de passageiros), de acordo com os horários indicados no programa de transporte marítimo estabelecido pela Região da Campânia, tal como apresentado na secção 3.3.1. As obrigações de serviço público impostas à Caremar diziam respeito aos portos servidos, ao tipo de embarcações atribuídas às ligações marítimas exploradas no âmbito do regime de serviço público, à frequência, horários e continuidade do serviço, à qualidade do serviço e às tarifas máximas a cobrar (ver considerando 40 a 44). As obrigações de serviço público impostas à Caremar aquando das prorrogações (ou seja, 1 de janeiro de 2009, 1 de janeiro de 2010 e 1 de outubro de 2010) correspondiam às previstas na convenção inicial (ver considerando 37).
- (359) A Comissão recorda, em primeiro lugar, que a Itália impôs as obrigações de serviço público previstas na convenção inicial sobretudo para garantir a continuidade territorial entre o continente e as ilhas e contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa, através de serviços de transporte marítimo regulares e fiáveis. A Comissão já concluiu (ver considerando 242) que estes são efetivamente objetivos legítimos de interesse público.
- (360) No que diz respeito à procura dos utilizadores, as considerações já expressas nos considerando 243 e 244 aplicam-se igualmente à convenção inicial prorrogada. Com efeito, as estatísticas pormenorizadas por rota fornecidas pela Itália sobre os passageiros, veículos e mercadorias transportados pela Caremar nos anos de 2009 a 2012 mostram que as rotas asseguradas pela Caremar se caracterizavam por uma procura significativa que se manteve estável ao longo do tempo (ver considerando 174).

*Existência de uma deficiência do mercado*

- (361) No que diz respeito à existência de uma deficiência do mercado nas rotas asseguradas pela Caremar no golfo de Nápoles, pelas razões explicadas nos considerando 362 a 366 *infra*, a Comissão considera que a conclusão a que chegou no que diz respeito à situação concorrencial existente no momento da atribuição do novo contrato de serviço público (ver considerando 259) se aplica igualmente ao período de 2009-2012, ou seja, aquando das prorrogações da convenção inicial.
- (362) Em primeiro lugar, as rotas de serviço público exploradas pela Caremar durante o período da convenção inicial prorrogada no golfo de Nápoles (ou seja, no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012) eram as mesmas que lhe tinham sido confiadas ao abrigo do novo contrato de serviço público [ver considerando 34, alínea a), e considerando 84] e as obrigações de serviço público impostas à Caremar nesse período diferiam apenas muito ligeiramente das impostas ao abrigo do novo contrato de serviço público em termos de frequências e horários, tal como descrito no considerando 39. Com efeito, tanto ao abrigo do novo contrato de serviço público como da convenção inicial prorrogada, a Caremar estava sujeita às mesmas obrigações de continuidade, frequência, regularidade e pontualidade, obrigações relativas ao número, tipo e capacidade das embarcações atribuídas às rotas sujeitas às obrigações de serviço público, obrigações tarifárias e obrigações de qualidade do serviço.

(363) Em termos de frequências e horários, o programa de transporte marítimo pertinente para a Caremar nessas rotas para o período de 16 de janeiro de 2012 a 31 de julho de 2012 foi estabelecido pela Região da Campânia na Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9.8.2011, com a redação que lhe foi dada pela Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30.12.2011. Esse programa era idêntico ao que esteve na base da imposição das obrigações decorrentes do novo contrato de serviço público (ver considerando 83 a 85). Entre 1 de janeiro de 2009 e 15 de janeiro de 2012, a Caremar esteve sujeita ao programa de transporte marítimo estabelecido pela Região da Campânia na Decisão Executiva Regional n.º 548 de 1 de abril de 2007, que tinha sido adotada ao abrigo da convenção inicial (ver considerando 36). A Comissão observa que as diferenças entre o programa de 2007 e o de 2011 (tal como descritas no considerando 39) eram muito ligeiras, tendo sido ditadas pela necessidade de aproximar o mais possível os serviços da Caremar das necessidades de transporte marítimo das populações locais. Tal como explicado pela Itália (considerandos 178 a 181), o quadro processual para a definição pela Região da Campânia das obrigações de serviço público no setor do transporte marítimo é estabelecido pelo artigo 17.º da Lei Regional n.º 3 de 28 de março de 2002, que prevê uma verificação regular e, se necessário, uma atualização do âmbito das obrigações de serviço público impostas aos operadores de transporte marítimo, incluindo a Caremar. Por conseguinte, em 2010, a Região da Campânia lançou uma consulta pública sobre o âmbito das obrigações de serviço público cumpridas pela Caremar ao abrigo da convenção inicial prorrogada, que conduziu a uma atualização das frequências e dos horários, não só da Caremar, mas também de todos os prestadores de serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público no golfo de Nápoles, aprovada pela Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011. Esta atualização foi ainda ligeiramente ajustada pela Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011, no que respeita aos serviços da Caremar, a fim de ter em conta outros pedidos do município de Procida, que considerou não estar suficientemente coberto ao abrigo do programa de transporte marítimo aprovado pela Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011.

(364) Tal como explicado pela Itália (ver considerando 184), a situação concorrencial das oito rotas exploradas pela Caremar no golfo de Nápoles no período de 1 de janeiro de 2009 a 15 de janeiro de 2012, ou seja, aquando das prorrogações da convenção inicial, era muito semelhante à do período de 2012-2015, ou seja, antes da atribuição do novo contrato de serviço público, tal como avaliada nos considerandos 249 a 259. A título excecional, como mencionado pela Itália (considerando 183), entre o final de dezembro de 2010 e 1 de outubro de 2011, a Caremar era o único operador marítimo a assegurar, no âmbito das obrigações de serviço público, as rotas Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida e Procida/Nápoles; por sua vez, a Gestour e a Procida Lines exploravam, no âmbito das obrigações de serviço público, a rota Procida/Pozzuoli, dado que, nesse período, todos os outros operadores de transporte marítimo se recusaram a prestar os serviços no âmbito das obrigações de serviço público. No mesmo período, a Região da Campânia teve de aumentar o âmbito das obrigações de serviço público impostas à Caremar (em termos de frequências e horários) para fazer face à interrupção súbita dos serviços prestados por alguns dos concorrentes da Caremar. Esta interrupção repentina constitui um indício claro de que a população local não podia confiar totalmente nos serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público prestados pelos concorrentes da Caremar.

(365) Tendo em conta o que precede, e com base nas informações fornecidas pelos concorrentes da Caremar nas suas observações (ver considerandos 150, 151, 161 e 168), a Comissão observa o seguinte:

- a) No que diz respeito à rota **Capri/Sorrento**, no período de 2009-2011, a Caremar era o único operador que aí prestava serviços mistos ao longo do ano. Com efeito, os concorrentes da Caremar prestavam apenas serviços de transporte marítimo de passageiros (no caso da NLG e da Alimar<sup>(217)</sup>) ou prestavam também serviços mistos, mas apenas no período de verão (no caso da SNAV<sup>(218)</sup> e da Aligruson<sup>(219)</sup>). Dado que os serviços prestados pela SNAV e pela Aligruson permaneceram inalterados durante o período de 2009-2012 [ver considerando 185, alínea a)], e que os serviços da Caremar sofreram apenas alterações muito ligeiras entre 2009 e 2012, principalmente devido a ajustamentos limitados dos horários [ver considerando 39, alínea a)], a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que diz respeito à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.

<sup>(217)</sup> A Alimar prestou os referidos serviços apenas em 2009 e 2010.

<sup>(218)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos, a SNAV estava autorizada a efetuar 10 travessias diárias por TMV (seis de Capri para Sorrento às 7h35, 9h15, 12h10, 15h55, 17h40 e 18h05; e quatro de Sorrento para Capri, às 8h10, 11h25, 13h50 e 16h35), mas apenas no período de verão (mais concretamente, de 1 de abril a 3 de novembro).

<sup>(219)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos, a Aligruson estava autorizada a efetuar quatro travessias diárias (duas de Sorrento para Capri às 11h30 e 14h00; e duas de Capri para Sorrento às 12h30 e 18h05), mas apenas no período de verão.

- b) No que diz respeito à rota **Capri/Nápoles**, no período de 2009-2011, a Caremar era o único operador que aí prestava serviços mistos ao longo do ano. Com efeito, os concorrentes da Caremar na rota (SNAV, NLG, Neapolis e Metrò del Mare) prestavam apenas serviços de transporte marítimo de passageiros e nem sempre ao longo do ano [ver considerando 185, alínea b)]. Tal como explicado no considerando 252, os serviços de transporte de passageiros não podiam ser considerados uma alternativa aos serviços mistos, uma vez que deixavam por satisfazer uma parte importante da procura dos utilizadores, ou seja, a procura de transporte de veículos (incluindo ambulâncias) e de serviços postais. Além disso, em 2009 e 2010, não foram prestados serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano em condições de mercado (apenas no âmbito das obrigações de serviço público). Em 2011, esses operadores do mercado começaram a prestar alguns serviços em condições de mercado ao longo do ano, nomeadamente cinco travessias pela Neapolis (a partir de Capri às 8h50, 14h10 e 17h30; e a partir de Nápoles às 10h00 e 16h05) e duas travessias pela NLG (a partir de Capri às 9h35 e 11h35), que, por si só, eram insuficientes para garantir a continuidade entre Capri e o continente. Em primeiro lugar, nenhum desses serviços tinha lugar no início da manhã (ou seja, entre as 5h00 e as 8h30), ou seja, um momento do dia em que os serviços eram bastante necessários para os passageiros pendulares. Em segundo lugar, os serviços de mercado respondiam principalmente à procura turística, uma vez que eram prestados em momentos do dia não adequados para estudantes e trabalhadores. Com efeito, a maioria das travessias fornecidas pelos concorrentes da Caremar ao longo do ano estava sujeita às obrigações de serviço público, o que sugere que, em princípio, o mercado não as teria fornecido na ausência de uma imposição formal das autoridades públicas. No entanto, tal como explicado pela Itália, nem a imposição das obrigações de serviço público garantia o serviço, tal como demonstrado pelo facto de, entre o final de dezembro de 2010 e 1 de outubro de 2011, os concorrentes da Caremar terem deixado de prestar os serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público em várias rotas, incluindo a rota Capri/Nápoles [ver considerando 183, alínea b)]. Neste contexto, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.
- c) No que diz respeito à rota direta **Ischia/Nápoles**, no período de 2009-2011, a Caremar prestava serviços mistos por *ferry*, em concorrência com a Medmar, e serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, em concorrência com a Alilauro. A situação concorrencial descrita pela Itália [ver considerando 185, alínea c)] mostra que os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar não eram suficientes para satisfazer as necessidades públicas da população local. Em primeiro lugar, os concorrentes da Caremar não prestavam qualquer serviço em condições de mercado nesta rota direta e os serviços prestados no âmbito das obrigações de serviço público eram assegurados apenas no verão (no caso dos serviços mistos prestados pela Medmar de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011) ou, em todo o caso, em momentos diferentes do dia dos assegurados pela Caremar <sup>(220)</sup>. Por esta razão, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto e de transporte de passageiros na rota em questão. Esta conclusão mantém-se válida mesmo que se considere que a ligação direta Ischia/Nápoles seria substituível pela ligação com escala em Procida, apesar de as viagens terem durações diferentes <sup>(221)</sup>. Com efeito, tal como explicado no considerando 365, alínea d), os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar na rota Ischia/Procida/Nápoles não eram suficientes para garantir ligações regulares suficientes entre Ischia e Nápoles.
- d) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida/Nápoles**, no período de 2009-2011 a Caremar era o único operador de transporte marítimo que aí prestava um número suficiente de serviços diários de transporte (misto e de passageiros) ao longo do ano. No que se refere aos serviços de transporte misto, nenhuma companhia de navegação operava na rota ao longo do ano em condições de mercado; com efeito, a Medmar, que era a única outra empresa que prestava serviços mistos na rota, operava no âmbito das obrigações de serviço público, e, segundo a Itália, essas obrigações de serviço público, que, em todo o caso, seriam executadas em momentos diferentes do dia das asseguradas pela Caremar, não eram cumpridas [ver considerando 185, alínea d)]. No que respeita aos serviços de transporte de passageiros, a única outra

<sup>(220)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos prestados ao longo do ano a partir de Ischia, a Caremar disponibilizava-os às 8h45 e a Medmar (a partir de 1 de outubro de 2011) às 17h00 no verão e às 16h35 no inverno; a partir de Nápoles, a Caremar disponibilizava esses serviços às 16h05 e 20h25 e a Medmar (a partir de 1 de outubro de 2011) às 8h35, 14h10 e 18h30. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros prestados ao longo do ano, a partir de Nápoles, a Caremar disponibilizava-os, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, às 7h50 e 18h15 e a Alilauro, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, às 9h35 e, a partir de 1 de outubro de 2011, às 7h35 e 20h10; a partir de Ischia, a Caremar disponibilizava esses serviços, de 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, às 6h50 e 8h50 e a Alilauro não os prestou ao longo do ano a partir de Ischia no período entre 1 de janeiro de 2009 e 30 de setembro de 2011. A partir de 1 de outubro de 2011, quando a Alilauro começou a prestar serviços abrangidos pelas obrigações de serviço público de Ischia para Nápoles ao longo do ano, a Caremar deixou de prestar serviços de transporte de passageiros de Ischia para Nápoles.

<sup>(221)</sup> No que diz respeito aos serviços mistos por *ferry*, a escala em Procida acrescenta cerca de 15 minutos à viagem (que demora 1h25m na rota direta Ischia/Nápoles). No que se refere aos serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, a escala em Procida acrescenta quase 30 minutos à viagem (que demora 45 minutos na rota direta Ischia/Nápoles).

empresa que os prestava na rota, a SNAV, fornecia apenas uma travessia diária ao longo do ano (estando todas as outras travessias concentradas no período de verão), nomeadamente a que partia de Ischia (Casamicciola) às 9h45 e de Procida às 10h05. Este serviço era claramente insuficiente para satisfazer as necessidades de transporte marítimo da população local, uma vez que era prestado num momento do dia não adequado às necessidades dos passageiros pendulares (principalmente trabalhadores e estudantes) a partir de Ischia e tinha lugar apenas num sentido. Em contrapartida, tal como referido no considerando 39, alínea d), de 1 de janeiro de 2009 a 31 de setembro de 2011, a Caremar tinha de assegurar oito serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano e, a partir de 1 de outubro de 2011, 10 serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano, em momentos do dia adequados aos passageiros pendulares<sup>(222)</sup>, com mais duas travessias no período de 1 de junho a 30 de setembro<sup>(223)</sup>. Por esta razão, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto e de transporte de passageiros na rota em questão.

- e) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida/Pozzuoli**, no período de 2009-2011, a Caremar prestava aí serviços mistos por *ferry* em concorrência com a Medmar. A situação concorrencial descrita pela Itália [ver considerando 185, alínea e)] mostra que os serviços prestados pela Medmar com escala em Procida não eram suficientes para satisfazer as necessidades públicas da população local, dada a sua frequência muito limitada (uma vez por dia ao longo do ano no âmbito das obrigações de serviço público, com uma travessia adicional a partir de Ischia às 7h30 durante o período escolar em condições de mercado) e a sua concentração no início da manhã, que deixava totalmente descoberto o resto do dia<sup>(224)</sup>. Por esta razão, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte marítimo misto na rota em questão.
- f) No que diz respeito à rota **Ischia/Procida**, a Comissão observa que, no período de 2009-2011, a Caremar não tinha de prestar qualquer serviço para além dos já prestados nas rotas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles [ver considerando 39, alínea f)]. Por conseguinte, não é necessário avaliar a situação concorrencial deste segmento separadamente da situação concorrencial já descrita no considerando 365, alínea d), e no considerando 365, alínea e), no que respeita às rotas Ischia/Procida/Nápoles e Ischia/Procida/Pozzuoli.
- g) No que diz respeito à rota **Procida/Pozzuoli**, no período de 2009-2011, a Caremar prestava serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica em concorrência com a Procida Lines, a Gestour e a Ippocampo, que exploravam serviços mistos por *ferry* nessa rota. No entanto, os serviços da Caremar e os serviços prestados pelos respetivos concorrentes não eram substituíveis, uma vez que as travessias por embarcação de sustentação hidrodinâmica são muito mais rápidas do que as efetuadas por *ferry* (50 minutos de viagem de *ferry* contra 15 minutos de viagem por embarcação de sustentação hidrodinâmica). Em todo o caso, independentemente do grau de substituíbilidade dos serviços de transporte de passageiros e dos serviços mistos, os serviços prestados pelos concorrentes da Caremar ao longo do ano, nomeadamente pela Gestour e pela Procida Lines, uma vez que a Ippocampo operava apenas no período de verão, eram prestados em momentos diferentes do dia dos assegurados pela Caremar<sup>(225)</sup> [ver considerando 185, alínea g)]. Por esta razão, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte de passageiros na rota em questão.

<sup>(222)</sup> Nomeadamente, a partir de Nápoles às **8h50** (9h55 até 1 de outubro de 2011), **11h45**, **13h10**, **15h10** e **18h15**. A partir de Ischia às **7h30**, **10h10**, **13h05** (12h00 até 1 de outubro de 2011), **14h30** (14:15 até 1 de outubro de 2011), **16h30** (16h15 até 1 de outubro de 2011).

<sup>(223)</sup> Nomeadamente, de Ischia para Procida e, posteriormente, para Nápoles às **19h35** (com partida de Procida às 20h00); e de Nápoles para Procida e, posteriormente, para Ischia às **20h55** (com partida de Procida às 21h30).

<sup>(224)</sup> De 1 de janeiro de 2009 a 30 de setembro de 2011, a Medmar prestava apenas um serviço em condições de mercado, nomeadamente a partir de Ischia às **7h30**, durante o período escolar (de 16 de setembro a 14 de junho) e dois serviços no âmbito das obrigações de serviço público ao longo do ano, nomeadamente a partir de Ischia (Casamicciola) às **2h30**; e a partir de Pozzuoli às **4h10**.

<sup>(225)</sup> A partir de Procida, a Caremar disponibilizava esses serviços ao longo do ano às 8h25 (8h10 a partir de 1 de outubro de 2011), a Gestour ao longo do ano às 6h50, 9h30, 11h20, 14h05 (até 30 de setembro de 2011), 17h05 (até 30 de setembro de 2011) e 18h55, e a Procida Lines às 5h50, 7h50, 10h45, 12h40, 15h25, 17h30 e 19h15). A partir de Pozzuoli, a Caremar disponibilizava esses serviços às 8h55 (8h50 a partir de 1 de outubro de 2011), a Gestour prestava-os ao longo do ano às 6h00, 8h30, 10h35, 12h55, 15h05 (até 30 de setembro de 2011), 17h55 (até 30 de setembro de 2011) e 19h50 e a Procida Lines disponibilizava-os às 5h05, 7h05, 9h25 (até 30 de setembro de 2011), 11h50, 13h35, 16h25, 18h25 e 20h00).

- h) No que diz respeito à rota **Procida/Nápoles**, no período de 2009-2011 a Caremar prestava serviços de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica em concorrência com a SNAV e a Medmar. No entanto, até 30 de setembro de 2011, a Medmar não fornecia travessias para além das efetuadas na rota Ischia/Procida/Nápoles, e a SNAV fornecia apenas uma travessia ao longo do ano, para além das já efetuadas na rota Ischia/Procida/Nápoles (a partir de Procida às 7h35). A partir de 1 de outubro de 2011, a Medmar fornecia uma travessia diária para além das efetuadas na rota Ischia/Procida/Nápoles (a partir de Nápoles às 00h20) e a SNAV continuou a fornecer apenas uma travessia diária ao longo do ano, para além das já efetuadas na rota Ischia/Procida/Nápoles (a partir de Nápoles às 12h30). Todas essas travessias foram fornecidas no âmbito das obrigações de serviço público e em momentos diferentes do dia das asseguradas pela Caremar<sup>(226)</sup> [ver considerando 185, alínea h)]. Além disso, mesmo tendo em conta os serviços prestados pela SNAV e pela Medmar na rota Ischia/Procida/Nápoles, nenhum operador de transporte marítimo prestava serviços de transporte de passageiros na rota em condições de mercado ao longo do ano e os serviços de transporte de passageiros da Medmar e da SNAV no âmbito das obrigações de serviço público deixavam descobertos alguns períodos do dia importantes para assegurar a ligação dos passageiros pendulares diários (entre as 6h00 e as 7h00 e entre as 8h00 e as 10h00 a partir de Procida; e entre as 7h00 e as 8h00 e entre as 17h00 e as 18h00 a partir de Nápoles). Por estas razões, a Comissão considera que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado no que respeita à prestação de serviços de transporte de passageiros na rota em questão.

(366) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as obrigações de serviço público estabelecidas na convenção inicial prorrogada para a exploração das rotas no golfo de Nápoles são justificadas por uma verdadeira necessidade pública de assegurar a continuidade territorial. Com efeito, aquando das prorrogações da convenção inicial (2009 e 2010), as forças de mercado, por si só (mesmo com a imposição das obrigações de serviço público), eram insuficientes para satisfazer as necessidades de serviço público identificadas pela Itália, em termos de frequência, continuidade e regularidade.

(367) No que diz respeito às rotas no arquipélago das ilhas Pontinas, tal como acima referido [ver considerando 34, alínea b)], a Caremar prestava serviços mistos e de transporte de passageiro nas rotas Ponza/Formia, Ponza/Anzio e Formia/Ventotene até 31 de maio de 2011. As obrigações de serviço público impostas à Caremar nas rotas no arquipélago das ilhas Pontinas diziam respeito aos portos servidos, ao tipo e à capacidade das embarcações atribuídas às ligações marítimas exploradas no âmbito do regime de serviço público, à frequência do serviço e às tarifas máximas a cobrar (ver considerando 36, alíneas d), e) e f), e considerandos 40 a 44).

(368) A Comissão observa que, entre 1 de janeiro de 2009 e 31 de maio de 2011, dois outros operadores, Vetur e/ou SNAP, ofereciam um serviço de transporte de passageiros nas rotas Ponza/Formia, Ponza/Anzio e Formia/Ventotene. No entanto, tal como explicado pela Itália, os serviços da Vetur e da SNAP não podiam ser considerados substituíveis aos oferecidos pela Caremar em termos de continuidade e regularidade (ver considerando 186).

(369) Em especial, na rota **Ponza/Formia**, a Vetur prestava ao longo do ano um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica no âmbito das obrigações de serviço público, enquanto a Caremar prestava ao longo do ano não apenas um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica, mas também dois serviços mistos diários por embarcações [ver considerando 36, alínea d)]. Por conseguinte, os serviços prestados pela Vetur não cobriam o transporte de veículos e mercadorias (por exemplo, objetos postais), o que, segundo a Itália, era essencial para garantir uma ligação diária com o continente para os passageiros pendulares que viajavam com os seus veículos. No que diz respeito aos serviços de transporte de passageiros, a Itália explicou [ver considerando 185, alínea a)] que a Caremar era obrigada a manter as embarcações na ilha durante a noite, a fim de assegurar a primeira travessia do dia e garantir uma ligação diária com o continente por razões de estudo e de trabalho. A disponibilidade de embarcações na ilha durante a noite também se destinava a assegurar o transporte marítimo para o continente em caso de emergência médica a que os helicópteros não pudessem dar resposta. Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado nesta rota.

<sup>(226)</sup> Nomeadamente, de Procida para Nápoles (40 minutos de viagem) às **6h35** e **9h20** (9h25 entre 1 de outubro de 2011 e 16 de janeiro de 2012); e de Nápoles para Procida (40 minutos de viagem) às **7h30** e **17h45** (17h30 entre 1 de outubro de 2011 e 16 de janeiro de 2012).

- (370) Na rota **Ponza/Anzio**, a Vetur prestava um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica em condições de mercado durante a época alta e aos sábados durante a época baixa no âmbito das obrigações de serviço público, ao passo que a Caremar prestava um serviço diário de passageiros de alta velocidade na época alta de segunda-feira a sábado e dois serviços mistos diários ao longo do ano aos domingos e feriados [ver considerando 36, alínea e)]. A Itália explicou [ver considerando 185, alínea b)] que as obrigações de serviço público eram justificadas por razões de desenvolvimento social e económico e visavam garantir aos passageiros com veículos a possibilidade de efetuarem viagens de ida e volta de/para Ponza ao longo do ano, pelo menos aos domingos e feriados (por exemplo, a fim de permitir visitas a familiares). A Comissão observa que os serviços prestados pela Vetur não satisfaziam a necessidade de serviço público de transporte de veículos e mercadorias (por exemplo, objetos postais). Além disso, os serviços de transporte de passageiros prestados pela Vetur na época alta em condições de mercado visavam predominantemente o setor do turismo, ao passo que a presença da Caremar se destinava a cobrir o tráfego dos residentes, nomeadamente assegurando tarifas acessíveis. Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado nesta rota.
- (371) Na rota **Formia/Ventotene**, a Vetur prestava um serviço diário de transporte de passageiros por embarcação de sustentação hidrodinâmica durante a época baixa e fornecia uma travessia adicional todas as segundas-feiras durante a época alta, ambas no âmbito das obrigações de serviço público, e a SNAP prestava um serviço diário de transporte de passageiros durante a época alta por embarcação de sustentação hidrodinâmica em condições de mercado. Em contrapartida, a Caremar prestava dois serviços mistos diários e dois<sup>(227)</sup> serviços diários de transporte de passageiros ao longo do ano [ver considerando 36, alínea f)]. Os serviços prestados pela Vetur e pela SNAP não satisfaziam a necessidade de serviço público de transporte de veículos e mercadorias (por exemplo, objetos postais) e, no que respeita ao transporte de passageiros, eram insuficientes para assegurar a continuidade com o continente, devido à sua frequência e regularidade limitadas. Tal como explicado pela Itália [ver considerando 185, alínea c)], os serviços da Caremar permitiram aos residentes viajar para o continente por motivos profissionais ou de estudo. Além disso, uma vez que permaneciam na ilha durante a noite, as embarcações da Caremar asseguravam o transporte marítimo para o continente em caso de emergência médica. Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao considerar que existia uma deficiência do mercado nesta rota.

#### *Abordagem menos restritiva*

- (372) A Comissão salienta que, tendo em conta a privatização prevista da Caremar, e de modo a garantir a continuidade dos serviços públicos prestados ao abrigo da convenção inicial, a Itália decidiu prorrogar a convenção inicial sem alterações (com exceção da alteração da metodologia de compensação aplicável a partir de 2010).
- (373) A Comissão aceita que não teria sido possível satisfazer a procura dos utilizadores recorrendo apenas às obrigações de serviço público não compensadas impostas aos concorrentes da Caremar para as rotas em causa. Com efeito, pelas razões já mencionadas (considerandos 262 a 265), o regime de obrigações de serviço público em vigor no golfo de Nápoles não era, de modo algum, comparável às obrigações de serviço público impostas à Caremar ao abrigo da convenção inicial prorrogada. Importa recordar que, entre o final de dezembro de 2010 e 1 de outubro de 2011, os concorrentes da Caremar (com exceção da Gestour e da Procida Lines) deixaram de prestar os serviços das obrigações de serviço público não compensadas. Na ausência da Caremar, a maior parte das rotas no golfo de Nápoles teria permanecido por explorar [ver considerando 183, alínea b)]. No que diz respeito às rotas no arquipélago das ilhas Pontinas, a Comissão observa que a oferta dos outros operadores nas rotas não satisfazia (todos) os requisitos de regularidade, continuidade, capacidade e preço e que a exploração da maior parte (se não da totalidade) das rotas, especialmente na época baixa, é deficitária, pelo que, sem compensação de serviço público, provavelmente não seriam de todo exploradas. Além disso, a Comissão aceita que, tendo em vista o processo de privatização da Caremar, a prorrogação da convenção inicial fosse a única forma de garantir a continuidade dos serviços públicos até à conclusão da privatização da Caremar.

#### *Conclusão*

- (374) Por conseguinte, a Comissão conclui que a Itália não cometeu um erro manifesto ao definir os serviços confiados à Caremar como SIEG para as rotas identificadas no considerando 365 e nos considerandos 367 a 371. Ficam assim dissipadas as dúvidas manifestadas pela Comissão na Decisão de início do procedimento de 2011 e na Decisão de alargamento de 2012.

<sup>(227)</sup> Quatro serviços diários às segundas-feiras.

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

- (375) Tal como se refere na secção 2.3 do Enquadramento SIEG de 2011, o conceito de serviço de interesse económico geral ao abrigo do artigo 106.º do TFUE significa que foi atribuída à empresa em causa a responsabilidade pela gestão do serviço de interesse económico geral através de um ou mais atos oficiais.
- (376) Estes atos devem indicar, nomeadamente: a) A natureza precisa das obrigações de serviço público e a sua duração; b) A empresa e o território em causa; c) A natureza dos direitos exclusivos; d) Os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão; e e) As medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso.
- (377) Nas suas Decisão de início do procedimento de 2011 e Decisão de alargamento de 2012, a Comissão manifestou dúvidas sobre se o ato de atribuição fornecia uma descrição abrangente da natureza das obrigações de serviço público da Caremar durante o período de prorrogação. Não obstante, a Comissão recordou também que os diferentes elementos da atribuição podem ser estipulados em vários atos sem pôr em causa a adequação da definição das obrigações. Durante o período de prorrogação, o ato de atribuição da Caremar incluía a convenção inicial (conforme alterada e prorrogada ao longo do tempo), a Decisão Executiva Regional n.º 548 de 1 de abril de 2007, que identifica as obrigações de serviço público impostas à Caremar em termos de tipo de embarcações, frequências e horários até 30 de setembro de 2011, a Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011, que identifica as obrigações de serviço público impostas à Caremar em termos de tipo de embarcações, frequências e horários de 1 de outubro de 2011 a 15 de janeiro de 2012 e a Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011, que identifica as obrigações de serviço público impostas à Caremar em termos de tipo de embarcações, frequências e horários de 16 de janeiro de 2012 a 31 de julho de 2012 (ver considerando 36 e 38), uma série de decisões *ad hoc* da Itália, a Deliberação 111/2007 e a Lei 166/2009.
- (378) Neste contexto, a Comissão observa, em primeiro lugar, que a convenção inicial prorrogada, que constitui o ato de atribuição da Caremar, permaneceu plenamente aplicável até 31 de julho de 2012 (ver considerando 348).
- (379) De acordo com a convenção inicial prorrogada, os planos quinquenais determinam as rotas e os portos a servir, o tipo e a capacidade das embarcações afetas às ligações marítimas em causa, a frequência do serviço e as tarifas a cobrar, incluindo as tarifas subsidiadas, designadamente as aplicáveis aos residentes das regiões insulares. A Comissão observa que, em 2007, ou seja, antes da primeira prorrogação da convenção inicial, a Região da Campânia adotou, através da Decisão Executiva Regional n.º 548 de 1 de abril de 2007, o plano quinquenal para o período de 2007-2011, que continuou a aplicar-se sem quaisquer alterações no que diz respeito ao âmbito de aplicação das obrigações de serviço público até 30 de setembro de 2011. Por conseguinte, esse plano era aplicável aquando da primeira prorrogação da convenção inicial (em dezembro de 2008), da segunda prorrogação da convenção inicial (em setembro de 2009) e da terceira prorrogação da convenção inicial (em agosto de 2010). O plano quinquenal para o período de 2011-2015 foi adotado pela Região da Campânia através da Decisão Executiva Regional n.º 443 de 9 de agosto de 2011, alterada pela Decisão Executiva Regional n.º 857 de 30 de dezembro de 2011, e abrangia o período compreendido entre 1 de outubro de 2011 e o final de 2015. O plano quinquenal para 2011-2015 foi aplicado sem quaisquer alterações ao período abrangido pela convenção inicial prorrogada, de 1 de outubro de 2011 até ao seu termo em 31 de julho de 2012. Assim sendo, a Comissão conclui que as obrigações de serviço público que a Caremar tinha de cumprir durante o período de prorrogação foram definidas de uma forma suficientemente clara.
- (380) A Comissão já observou, nos considerandos 239 e 240 da Decisão de início do procedimento de 2011, que os parâmetros necessários para o cálculo do montante da compensação haviam sido fixados previamente e tinham sido claramente descritos. Nomeadamente, para o ano de 2009, a convenção inicial prorrogada (ver considerandos 48 a 52) contém uma lista exaustiva e precisa dos elementos de custo a ter em conta, bem como a metodologia do cálculo da rentabilidade do capital investido para o operador. Relativamente ao período de 1 de janeiro de 2010 a 31 de dezembro de 2012, a metodologia aplicável é definida na Deliberação 111/2007 (ver considerando 53). Mais concretamente, a Deliberação 111/2007 especifica os elementos de custo tidos em conta e a rentabilidade do capital investido. A convenção inicial prorrogada assegurava que a compensação teria por base as receitas e os custos reais ocasionados pela prestação do serviço público. Desta forma, a compensação em excesso poderia ser detetada e facilmente evitada. Sempre que aplicável, o Estado poderia então recuperar a sobrecompensação da Caremar.

- (381) Assim sendo, a Comissão considera que, para o período de prorrogação da convenção inicial, os atos de atribuição estabelecem uma definição clara das obrigações de serviço público, da duração, da empresa e do território em causa, dos parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo acompanhamento e revisão, e das medidas destinadas a evitar e a recuperar uma eventual compensação em excesso, conforme exigido ao abrigo do Enquadramento SIEG de 2011.

### 9.3.3 Duração do período de atribuição

- (382) Conforme indicado no ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2011, «[a] duração do prazo de atribuição deve ser justificada com base em critérios objetivos, tais como a necessidade de amortizar imobilizações financeiras não transmissíveis. Em princípio, a duração da atribuição não deve exceder o período necessário para a amortização dos ativos mais significativos necessários para prestar os SIEG».
- (383) A Comissão observa que as prorrogações da convenção inicial eram necessárias para garantir a continuidade do serviço público até à conclusão da privatização.
- (384) Tendo em conta que a duração dos períodos de prorrogação da convenção inicial se justificava pela necessidade de privatizar a Caremar e que essas prorrogações não fizeram com que a duração do período de atribuição do SIEG excedesse o período necessário para a amortização das embarcações utilizadas pela Caremar para a prestação do SIEG (que pode ser superior a 25 anos), a Comissão conclui que ambas as prorrogações da convenção inicial cumprem o disposto no ponto 17 do Enquadramento SIEG de 2011.

### 9.3.4 Observância da Diretiva 2006/111/CE

- (385) De acordo com o ponto 18 do Enquadramento SIEG de 2011, «[o]s auxílios só serão considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado quando a empresa em causa cumprir, se for caso disso, o disposto na Diretiva 2006/111/CE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas <sup>(228)</sup>.
- (386) Além disso, o ponto 44 do Enquadramento SIEG de 2011 exige que: «Quando uma empresa desenvolve simultaneamente atividades abrangidas e não abrangidas pelo âmbito dos SIEG, a sua contabilidade interna deve apresentar, separadamente, os custos e as receitas relativos ao SIEG e os relativos aos outros serviços, em conformidade com os princípios estabelecidos no ponto 31».
- (387) A Itália confirmou que a Caremar se limitou a prestar os serviços públicos ao abrigo da convenção inicial prorrogada. Por conseguinte, a Caremar não pode ser considerada uma «[e]mpresa obrigada a elaborar contas distintas» nos termos da Diretiva 2006/111/CE <sup>(229)</sup> e os requisitos de transparência previstos no artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2006/111/CE não se aplicam, uma vez que apenas dizem respeito a empresas que também exercem outras atividades para além dos serviços de interesse económico geral de cuja gestão tenham sido encarregadas.
- (388) No que diz respeito aos requisitos de transparência previstos no artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/111/CE, a Comissão observa que a convenção inicial prorrogada faz ressaltar o montante dos fundos públicos atribuídos pelas autoridades públicas à Caremar e a utilização efetiva desses fundos públicos.

<sup>(228)</sup> Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

<sup>(229)</sup> Nos termos do artigo 2.º, alínea d), da Diretiva 2006/111/CE, entende-se por «[e]mpresa obrigada a elaborar contas distintas» qualquer empresa que beneficie de um direito especial ou exclusivo concedido por um Estado-Membro, ao abrigo do artigo 86.º (atual artigo 106.º), n.º 1, do Tratado, ou que tenha sido encarregada da gestão de um serviço de interesse económico geral, ao abrigo do artigo 86.º (atual artigo 106.º), n.º 2, do Tratado, e que receba uma compensação em relação a esse serviço público, qualquer que seja a forma que a mesma assuma, e que prossiga outras atividades.

- (389) Por conseguinte, a Comissão considera que o ponto 18 do Enquadramento SIEG foi cumprido e que o ponto 44 do Enquadramento SIEG de 2011 não é aplicável.

#### 9.3.5 Montante da compensação

- (390) O ponto 21 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelece que «[o] montante da compensação não deve exceder o necessário para cobrir os custos líquidos <sup>(230)</sup> ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável».
- (391) No caso em apreço, em especial no que diz respeito à prorrogação da convenção inicial, uma vez que a compensação constitui um auxílio ilegal concedido antes da sua entrada em vigor, o ponto 69 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê especificamente que, para efeitos da apreciação do auxílio estatal, não seja exigida a utilização da metodologia dos custos líquidos evitados nos termos do ponto 24 do Enquadramento SIEG de 2011. Ao invés, podem ser utilizadas metodologias alternativas para calcular os custos líquidos necessários para cumprir as obrigações de serviço público, como a baseada na imputação de custos. Ao abrigo desta última metodologia, os custos líquidos seriam calculados como a diferença entre os custos e as receitas para um dado prestador, associados ao cumprimento das obrigações de serviço público, conforme especificado e estimado no ato de atribuição. Os pontos 28 a 38 do Enquadramento SIEG de 2011 estabelecem em maior pormenor o modo de aplicação desta metodologia.
- (392) Na sua Decisão de início do procedimento de 2011 e Decisão de alargamento de 2012, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao prémio de risco de 6,5 %, aplicável a partir de 2010. Nomeadamente, a Comissão duvidava que esse prémio correspondesse efetivamente a um nível de risco adequado, atendendo a que, à primeira vista, a Caremar não parecia assumir os riscos suportados normalmente na prestação desse tipo de serviços. Mais concretamente, os elementos de custo para efeitos do cálculo da compensação incluem todos os custos envolvidos na prestação do serviço e foram tidas em conta as variações, por exemplo, dos preços dos combustíveis. Como resultado, a Comissão considerou, nessa fase, que a Caremar poderia ter sido sobrecompensada.
- (393) No que diz respeito ao nível de lucro razoável, a Comissão observa que a rentabilidade do capital foi calculada com base num prémio de risco de 6,5 % utilizando a fórmula CMPC <sup>(231)</sup>. Como já foi observado (ver considerando 280), este prémio de risco está em plena consonância com o prémio de risco de 6,4 % que foi determinado pelo Estado-Membro para o setor com base em análises macroeconómicas.
- (394) Além disso, a Comissão comparou a rentabilidade do capital investido de 6,5 % que foi aplicada à Caremar com a rentabilidade média do capital gerada por um grupo de referência em 2008 e 2011 (os anos anteriores às atribuições separadas da Caremar). O grupo de referência é composto por operadores de *ferries* selecionados que ofereciam ligações marítimas dentro da Itália ou entre a Itália e outros Estados-Membros <sup>(232)</sup>, que a Comissão considera suficientemente representativos da situação do mercado. A análise revela que a taxa de rentabilidade do capital aplicada à Caremar é semelhante à rentabilidade média gerada pelas empresas do grupo de referência. Por conseguinte, uma rentabilidade do capital de 6,5 % numa perspetiva *ex ante* estava também em consonância com os riscos que a empresa corria ao prestar serviços públicos ao abrigo da convenção inicial prorrogada.

<sup>(230)</sup> Neste contexto, por custo líquido deve entender-se o custo líquido tal como determinado no ponto 25 do Enquadramento SIEG de 2011 ou os custos deduzidos das receitas quando a metodologia dos custos líquidos evitados não puder ser aplicada.

<sup>(231)</sup> A soma do prémio de risco e da taxa sem risco resultou no valor do custo do capital de risco necessário para determinar a taxa de rentabilidade do capital calculada com base no CMPC.

<sup>(232)</sup> Nomeadamente: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries e Caronte & Tourist. Outras empresas do antigo grupo Tirrenia (por exemplo, CIN, Laziomar, Siremar e Toremar) foram excluídas do grupo de referência.

- (395) No que diz respeito à questão de saber se este prémio reflete o nível de risco suportado pela Caremar na prestação do SIEG, a Comissão observa que as variações dos preços dos combustíveis só poderiam ser tidas em conta através de um eventual ajustamento anual do limite máximo das tarifas. Por conseguinte, o cálculo da compensação não cobriria necessariamente um aumento dos preços dos combustíveis se este não se tivesse traduzido em tarifas mais elevadas. Tal é confirmado pelo facto de, como indicado no quadro 12, a Caremar ter sido subcompensada em 2011 e 2012, em resultado de um aumento significativo do custo dos combustíveis e de uma redução do tráfego de passageiros resultante da crise económica nesses anos. Por conseguinte, a Caremar esteve exposta a riscos durante o período pertinente, o que a impediu, na prática, de beneficiar de qualquer margem de lucro.
- (396) A Comissão observa, por último, que a Deliberação 111/2007 apresentada tem em conta determinados valores de mercado aplicáveis no setor da cabotagem marítima. Estabelece os custos elegíveis para efeitos das obrigações de serviço público, bem como os princípios de cálculo relativos à taxa de rendibilidade do capital com base nas informações, condições e riscos pertinentes para este setor específico.
- (397) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a rendibilidade do capital de 6,5 % é razoável.
- (398) Neste contexto, com base nas contas por rota apresentadas pela Itália e agregadas no quadro 12, a Comissão verificou que, para os períodos entre 2009 e julho de 2012 (convenção inicial), a compensação de serviço público efetivamente paga à Caremar não excedeu a compensação elegível, incluindo a rendibilidade do capital de 6,5 %. Na realidade, os resultados de exploração da Caremar, tal como auditados para todo o período (2009 a 2012), revelam um resultado negativo:

Quadro 12

**Custo líquido do serviço público explorado pela Caremar no período de 2009 a julho de 2012**

(EUR)

| Caremar                                   | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | Total geral  |
|-------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Receitas totais</b>                    | 26 854 000   | 26 139 000   | 24 362 000   | 13 348 000   | 90 703 000   |
| <b>– Custos totais</b>                    | 54 349 000   | 52 773 000   | 47 166 000   | 24 908 000   | 179 196 000  |
| <b>– Amortizações</b>                     | 2 445 000    | 2 060 000    | 1 817 000    | 827 000      | 7 149 000    |
| <b>= Custo líquido do serviço público</b> | – 29 940 000 | – 28 694 000 | – 24 621 000 | – 12 387 000 | – 95 642 000 |
| <b>+ Rendibilidade do capital (6,5 %)</b> | – 924 105    | – 547 000    | – 425 000    | – 314 000    | – 2 210 105  |
| <b>= Elegível para compensação</b>        | – 30 864 105 | – 29 241 000 | – 25 046 000 | – 12 701 000 | – 97 852 105 |
| <b>+ Compensação efetiva</b>              | 32 474 450   | 29 869 832   | 24 018 645   | 11 473 000   | 97 835 927   |
| <b>= Sobre/subcompensação</b>             | 1 610 345    | 628 832      | – 1 027 355  | – 1 228 000  | – 16 178     |

- (399) O ponto 49 do Enquadramento SIEG de 2011 prevê que os Estados-Membros assegurem que as empresas não recebam, para a gestão do SIEG, uma compensação em excesso (conforme definida no ponto 47 do mesmo enquadramento). Nomeadamente, os Estados-Membros devem fornecer elementos que o comprovem a pedido da Comissão. Além disso, devem realizar ou assegurar a realização de verificações periódicas no final do período de atribuição e, em qualquer caso, a intervalos máximos de três anos. Garante-se assim que o montante da compensação não ultrapassa os custos líquidos do serviço (aos quais, em princípio, é adicionada a rendibilidade do capital).

- (400) A Itália confirmou, a pedido da Comissão, que o montante da compensação concedida à Caremar foi verificado, nos termos da Deliberação 111/2007, que estabelece um mecanismo de verificação no final de cada período regulamentar de três anos, para os exercícios de 2010, 2011 e 2012 (até 1 de agosto de 2012). Além disso, a Itália indicou que o exercício de 2009 foi igualmente verificado, por razões de transparência e responsabilização, embora a Deliberação 111/2007 ainda não fosse aplicável. Na sequência destas verificações, a Itália detetou uma subcompensação, como indicado no quadro 12.
- (401) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que estas medidas são suficientes para evitar e detetar qualquer eventual compensação em excesso. Por conseguinte, o montante da compensação concedida à Caremar durante o período da prorrogação da convenção inicial não conduziu a uma sobrecompensação nos termos da secção 2.8 do Enquadramento SIEG de 2011.

#### 9.3.6 *Prioridade de acostagem*

- (402) O artigo 19.º-B, n.º 21, da Lei 166/2009 especifica claramente que a prioridade de acostagem era necessária para garantir a continuidade territorial com as ilhas e à luz das obrigações de serviço público das empresas do antigo grupo Tirrenia, incluindo a Caremar. Efetivamente, se não houvesse prioridade de acostagem para as empresas encarregadas de obrigações de serviço público, estas poderiam ter de aguardar a sua vez antes de atracarem e, assim, incorrer em atrasos, o que invalidaria o propósito de garantir uma ligação fiável e conveniente para os consumidores. É, com efeito, necessário um horário regular para satisfazer as necessidades de mobilidade da população insular e para contribuir para o desenvolvimento económico das ilhas em causa. Além disso, a prioridade de acostagem é necessária para garantir que os portos afetam os atracadouros e os tempos de acostagem de uma forma que permita ao operador do serviço público respeitar as suas obrigações de serviço público.
- (403) Neste contexto, a Comissão considera que esta medida foi concedida para permitir à Caremar cumprir as suas obrigações de serviço público, que constituem um verdadeiro SIEG (ver secção 9.3.1). Além disso, a Itália confirmou que a prioridade de acostagem só é aplicável aos serviços prestados ao abrigo do regime de serviço público.
- (404) A Comissão já apreciou em pormenor a compatibilidade do SIEG e da compensação correspondente concedida à Caremar durante a prorrogação da convenção inicial (ver secções 9.3.1 a 9.3.5). Assim sendo, a Comissão considera que a sua apreciação da compatibilidade da prioridade de acostagem pode limitar-se a determinar se esta medida poderia ou não resultar numa compensação em excesso.
- (405) A Comissão considera que a eventual vantagem monetária que poderia decorrer da prioridade de acostagem é limitada (ver considerando 225). Consequentemente, o risco de sobrecompensação decorrente da medida é também limitado. Além disso, se esta medida resultasse na redução dos custos de exploração ou no aumento das receitas do operador do serviço público, estes efeitos seriam plenamente refletidos nas contas internas do operador. Por conseguinte, as verificações da sobrecompensação que foram aplicadas à Caremar, conforme descrito na secção 9.3.5, também são adequadas para detetar qualquer eventual sobrecompensação resultante da prioridade de acostagem.
- (406) Por conseguinte, a Comissão conclui que a prioridade de acostagem, que estava inextricavelmente ligada ao serviço público prestado pela Caremar durante a prorrogação da convenção inicial, é compatível com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE e no Enquadramento SIEG de 2011.

#### 9.3.7 *Conclusão sobre a compatibilidade*

- (407) Com base na avaliação constante dos considerandos 347 a 406, a Comissão conclui que a compensação concedida à Caremar pela prestação dos serviços marítimos ao abrigo da convenção inicial prorrogada no golfo de Nápoles no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012 e no arquipélago das ilhas Pontinas de 1 de janeiro de 2009 a 31 de maio de 2011, juntamente com a prioridade de acostagem, cumpre as condições aplicáveis do Enquadramento SIEG de 2011, pelo que é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.

## 10. CONCLUSÃO

- (408) Com base na apreciação que precede, a Comissão decidiu que a compensação de serviço público concedida à Caremar ao abrigo da convenção inicial prorrogada é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE. Além disso, uma vez que a prioridade de acostagem está inextricavelmente ligada à prestação do SIEG por parte da Caremar, esta medida é igualmente compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º do TFUE.
- (409) Por outro lado, a Comissão considera que as medidas a seguir apresentadas não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE:
- A compensação concedida à Caremar pela prestação de serviços marítimos ao abrigo do novo contrato de serviço público para o período compreendido entre 16 de julho de 2015 e 15 de julho de 2024, agregada à atividade da Caremar e à prioridade de acostagem concedida à Caremar, uma vez que cumpre o quarto critério Altmark;
  - A eventual utilização, pela Caremar, de fundos destinados à modernização das embarcações para efeitos de liquidez, uma vez que a Caremar não utilizou esses fundos para os referidos efeitos;
  - As isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Caremar e a possibilidade de utilizar recursos do FAS para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei 163/2010,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

### *Artigo 1.º*

A compensação concedida à Caremar e a prioridade de acostagem para a prestação de serviços marítimos ao abrigo da prorrogação da convenção inicial no período de 1 de janeiro de 2009 a 31 de julho de 2012 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Itália concedeu os auxílios à Caremar em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Estes auxílios são compatíveis com o mercado interno.

### *Artigo 2.º*

A adjudicação do novo contrato de serviço público para o período de 16 de julho de 2015 a 15 de julho de 2024, incluindo a compensação de serviço público paga com base no mesmo, agregada à venda da atividade da Caremar e à prioridade de acostagem, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

### *Artigo 3.º*

A Caremar não tirou partido da possibilidade de utilizar, a título temporário, os recursos financeiros já afetados à atualização e modernização da frota para cobrir as necessidades de liquidez urgentes, conforme previsto na Lei 163/2010. Por conseguinte, essa medida não constitui um auxílio estatal a favor da Caremar na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

### *Artigo 4.º*

As isenções fiscais relacionadas com o processo de privatização da Caremar, previstas na Lei 163/2010, não constituem um auxílio estatal a favor da Caremar e da sua adquirente na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

*Artigo 5.º*

A possibilidade de utilizar recursos do *Fondo Aree Sottoutilizzate* para satisfazer necessidades de liquidez, conforme previsto na Lei 163/2010, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

*Artigo 6.º*

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 8 de julho de 2024.

*Pela Comissão*  
Margrethe VESTAGER  
*Vice-Presidente Executiva*