

DECISIÓN (UE) 2022/1328 DE LA COMISIÓN
de 30 de septiembre de 2021
relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia y la Región de
Lacio han aplicado en favor de Laziomar y su comprador CLN
[notificada con el número C(2021) 6989]
(El texto en lengua italiana es el único auténtico)
(Texto pertinente a efectos del EEE)

ÍNDICE

	<i>Página</i>
1. Procedimiento	157
2. Contexto y descripción de las medidas objeto de investigación	158
2.1. Marco general	158
2.1.1. Los convenios iniciales	158
2.1.2. La prórroga de los convenios iniciales	160
2.1.3. La privatización de Laziomar y la celebración del nuevo contrato de servicios	161
2.2. Medidas incluidas en las Decisiones de 2011 y 2012	161
2.3. Descripción detallada de las medidas a que se refiere la presente Decisión	161
2.3.1. La prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia	162
2.3.1.1. Las obligaciones de servicio público	162
2.3.1.2. Presupuesto y duración	162
2.3.2. La privatización de Laziomar	164
2.3.2.1. El procedimiento de venta y la adjudicación final	165
2.3.2.2. El contrato de venta	165
2.3.2.3. Procedimientos a escala nacional	165
2.3.3. El nuevo contrato de servicios entre la Región de Lacio y Laziomar	166
2.3.3.1. El beneficiario	166
2.3.3.2. Las rutas	166
2.3.3.3. La duración	166
2.3.3.4. Las obligaciones de servicio público	166
2.3.3.5. Disposiciones sobre la compensación y adjudicación definitiva	166
2.3.4. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre	168
2.3.5. Las medidas establecidas en la Ley de 2010	168
2.4. Procedimiento de infracción n.º 2007/4609	168
3. Motivos para incoar y ampliar el procedimiento	170

3.1. La prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia	170
3.1.1. Cumplimiento de los criterios Altmark y existencia de ayuda	170
3.1.2. Compatibilidad	171
3.2. La privatización de Laziomar	171
3.3. Nuevo contrato de servicio entre la Región de Lacio y Laziomar	172
3.3.1. Cumplimiento de Altmark, existencia de ayudas y compatibilidad	172
3.3.2. Compatibilidad	172
3.4. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre	172
3.5. Las medidas establecidas en la Ley de 2010	173
4. Observaciones de Italia	173
4.1. Sobre las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo	173
4.2. Sobre la privatización de Laziomar	173
4.2.1. Sobre el precio de venta de Laziomar	173
4.2.2. Sobre el carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento	174
4.3. Sobre la conformidad de la prórroga del convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con las condiciones Altmark	174
4.4. Sobre la prioridad en la asignación de los puntos de amarre	175
4.5. Sobre las medidas recogidas en la Ley de 2010	175
4.6. Sobre las normas de cálculo de la compensación para el período 2011-2019 y sobre la prima de riesgo del 6,5 % establecida en la Directiva CIPE a partir de 2010	175
4.7. Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con la Decisión SIEG de 2011	176
4.8. Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con el Marco SIEG de 2011	177
5. Evaluación	177
5.1. Existencia de ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE	177
5.1.1. Prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia	177
5.1.1.1. Fondos estatales	177
5.1.1.2. Selectividad	178
5.1.1.3. Ventaja económica	178
5.1.1.4. Efecto sobre la competencia y los intercambios comerciales	179
5.1.1.5. Conclusión	179
5.1.1.6. Ayuda nueva o existente	180
5.1.2. Adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado al negocio de Laziomar	180
5.1.2.1. Primer criterio Altmark	180
5.1.2.2. Segundo criterio Altmark	187
5.1.2.3. Tercer criterio Altmark	187
5.1.2.4. Cuarto criterio Altmark	190
5.1.2.5. Conclusión	196
5.1.3. Las medidas establecidas en la Ley de 2010	196
5.1.3.1. Posible uso de fondos destinados a la modernización de barcos para obtener liquidez	196

5.1.3.2. Exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización	197
5.1.3.3. Posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez	197
5.1.4. Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal	198
5.2. Legalidad de la ayuda	198
5.3. Compatibilidad de la ayuda	198
5.3.1. Normas aplicables	198
5.3.2. Verdadero servicio de interés económico general a que se hace referencia en el artículo 106 del TFUE	200
5.3.3. Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación	202
5.3.4. Duración del período de atribución	203
5.3.5. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE	203
5.3.6. Importe de la compensación	204
5.3.7. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre	206
5.3.8. Conclusión	206
6. Conclusión	206

LA COMISIÓN EUROPEA,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) El 23 de marzo de 2009, el 9 de diciembre de 2009, el 21 de diciembre de 2009, el 6 de enero de 2010, el 27 de septiembre de 2010 y el 12 de octubre de 2010, la Comisión recibió seis denuncias relativas a diversas medidas de apoyo adoptadas por Italia en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia ⁽²⁾. Las denuncias se referían a la compensación por servicio público concedida a estas empresas tras la expiración de los contratos iniciales de servicio público celebrados con Italia para el período comprendido entre enero de 1989 y diciembre de 2008 («convenios iniciales»), a las medidas adicionales de apoyo previstas en el Derecho nacional en el contexto del proceso de privatización de las empresas, así como a cuestiones relativas, en particular, al procedimiento de privatización de Tirrenia di Navigazione S.p.A. (en lo sucesivo «Tirrenia») y Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (en lo sucesivo «Siremar»).
- (2) El 29 de julio de 2010, Italia notificó a la Comisión las compensaciones que pagó en 2008, 2009 y 2010 a Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (en lo sucesivo «Caremar»). Dicha notificación se presentó de nuevo el 1 de diciembre de 2010, en relación con la compensación abonada a Caremar en 2009 y 2010. La compensación pagada a Caremar en 2008 estaba cubierta por una decisión separada (véase el considerando 20).
- (3) El 5 de octubre de 2011, la Comisión incoó un procedimiento de investigación formal con respecto a varias medidas adoptadas por Italia en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia («Decisión de 2011») ⁽³⁾. La investigación se refería, entre otras cosas, a la compensación concedida a Caremar por la explotación de una serie de rutas marítimas a partir del 1 de enero de 2009 y a una serie de otras medidas concedidas a dicha empresa (véase el considerando 38).
- (4) En aquel momento, Caremar explotaba rutas de cabotaje ⁽⁴⁾ marítimo en el golfo de Nápoles (Región de Campania) y en el archipiélago de Pontino (Región de Lacio). Posteriormente, la Región de Campania transfirió a la Región de Lacio las rutas en el archipiélago de Pontino, de forma independiente, bajo el nombre Laziomar S.p.A. (en lo sucesivo «Laziomar») ⁽⁵⁾. Esta transferencia se formalizó el 1 de junio de 2011 (véanse los considerandos 32 y 33).
- (5) La Decisión de 2011 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión instó a las partes interesadas a que presentaran sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación.
- (6) Mediante carta de 28 de septiembre de 2011, Italia ya había informado a la Comisión de su intención de privatizar todas las empresas regionales del antiguo grupo Tirrenia, incluso Laziomar. El 26 de octubre de 2011, la Comisión envió a Italia una solicitud de información sobre el procedimiento de privatización. El 30 de noviembre de 2011, Italia presentó una respuesta a la solicitud de información de la Comisión de 26 de octubre de 2011.

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

⁽²⁾ El antiguo grupo Tirrenia estaba compuesto por las empresas Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar - Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A., y Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A.

⁽³⁾ Ayuda estatal – República Italiana – Ayuda estatal SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Ayuda estatal a las empresas del antiguo grupo Tirrenia – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE (DO C 28 de 1.2.2012, p. 18).

⁽⁴⁾ Véase el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7) («Reglamento sobre el cabotaje marítimo»).

⁽⁵⁾ Laziomar se estableció el 1 de diciembre de 2010, siendo la Región de Lacio el único accionista.

- (7) El 15 de noviembre de 2011, Italia presentó observaciones sobre las medidas contempladas en la Decisión de 2011.
- (8) El 25 de abril de 2012, la Comisión envió otra solicitud de información a Italia sobre el procedimiento de privatización. Italia respondió mediante carta de 22 de mayo de 2012.
- (9) El 7 de noviembre de 2012, la Comisión amplió el procedimiento de investigación, entre otras cosas, en relación con determinadas medidas de apoyo adicionales concedidas por la Región de Lacio a Laziomar en relación con la compensación pública concedida a Laziomar en virtud del nuevo contrato de servicio público. El 19 de diciembre de 2012, la Comisión adoptó una versión modificada de dicha Decisión («la Decisión de 2012») ⁽⁶⁾.
- (10) La Decisión de 2012 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión instó a las partes interesadas a que presentaran sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación.
- (11) El 11 de diciembre de 2012, Italia presentó sus observaciones.
- (12) El 25 de enero de 2018, el 29 de marzo de 2018, el 31 de agosto de 2018, el 4 de marzo de 2019, el 15 de abril de 2020, el 9 febrero de 2021 y el 26 de febrero de 2021, la Comisión solicitó información adicional a Italia. Italia facilitó esta información el 26 de abril de 2018, el 8 de mayo de 2018, el 31 de mayo de 2018, el 2 de noviembre de 2018, el 11 de diciembre de 2018, el 30 de abril de 2019, el 22 de junio de 2020, el 22 de febrero de 2021 y el 17 de marzo de 2021.
- (13) La presente Decisión se refiere únicamente a la posible ayuda concedida a Laziomar, tal como se especifica en la sección 2.3. El resto de medidas objeto de las Decisiones de 2011 y 2012 se están investigando de forma separada en los asuntos SA.32014, SA.32015 y SA.32016 y, por lo tanto, no están incluidas en la presente Decisión. En particular, esas medidas se refieren a otras empresas del antiguo grupo Tirrenia.

2. CONTEXTO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS OBJETO DE INVESTIGACIÓN

2.1. Marco general

2.1.1. Los convenios iniciales

- (14) En origen, el grupo Tirrenia pertenecía a Italia a través de la empresa Fintecna ⁽⁷⁾ y estaba compuesto inicialmente por seis empresas, a saber, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Estas empresas prestaban servicios de transporte marítimo sobre la base de contratos de servicio público separados, celebrados con Italia en 1991 y vigentes durante veinte años entre enero de 1989 y diciembre de 2008 (en lo sucesivo «convenios iniciales»). Fintecna poseía el 100 % del capital social de Tirrenia, que, a su vez, tenía la propiedad exclusiva de las sociedades regionales Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar. Adriatica, que operaba en una serie de rutas entre Italia y Albania, Croacia, Grecia y Montenegro, respectivamente, se fusionó con Tirrenia en 2004.
- (15) El objetivo de estos convenios iniciales era garantizar la regularidad y fiabilidad de los servicios de transporte marítimo que, en su mayoría, conectaban la Italia continental con Sicilia, Cerdeña y otras islas italianas de menor tamaño. Para ello, el Estado italiano concedió ayuda financiera en forma de subvenciones pagadas directamente a cada una de las empresas del grupo Tirrenia.
- (16) El 1 de junio de 2011, Laziomar comenzó a explotar una serie de rutas de cabotaje marítimo entre la Región de Lacio y las islas vecinas más pequeñas (véase el considerando 33). Las rutas en cuestión se describen en el considerando 43.

⁽⁶⁾ Ayuda estatal – República Italiana – Ayuda estatal SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Ayuda estatal a las empresas del antiguo grupo Tirrenia y a sus adquirentes – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE (DO C 84 de 22.3.2013, p. 58).

⁽⁷⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) es propiedad exclusiva del Ministerio italiano de Economía y Hacienda y está especializada en la gestión de participaciones y procesos de privatización, así como en la racionalización y reestructuración de sociedades que atraviesan dificultades industriales, financieras u organizativas.

- (17) El 6 de agosto de 1999, la Comisión decidió incoar el procedimiento estipulado en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») con respecto a la ayuda pagada con arreglo a los convenios iniciales a las seis empresas que entonces formaban el grupo Tirrenia.
- (18) Durante la fase de investigación, Italia solicitó desglosar el asunto del grupo Tirrenia para dar prioridad a la adopción de una decisión final en relación con Tirrenia. Esta solicitud estaba motivada por la intención de Italia de privatizar el grupo a partir de Tirrenia y de acelerar este proceso en relación con esta empresa.
- (19) La Comisión consideró que podía aceptar la solicitud de Italia y, mediante la Decisión 2001/851/CE ⁽⁸⁾ («Decisión de 2001»), dio por concluido el procedimiento iniciado en relación con las ayudas abonadas a Tirrenia. La ayuda se declaró compatible siempre que Italia cumpliera determinados compromisos.
- (20) Mediante la Decisión 2005/163/CE ⁽⁹⁾ («Decisión de 2004»), la Comisión declaró la compensación concedida por Italia a las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia parcialmente compatible con el mercado interior, condicionada al respeto de una serie de compromisos por parte de las autoridades italianas, y parcialmente incompatible con el mercado interior. La Decisión se basaba en datos contables correspondientes al período comprendido entre 1992 y 2001, y contenía ciertas condiciones encaminadas a garantizar la compatibilidad de la compensación durante el período de vigencia de los convenios iniciales.
- (21) Mediante sentencia de 4 de marzo de 2009 en los asuntos T-265/04, T-292/04 y T-504/04 ⁽¹⁰⁾ («sentencia de 2009»), el Tribunal de Primera Instancia anuló la Decisión de 2004.
- (22) Por medio de la Decisión (UE) 2018/261 ⁽¹¹⁾ («Decisión de 2014»), la Comisión cerró el procedimiento de investigación formal en lo relativo a diversas medidas adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar. El recurso interpuesto por Saremar y la Región de Cerdeña contra dicha Decisión fue desestimado por el Tribunal General en 2017 ⁽¹²⁾.
- (23) Mediante la Decisión (UE) 2020/1411 ⁽¹³⁾ («Decisión sobre el grupo Tirrenia de 2020»), la Comisión concluyó la investigación sobre las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia durante el período 1992-2008. La Comisión concluyó que la ayuda concedida para la prestación de servicios de transporte de cabotaje marítimo constituía una ayuda existente, mientras que la mayor parte de las ayudas concedidas para la prestación de servicios de transporte marítimo internacional eran compatibles con el marco de los servicios de interés económico general («SIEG») de 2011 («Marco SIEG de 2011») ⁽¹⁴⁾.
- (24) Mediante la Decisión (UE) 2020/1412 ⁽¹⁵⁾ («Decisión Tirrenia/CIN de 2020»), la Comisión cerró el procedimiento de investigación formal en relación con las medidas concedidas a Tirrenia y a su adquirente CIN para el período 2009-2020.
- (25) Mediante la Decisión (UE) 2021/4268 ⁽¹⁶⁾ y la Decisión (UE) 2021/4271 ⁽¹⁷⁾, la Comisión archivó el procedimiento de investigación formal en relación con las medidas concedidas a Siremar y Toremar y a sus adquirentes, para el período a partir de 2009.

⁽⁸⁾ Decisión 2001/851/CE de la Comisión, de 21 de junio de 2001, relativa a la ayuda estatal concedida por Italia en favor de la compañía marítima Tirrenia di Navigazione (DO L 318 de 4.12.2001, p. 9).

⁽⁹⁾ Decisión 2005/163/CE de la Comisión, de 16 de marzo de 2004, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Italia a las compañías marítimas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (DO L 053 de 26.2.2005, p. 29).

⁽¹⁰⁾ Sentencia de 4 de marzo de 2009, Tirrenia di Navigazione/Comisión, asuntos acumulados T-265/04, T-292/04 y T-504/04 EU:T:2009:48.

⁽¹¹⁾ Decisión (UE) 2018/261 de la Comisión, de 22 de enero de 2014, relativa a las medidas de ayuda SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) y SA.32016 (2011/C) ejecutadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar (DO L 49 de 22.2.2018, p. 22).

⁽¹²⁾ Véase la sentencia de 6 de abril de 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italia)/Comisión, T-219/14, EU:T:2017:266.

⁽¹³⁾ Decisión (UE) 2020/1411 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, sobre la ayuda estatal C 64/99 (ex NN 68/99) ejecutada por Italia en favor de las compañías marítimas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (grupo Tirrenia) (DO L 332 de 12.10.2020, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Comunicación de la Comisión: Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

⁽¹⁵⁾ Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) ejecutadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su comprador Compagnia Italiana di Navigazione (DO L 332 de 12.10.2020, p. 45).

⁽¹⁶⁾ Pendiente de publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁷⁾ Pendiente de publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2.1.2. La prórroga de los convenios iniciales

- (26) El artículo 26 del Decreto-ley n.º 207 de 30 de diciembre de 2008, convertido en la Ley n.º 14 de 27 de febrero de 2009, establecía la prórroga por un año, hasta el 31 de diciembre de 2009, de los convenios iniciales (incluido el aplicable a Laziomar) que en un principio debían expirar el 31 de diciembre de 2008.
- (27) El artículo 19 *ter* del Decreto-ley n.º 135 de 25 de septiembre de 2009, convertido en Ley n.º 166 de 20 de noviembre de 2009 («Ley de 2009»), establecía que, a la vista de la privatización de las empresas del grupo Tirrenia, el capital social de las empresas regionales (excepto en el caso de Siremar) se transferiría de la sociedad matriz Tirrenia sin el pago de ninguna contraprestación de la siguiente manera:
- a) Caremar se transferiría inicialmente a la Región de Campania. A continuación, esta última se transferiría de forma autónoma a la Región de Lacio la división de Caremar encargada de los enlaces de transporte con las Islas Pontinas, con el nombre de Laziomar;
 - b) Saremar se transferiría a la Región de Cerdeña, y
 - c) Toremar se transferiría a la Región de Toscana.
- (28) La Ley de 2009 especificó también que, antes del 31 de diciembre de 2009, se establecerían nuevos «convenios» entre Italia y Tirrenia y Siremar. Del mismo modo, los servicios regionales se regularían en el marco del proyecto de contratos de servicio público que se acordarían entre las autoridades regionales de Cerdeña y Toscana y respectivamente Saremar y Toremar, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, y entre la Región de Campania y la Región de Lacio y respectivamente Caremar y Laziomar, a más tardar el 28 de febrero de 2010. Los proyectos de nuevos convenios y contratos de servicio público serían objeto de concurso público junto con las propias empresas y firmados con los compradores a la finalización de la privatización de cada una de esas sociedades ⁽¹⁸⁾.
- (29) A tal fin, la Ley de 2009 establecía una prórroga adicional de los convenios iniciales (incluido el aplicable a Caremar), desde el 1 de enero de 2010 hasta el 30 de septiembre de 2010.
- (30) La Ley de 2009 fijó también límites máximos para la compensación anual de la prestación de servicios a partir de 2010 (en virtud de la prórroga de los convenios iniciales, así como de los nuevos acuerdos y contratos de servicio público) a un importe total de 184 942 251 EUR, desglosados así:

Cuadro 1

Límites máximos de compensación a partir de 2010

Empresa	Compensación máxima anual (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ⁽¹⁾
⁽¹⁾ De los que 19 839 226 EUR proceden de la Región de Campania y 10 030 606 de la Región de Lacio.	

- (31) El artículo 1 de la Ley n.º 163 de 1 de octubre de 2010 de conversión del Decreto-ley n.º 125 de 5 de agosto de 2010 («Ley de 2010»), estableció una prórroga adicional de los convenios iniciales desde el 1 de octubre de 2010 hasta la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar, que tuvieron lugar el 19 de julio de 2012 y el 31 de julio de 2012, respectivamente.

⁽¹⁸⁾ Artículo 19 *ter*, apartado 10, de la Ley de 2009.

- (32) Habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 19 *ter* de la Ley de 2009, la Región de Lacio creó el 1 de diciembre de 2010, mediante la Ley regional n.º 2/2010, una sociedad anónima para los servicios regionales de cabotaje marítimo, denominada Laziomar, con el fin de adquirir la rama de Caremar que explotaba las rutas del archipiélago de Pontino y que posteriormente sería privatizada.
- (33) El 7 de marzo de 2011, Caremar vendió a Laziomar su rama relativa a las rutas del archipiélago de Pontino. Laziomar comenzó a explotar las rutas el 1 de junio de 2011.
- (34) De conformidad con el Decreto n.º 508 de la Región de Lacio, de 28 de octubre de 2011, («Decreto del Lacio»), se proporcionaron directrices relativas al proceso de privatización de Laziomar, vinculadas a la celebración del nuevo contrato de servicio público para las rutas del archipiélago de Pontino.
- (35) Además, según la Ley n.º 228, de 24 de diciembre de 2012, la Región de Lacio encomendó a Laziomar, sobre la base de un contrato «puente», la obligación de garantizar la continuidad territorial de las rutas del archipiélago de Pontino hasta su privatización, en las mismas condiciones. Este contrato se firmó el 12 de febrero de 2013 y permaneció en vigor hasta la privatización de Laziomar.

2.1.3. *La privatización de Laziomar y la celebración del nuevo contrato de servicios*

- (36) En febrero de 2012 se inició un procedimiento de licitación (véase la sección 2.3.2) para hallar un comprador para Laziomar vinculado con el nuevo contrato de servicio público para la prestación de servicios marítimos por un período de diez años a cambio de una compensación por servicio público.
- (37) Al haber resultado ganadora su oferta en la licitación, Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. («CLN») se convirtió en la nueva propietaria de Laziomar. El contrato de venta entre la Región de Lacio y CLN se firmó el 30 de diciembre de 2013. El 15 de enero de 2014, la Región de Lacio y Laziomar firmaron el nuevo contrato de servicios para la prestación de servicios marítimos en el archipiélago de Pontino.

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

- (38) Las siguientes medidas han sido objeto de análisis en el procedimiento de investigación formal abierto por las Decisiones de 2011 y 2012:
 - a) la compensación por la prestación de servicios de interés económico general (SIEG) en virtud de la prórroga de los convenios iniciales (medida 1);
 - b) el posible mal uso de la ayuda de salvamento a Tirrenia y Siremar (medida 2);
 - c) la privatización de las empresas del antiguo grupo Tirrenia ⁽¹⁹⁾ (medida 3);
 - d) la compensación pagada por la prestación de SIEG en virtud de los nuevos convenios y contratos de servicio público (medida 4);
 - e) la prioridad en la asignación de los puntos de amarre (medida 5);
 - f) las medidas establecidas en la Ley de 2010 de conversión del Decreto-ley 125/2010 (medida 6);
 - g) medidas adicionales adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar (medida 7).
- (39) Mediante la Decisión de 2014 la Comisión cerró el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar, anteriormente mencionadas como medida 7, con la excepción de una medida ⁽²⁰⁾.

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

- (40) La presente Decisión solo se refiere a las medidas 1, 3, 4, 5 y 6 enumeradas en el considerando 38, en la medida en que afectan a Laziomar y CLN. Estas medidas se describen con mayor detalle en las secciones siguientes.

⁽¹⁹⁾ Esto incluye el pago aplazado por CIN de parte del precio de compra por su adquisición del sector de empresa de Tirrenia y varias supuestas medidas de ayuda adicionales en el contexto de la privatización del sector de empresa de Siremar (por ejemplo, contragarantía y aumento de capital por parte del Estado para Cdl, la entidad que inicialmente adquirió el sector de empresa de Siremar).

⁽²⁰⁾ En particular, el proyecto Bonus Sardo-Vacanza, que forma parte de la medida 7, no se analizó en la Decisión de 2014 y tampoco se analizará en la presente Decisión.

2.3.1. La prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia

2.3.1.1. Las obligaciones de servicio público

- (41) El artículo 1 del convenio inicial con Caremar establecía planes quinquenales para detallar los puertos en los que se debía prestar servicio, el tipo de buques que debían utilizarse y la frecuencia de los servicios encomendados a Caremar (y posteriormente a Laziomar, tras la transferencia de las rutas de las islas Pontinas a la Región de Lacio el 1 de junio de 2011).
- (42) Según Italia, el último plan quinquenal adoptado formalmente en el caso de Caremar (en ese momento) es el relativo al período 2000-2004, mientras que se elaboró un plan para el período 2005-2008, pero los ministerios competentes no llegaron a aprobarlo oficialmente. En su lugar, el Gobierno ha adoptado decisiones *ad hoc* con vistas a ajustar en mayor medida los servicios a las necesidades de las comunidades locales, sin realizar, no obstante, cambios sustantivos en el sistema de servicio público.
- (43) Sobre la base del convenio inicial, prorrogado con actos jurídicos posteriores mencionados en los considerandos 26 a 33, Laziomar operaba durante todo el año en las siguientes rutas:
- en la ruta Ponza – Formia (línea T1), Laziomar operaba la única conexión a esta línea. Garantizaba dos conexiones diarias que proporcionaban servicios mixtos (pasajeros, vehículos y mercancías). El buque, que salía de la isla a las 5.30 horas, garantizaba a los residentes la conexión con el continente por motivos de estudio y trabajo, con el último regreso a las 17.30 horas,
 - en la ruta Ponza – Formia (línea A2), Laziomar explotaba también el único servicio de pasajeros de alta velocidad con una conexión diaria y mantenía el buque en la isla durante la noche,
 - en la ruta Anzio – Ponza (línea A1), Laziomar aseguraba un servicio diario de pasajeros de alta velocidad en temporada alta de lunes a sábado. No obstante, el servicio se incrementó los domingos y días festivos y se justificó por razones de desarrollo social y económico (en particular porque el turismo es básicamente la única fuente de ingresos de la isla). Un competidor, Vetur, también operaba en la misma línea un servicio de pasajeros de alta velocidad durante la temporada alta,
 - en la ruta Ventotene – Formia, (línea T2), Laziomar garantizaba un servicio diario durante todo el año utilizando un buque mixto. El servicio mixto era la única conexión regular para el transporte de pasajeros, vehículos y mercancías durante todo el año,
 - en la ruta Ventotene – Formia (línea A3), Laziomar operaba también la única conexión de alta velocidad. Salía a las 6.45 horas, lo que permitía a los residentes viajar al continente por motivos profesionales o de estudio, y permanecía durante la noche en la isla para garantizar la presencia en caso de emergencia médica.

2.3.1.2. Presupuesto y duración

- (44) En el cuadro 2 se muestra la compensación anual que Italia abonó a Laziomar durante el período 2011-2013:

Cuadro 2

Compensación concedida durante el período 2011-2013 (EUR)

Año	Compensación abonada
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

- (45) El convenio inicial estipula que la compensación anual por servicio público debe pagarse de la siguiente manera: un pago inicial por adelantado en el mes de marzo de cada año, equivalente al 70 % de la compensación pagada el año anterior. Un segundo pago, realizado en junio, equivalente al 20 % de la compensación. La diferencia entre los

importes abonados y el déficit entre los costes de explotación y los ingresos obtenidos durante el año en curso constituye el saldo, que se paga antes del 30 de noviembre. Si resultara que Laziomar hubiera recibido un importe superior al coste neto de los servicios prestados (ingresos menos pérdidas), el convenio inicial estipula que Laziomar debería reembolsar la diferencia. ⁽²¹⁾

– Compensación concedida en 2011-2013

- (46) El Decreto Presidencial n.º 501, de 1 de junio de 1979 («Decreto n.º 501/79»), precisa los distintos elementos (ingresos y costes) que entran en el cálculo de la subvención abonada a los operadores de servicios públicos marítimos. Asimismo, la Ley n.º 856 de 5 de diciembre de 1986 («Ley 856/86») establecía ciertas modificaciones en el sistema de obligaciones de los servicios públicos marítimos en Italia. En lo relativo a las conexiones con las islas mayores y menores, el artículo 11 de dicha Ley modificaba los criterios para calcular la compensación por servicio público. En efecto, la subvención debía calcularse sobre la base de la diferencia entre los ingresos y los costes del servicio determinados con respecto a parámetros medios y objetivos, y debía incluir un rendimiento razonable del capital invertido. El artículo 11 establece también que los contratos de servicio público debían contener la lista de rutas subvencionadas, así como la frecuencia y los tipos de barcos que debían utilizarse. Las subvenciones debían ser aprobadas por los ministros competentes. Los principios establecidos en el Decreto Presidencial n.º 501/79 y la Ley n.º 856/86 quedaron reflejados en los convenios iniciales.
- (47) A partir de 2010, la compensación por la gestión de los SIEG se ha determinado mediante la aplicación de una nueva metodología establecida en la Directiva CIPE ⁽²²⁾, de 9 de noviembre de 2007, titulada «Criterios para la definición de las obligaciones de servicio público y las dinámicas tarifarias en el sector del cabotaje marítimo de interés público» («Directiva CIPE») ⁽²³⁾. Según el preámbulo, la Directiva CIPE se elaboró en vista de la privatización de las empresas públicas que prestaban servicios marítimos en virtud de un régimen de servicio público ⁽²⁴⁾. Las disposiciones de la Directiva CIPE se aplicaron con respecto a los servicios prestados por las empresas del grupo Tirrenia a partir de 2010, incluso antes de la entrada en vigor de los respectivos convenios y contratos de servicio público tras las respectivas privatizaciones.
- (48) El método estipulado en la Directiva CIPE permite a las empresas que gestionan los servicios públicos marítimos obtener unos beneficios adecuados. La tasa de rendimiento del capital se calcula sobre la base del coste medio ponderado del capital («CMPC»).
- (49) La rentabilidad financiera ⁽²⁵⁾ requerida se calcula utilizando el modelo de valoración de activos financieros («MVAF»). Sobre la base del modelo de valoración de activos financieros, el coste de los recursos propios se halla como una función de: i) el tipo sin riesgo, ii) la Beta (una estimación del perfil de riesgo de la empresa con respecto al mercado de valores), y iii) la prima de riesgo de recursos propios asignada al mercado de valores.
- (50) En particular, el coste de los recursos propios se calcularía aplicando una prima por riesgo adicional a la tasa de rentabilidad de las actividades sin riesgo. Dicha prima se calcula como la prima de riesgo del mercado multiplicado por su Beta, que determina el riesgo que conlleva una actividad con respecto al mercado.
- (51) Con arreglo a la Directiva CIPE, la tasa de rentabilidad de actividades sin riesgo corresponde al rendimiento bruto medio de las obligaciones de referencia a diez años con respecto a los doce meses anteriores para los cuales se disponga de datos.
- (52) La Directiva CIPE establece una prima de riesgo de mercado del 4 %. No obstante, en caso de explotación de un servicio en régimen de no exclusividad, el mayor riesgo que supuestamente soporta el operador se remunera añadiendo un 2,5 % adicional a la prima de riesgo de mercado.

⁽²¹⁾ A partir del 25 de noviembre de 2010, por decisión de la Conferencia de servicios sobre el establecimiento de la subvención anual establecida en el artículo 11 de la Ley n.º 856/1986 entre el Ministerio de Infraestructuras y Transporte, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Desarrollo Económico («Conferencia de servicios»), cualquier importe de compensación excesiva se deduce de futuros anticipos de la subvención.

⁽²²⁾ Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

⁽²³⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* («GURI») n.º 50 de 28 de febrero de 2008.

⁽²⁴⁾ Como se indica en el artículo 1, apartado 999, de la Ley n.º 296, de 27 de diciembre de 2006, y en el artículo 1, letra e), del Decreto-ley 430/1997.

⁽²⁵⁾ La tasa de rentabilidad financiera deseada para un inversor bursátil dado el perfil de riesgo de la empresa y los flujos de caja asociados.

- (53) En la práctica, la cantidad de la compensación pagada a Laziomar no puede, no obstante, exceder el límite de 10 030 606 EUR anuales, tal y como recoge la Ley de 2009 (véase el considerando 30). Aunque la Ley de 2009 limita la compensación anual pagada a todas las empresas de Tirrenia por la prestación de los servicios marítimos sujetos al régimen de servicio público, la Directiva CIPE contiene también algunas salvaguardas que permiten a dichos operadores cubrir de manera suficiente sus gastos de explotación. En vista de ello, como se muestra en el cuadro 2, las compensaciones pagadas en 2012 y 2013 se han incrementado para cubrir la totalidad de los costes de servicio público en esos años.
- (54) En particular, de conformidad con la Directiva CIPE, el alcance de los servicios, las tarifas máximas estipuladas por el nuevo contrato de servicio público y la compensación concedida realmente deben definirse de manera que otorguen al prestador del servicio la cobertura de la totalidad de los gastos subvencionables. Se aplica la siguiente fórmula:

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

donde:

- $VA(RSP)$ es el valor actualizado de la compensación por la ejecución de las obligaciones de servicio público,
 - $VA(AI(X))$ es el valor actualizado de otros ingresos (ingresos por tarifas y otros),
 - $VA(CA)$ es el valor actualizado de los gastos de explotación subvencionables, la amortización de la deuda y el rendimiento del capital invertido.
- (55) En caso de que esta ecuación no se cumpla, el alcance de las actividades subvencionadas podría reducirse, o bien podría revisarse la organización de los servicios (por ejemplo, el tipo de barcos) o podrían modificarse las tarifas máximas.
- (56) Además, el límite en las tarifas aplicable a cada servicio, netas de impuestos y tasas portuarias, se ajusta todos los años sobre la base de una fórmula de limitación de precios, de la siguiente manera:

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

donde:

- ΔT es la variación porcentual anual en el límite tarifario;
 - ΔP es la tasa de inflación para el año de referencia;
 - X es una tasa anual real de ajuste del límite tarifario, recogida en el contrato de servicio público, que se mantiene constante mientras esté vigente el contrato.
- (57) La Directiva CIPE especifica también que el límite tarifario puede ajustarse de modo que refleje variaciones en los gastos por combustible, tomando como referencia los precios estándar a disposición del público.

2.3.2. La privatización de Laziomar

- (58) El 13 de febrero de 2013, la Región de Lacio publicó en su sitio web la licitación para la venta de Laziomar y la adjudicación de una compensación por servicio público por la ejecución de obligaciones de servicio público en las rutas marítimas señaladas en el considerando 43 ⁽²⁶⁾. Este anuncio también se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁷⁾, en el Boletín Oficial de la República Italiana ⁽²⁸⁾ y en cuatro diarios nacionales y locales italianos.
- (59) Italia eligió el procedimiento de licitación restringido contemplado en el artículo 55, apartado 6, del Código de Contratos Públicos – Decreto Legislativo n.º 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). El criterio de adjudicación elegido fue el de la oferta económicamente más ventajosa.
- (60) Con el fin de fomentar una participación lo más amplia posible en el procedimiento, la licitación permitió expresamente a los licitadores participar en forma conjunta mediante agrupaciones temporales de licitadores, consorcios o Agrupaciones Europeas de Interés Económico («AEIE»).

⁽²⁶⁾ www.regione.lazio.it.

⁽²⁷⁾ DO S/149 de 4 de agosto de 2012.

⁽²⁸⁾ GURI n.º 91 de 6 de agosto de 2012.

2.3.2.1. El procedimiento de venta y la adjudicación final

- (61) Tras la publicación de la convocatoria de licitación, al expirar el plazo, ocho partes manifestaron su interés en participar en el procedimiento de licitación (en concreto: Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetur S.r.l. y Ustica Lines, esta última que ahora opera bajo el nombre Liberty Lines) y facilitaron la información solicitada para la selección cualitativa de la primera fase del procedimiento. Siete de estos participantes, con la exclusión de Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., fueron admitidos en la etapa posterior y se les invitó a presentar una oferta el 16 de mayo de 2013.
- (62) La invitación a presentar una oferta contenía el nuevo proyecto de contrato de diez años que debía firmarse entre el adjudicatario y la Región de Lacio, así como información más detallada sobre el procedimiento de licitación. En particular, la carta de invitación confirmaba que se elegiría la oferta económicamente más ventajosa para el contrato de servicio con una puntuación de 30 puntos para el precio y 70 puntos para las cualificaciones técnicas. Por lo que se refiere al precio de venta de Laziomar, la carta de invitación mencionaba un importe fijo correspondiente a 2 272 000 EUR, calculado sobre la base de un estudio independiente, que había evaluado el valor total de los activos de Laziomar (véanse los considerandos 66 y 67). Este precio no era negociable y, por lo tanto, no era objeto de la oferta económica de los licitadores.
- (63) Por esta razón, se pidió a todos los licitadores potenciales que incluyeran en su oferta económica el citado importe fijo para la venta de Laziomar, mientras que la Región de Lacio elegiría la oferta económicamente más ventajosa para el conjunto de la licitación en función del precio y de otros criterios, principalmente técnicos, relativos al servicio, tal como se indicaba en la carta de invitación (véase el considerando 62).
- (64) Al expirar el plazo, CLN presentó su oferta, cuyas especificaciones fueron examinadas y el resultado fue positivo. No se presentó ninguna otra oferta.
- (65) Por lo tanto, la licitación se adjudicó a CLN tanto por lo que se refiere a la privatización de la actividad de Laziomar como a la explotación de los servicios marítimos (véase la sección 2.3.3).

2.3.2.2. El contrato de venta

- (66) El contrato de venta se celebró el 30 de diciembre de 2013 y define la transferencia de acciones de Laziomar a CLN por un precio fijo de 2 272 000 EUR, sobre la base de una tasación pericial independiente encargada por la Región de Lacio.
- (67) El importe refleja principalmente el valor del inmovilizado material (que consta de cuatro buques y equipo industrial y comercial) y el valor de la venta de billetes para la isla de Ventotene, tal como figura en el balance de la empresa a 1 de junio de 2011.
- (68) De conformidad con el artículo 4 del contrato de venta, CLN está obligada a notificar a la Región de Lacio cualquier venta futura de las acciones de Laziomar a terceros, en cuyo caso CLN seguiría siendo, sin embargo, responsable conjuntamente con el nuevo comprador de Laziomar, en relación con las obligaciones del contrato de servicios.

2.3.2.3. Procedimientos a escala nacional

- (69) El resultado del procedimiento de adjudicación de la empresa Laziomar y del contrato de servicio público a CLN fue objeto de un litigio ante el Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo del Lacio («TAR»).
- (70) Vetur S.r.l. («Vetur»), que explota también la ruta Anzio-Ponza con hidroalas (línea A1), interpuso una demanda de medidas provisionales contra la legitimidad del procedimiento de licitación ante TAR, que fue desestimada mediante la Orden n.º 2995/2013. El mismo tribunal también se pronunció en cuanto al fondo y desestimó la reclamación de Vetur mediante la sentencia n.º 467/2014. El Consejo de Estado confirmó las anteriores sentencias en apelación con la sentencia n.º 5421/2018.

2.3.3. El nuevo contrato de servicios entre la Región de Lacio y Laziomar

2.3.3.1. El beneficiario

- (71) Como se menciona en el considerando 64, CLN presentó una oferta para el nuevo contrato de servicio público. Al haber resultado ganadora su oferta en la licitación, Laziomar (que había sido adquirida por CLN, pero mantenía su identidad jurídica independiente) firmó el nuevo contrato de servicio público con la Región de Lacio para la explotación de rutas marítimas el 15 de enero de 2014.

2.3.3.2. Las rutas

- (72) Laziomar presta servicios de pasajeros, mixtos (pasajeros, vehículos y mercancías) y exclusivamente de mercancías (mercancías y mercancías especiales) con arreglo al régimen de servicio público en múltiples rutas de cabotaje como sigue:

Cuadro 3

Red de rutas operadas por Laziomar en el marco del nuevo contrato de servicios

Formia – Ponza (transbordador – servicio mixto) – Línea T1
Formia – Ventotene (transbordador – servicio mixto) – Línea T2
Terracina – Ponza [transbordador – servicios mixtos y de transporte de mercancías ⁽¹⁾] – Línea T3
Terracina – Ventotene (transbordador – servicio de mercancías) – Línea T4
Anzio – Ponza (hidroala – servicio de pasajeros) – Línea A1
Formia – Ponza (hidroala – servicio de pasajeros) – Línea A2
Formia – Ventotene (hidroala – servicio de pasajeros) – Línea A3
⁽¹⁾ Algunas travesías en esta línea son de transporte exclusivo de mercancías (véase el cuadro 9).

2.3.3.3. La duración

- (73) El nuevo contrato de servicio firmado entre la Región de Lacio y Laziomar tiene una duración de diez años (2014-2024).

2.3.3.4. Las obligaciones de servicio público

- (74) Las obligaciones de servicio público impuestas a Laziomar se refieren, entre otras cosas, a los puertos atendidos, el tipo y la capacidad de los buques asignados a cada ruta gestionada, la frecuencia del servicio y las tarifas máximas.

2.3.3.5. Disposiciones sobre la compensación y adjudicación definitiva

- (75) La Región de Lacio fijó la remuneración básica anual derivada del procedimiento de licitación, para la compensación en el marco del nuevo contrato para la ejecución de las obligaciones de servicio público en las rutas marítimas señaladas en el considerando 43, en 14 300 550 EUR, sin perjuicio de su revisión a la baja. El importe se fijó finalmente en 12 752 074 EUR (un total de 127 520 740 EUR a lo largo de los diez años de duración del contrato).
- (76) De conformidad con el artículo 6 del contrato, la Región de Lacio puede ajustar la compensación, al alza o a la baja, para tener en cuenta los cambios relativos a las travesías reales efectuadas cada año. El nivel de compensación no se verá afectado si el número de travesías efectuadas cada año resulta hasta 3 % superior o inferior al número acordado contractualmente. En caso de variaciones, al alza o a la baja, de más del 3 %, la compensación se ajustará en consecuencia, multiplicando el número de travesías realizadas de más o de menos por el precio unitario, tal como se indica en la oferta. En 2017, se modificó el contrato de servicios para ajustar el nivel de compensación en un importe de 13 524 536 EUR.
- (77) Este importe de compensación se determina sobre la base de la metodología recogida en la Directiva CIPE (véanse los considerandos 47 a 57). Las salvaguardas establecidas en la Directiva CIPE se han reflejado en el nuevo contrato de servicios.

- (78) El contrato de servicios prevé el pago de una compensación que no exceda de lo necesario para cubrir los gastos netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público (equilibrio económico-financiero). En caso de desviaciones de este equilibrio contractual, el contrato de servicios prevé en el artículo 25 un mecanismo de reequilibrio que evalúe todos los parámetros vinculados al pago de la compensación. Por consiguiente, en caso de que, como consecuencia de una modificación sustancial ⁽²⁹⁾ de los parámetros económicos en los que se basa la compensación, el importe de la misma resulte insuficiente para cubrir todos los gastos ocasionados por la prestación del servicio, el nuevo contrato de servicios permite una revisión de los parámetros clave de la compensación, en concreto: i) el sistema tarifario; ii) el nivel de los servicios públicos ofrecidos; iii) el nivel del límite máximo anual de precios, y iv) las subvenciones de capital para las inversiones.
- (79) En virtud del artículo 4 (apartados 4 a 6) del contrato de servicios, la compensación abonada al operador se reducirá en un 80 % en caso de interrupción de los servicios por huelga de los trabajadores y en un 30 % en el caso de otros imprevistos, mientras que el incumplimiento de los servicios en circunstancias distintas de la huelga o los imprevistos daría lugar al pago de sanciones, de conformidad con el artículo 9 del contrato de servicios.
- (80) De conformidad con el artículo 22 del contrato de servicios, el operador está obligado a aplicar un sistema de control técnico, económico y de gestión, según el cual las cuentas anuales de pérdidas y ganancias relacionadas con el servicio prestado sobre la base del contrato de servicios se envían a la autoridad regional para su verificación.
- (81) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del contrato de servicios, la compensación anual que debía pagarse a Laziomar se estimaba en 12 752 074 EUR. Sin embargo, según el artículo 4, apartado 3, del contrato de servicios, el precio real pagado a Laziomar se determina como el resultado de la producción efectivamente realizada (es decir, el precio por milla para cada ruta), teniendo en cuenta los riesgos (comerciales e industriales) establecidos en el contrato (por ejemplo, reducción de la compensación en caso de que la empresa no navegue, sanciones en caso de desconexión de los servicios, etc.).
- (82) El cuadro 4 muestra la compensación fijada sobre la base del procedimiento de licitación durante todo el período del contrato y la compensación efectivamente abonada a Laziomar durante el período 2014-2019, tras las modificaciones relativas a la realización de travesías, de conformidad con el artículo 6 del contrato de servicios.

Cuadro 4

Compensación fijada y abonada a Laziomar en virtud del nuevo contrato de servicios (EUR) 2014-2019

Año	Compensación fijada	Compensación abonada
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

⁽²⁹⁾ El artículo 25, apartado 2, establece: «Una desviación positiva o negativa del equilibrio económico-financiero puede deberse a:

- ineficiencias de gestión;
- comunicación errónea por parte de Laziomar de los servicios efectivamente prestados con el fin de determinar el precio anual;
- condiciones de mercado excepcionalmente desfavorables, que no dependan de Laziomar, que provoquen un deterioro de las condiciones de explotación y, por consiguiente, un aumento de los costes de explotación o una disminución de los ingresos percepción de tarifas, lo que dará lugar a una variación negativa en los ingresos de explotación superior al 10 %;
- cargas financieras;
- modificaciones de las disposiciones legislativas y reglamentarias que establezcan nuevas condiciones para la ejecución del servicio previsto en el contrato;
- nuevas inversiones solicitadas por la Región con cargo a los recursos públicos previstos en el artículo 19;
- modificación del sistema de tarifas a que se refiere el artículo 3;
- condiciones de mercado excepcionalmente favorables que conduzcan a un aumento del resultado operativo de más del 0 %;
- aumentos del coste unitario de personal como consecuencia de las obligaciones derivadas del CCNL (convenio colectivo nacional de trabajo) y de la negociación adicional de la empresa;
- la política comercial aplicada por Laziomar hasta los niveles máximos establecidos en el anexo G del presente contrato» (traducción no oficial de la Comisión).

2.3.4. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre

- (83) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley de 2009, establecía que, con el fin de garantizar la continuidad territorial con las islas y en vista de sus obligaciones de servicio público, las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar, mantendrían los puntos de amarre ya asignados y la prioridad en la asignación de puntos de amarre nuevos, en consonancia con los procedimientos fijados por las autoridades marítimas tal y como establece la Ley n.º 84 de 28 de enero de 1994 y el Código Marítimo italiano.

2.3.5. Las medidas establecidas en la Ley de 2010

- (84) La Ley de 2010 establecía la posibilidad de que las empresas del antiguo grupo Tirrenia utilizaran de forma temporal los recursos financieros ya comprometidos ⁽³⁰⁾ para la mejora y modernización de la flota con vistas a cubrir, en su lugar, necesidades apremiantes de liquidez. No obstante, se exigió a las empresas del antiguo grupo Tirrenia que hicieron uso de esta posibilidad que repusieran estos fondos específicos a fin de que pudieran también llevar a cabo las mejoras necesarias en sus barcos. Estas mejoras eran necesarias para cumplir con las nuevas normas internacionales de seguridad derivadas del Acuerdo de Estocolmo de 1996 ⁽³¹⁾.
- (85) En particular, haciendo uso de dos mecanismos de financiación ⁽³²⁾, se reservaron 23 750 000 EUR para pagar las mejoras de todo el grupo Tirrenia. Sin embargo, Laziomar no hizo uso de estos mecanismos de financiación (véase el considerando 132).
- (86) Asimismo, el artículo 1 de la Ley de 2010 establecía también lo siguiente:
- a) los convenios iniciales se prorrogan a partir del 1 de octubre de 2010 hasta el final del proceso de privatización de Tirrenia y Siremar (véase también el considerando 31);
 - b) el artículo 19 *ter* del Decreto-ley n.º 135/2009, convertido con modificaciones en la Ley de 2009, se modifica mediante la introducción del apartado 24 *bis*. De conformidad con dicho apartado, todos los actos y operaciones oficiales en aplicación de las disposiciones de los apartados 1 a 15 de la Ley de 2009 se benefician de una exención fiscal. Esos apartados tienen que ver con la liberalización del sector del cabotaje marítimo mediante la privatización del grupo Tirrenia, incluido el paso preparatorio, es decir, la transferencia de las empresas regionales a las respectivas regiones;
 - c) con el fin de garantizar la continuidad del servicio público y de respaldar el proceso de privatización de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, las regiones en cuestión hicieron uso de los recursos del *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ⁽³³⁾ con arreglo a la Directiva CIPE n.º 1/2009, de 6 de marzo de 2009 ⁽³⁴⁾.

2.4. Procedimiento de infracción n.º 2007/4609

- (87) A raíz de los anteriores intercambios entre los servicios de la Comisión e Italia, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes envió el 19 de diciembre de 2008 una solicitud de información a Italia. Dicha solicitud se refería, entre otras cosas, a la descripción de las rutas de servicio público existentes en ese momento y a la misión de servicio público que Italia preveía con arreglo a los nuevos convenios propuestos. Además, se pidió a Italia que facilitara más datos sobre los planes de privatización del grupo Tirrenia.
- (88) En su carta de 28 de abril de 2009, Italia ofreció una respuesta detallada a la solicitud de la Comisión de 19 de diciembre de 2008. En dicha carta, Italia, entre otras cosas, declaró que:
- 1) la ampliación de los convenios iniciales hasta el 31 de diciembre de 2009 era necesaria para lograr la liberalización del sector del cabotaje marítimo en Italia mediante la privatización del grupo Tirrenia;

⁽³⁰⁾ Tal y como prevé el artículo 19, apartado 13 *bis*, del Decreto-ley n.º 78/2009, convertido en Ley n.º 102/2009 («Ley n.º 102/2009»), y el artículo 19 *ter*, apartado 19, de la Ley de 2009.

⁽³¹⁾ Estas normas de seguridad se detallaron posteriormente en la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, traspuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 45, de 4 de febrero de 2000; en la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, traspuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 52, de 8 de marzo de 2005, y en la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, traspuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 65, de 14 de marzo de 2005.

⁽³²⁾ Todos los fondos (es decir, 7 000 000 EUR) previstos por el artículo 19 *ter*, apartado 19, de la Ley de 2009 y 16 750 000 EUR de los fondos previstos por la Ley n.º 102/2009.

⁽³³⁾ El Fondo para áreas infrautilizadas o FAS (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) es un fondo nacional que respalda la aplicación de la política regional italiana. Sus recursos se asignan principalmente a regiones identificadas como tales por las autoridades italianas.

⁽³⁴⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, n.º 137 de 16 de junio de 2009.

- 2) la compensación por servicio público concedida al grupo Tirrenia era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas mediante enlaces marítimos que los operadores privados del mercado no proporcionaban de forma satisfactoria;
 - 3) el 10 de marzo de 2009 se había completado un proceso exhaustivo de racionalización de las rutas. Este proceso tuvo en cuenta los aspectos sociales, laborales y económicos pertinentes, así como la necesidad de garantizar enlaces esenciales para la continuidad territorial e incluyó una consulta con las seis Regiones afectadas. Esta racionalización tendría como resultado la reducción del coste neto del servicio público en aproximadamente 66 millones EUR y el despido de unos seiscientos miembros de las tripulaciones de todo el grupo Tirrenia. Italia recordó también que la racionalización de 2009 completó los esfuerzos realizados anteriormente (en 2004, 2006 y 2008) por reducir los servicios operados por el grupo Tirrenia;
 - 4) los objetivos eran i) mantener los enlaces necesarios para garantizar la continuidad territorial con y entre las islas y el continente, así como el derecho a la salud, el estudio y la movilidad, ii) racionalizar enlaces en los que operadores privados proporcionaban las mismas conexiones durante el mismo período de tiempo, con garantías similares de calidad y continuidad, y iii) racionalizar los enlaces de verano y rápidos que únicamente transportan pasajeros;
 - 5) en la carta, Italia ofreció una perspectiva general de las rutas en las que operaban las empresas del grupo Tirrenia durante 2008 y el número reducido de rutas en las que operaría el grupo Tirrenia durante 2009. Según Italia, estas últimas rutas constituirían la base de los nuevos convenios que debían celebrarse con los nuevos propietarios de las empresas del grupo Tirrenia.
- (89) El 21 de diciembre de 2009, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes envió una carta a Italia en la que señalaba, entre otras cosas, que a la luz de la drástica revisión del sector del cabotaje marítimo en Italia, y dada la considerable repercusión social que habría tenido la privatización si las licitaciones se hubiesen realizado sobre la base de un simple contrato de servicio público, la organización de un procedimiento de licitación para adjudicar a las compañías marítimas dichos contratos era aceptable, en principio y como excepción, a efectos de garantizar el cumplimiento del criterio de no discriminación entre los armadores comunitarios que establece el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo ⁽³⁵⁾ («el Reglamento sobre el cabotaje marítimo»); La Comisión señala que el Reglamento sobre el cabotaje marítimo no requiere que los Estados miembros privaticen sus compañías de transporte marítimo, sino únicamente que liberalicen ese mercado en concreto.
- (90) El 29 de enero de 2010 ⁽³⁶⁾, la Comisión envió un requerimiento relativo a la incorrecta aplicación del Reglamento sobre el cabotaje marítimo. En esta carta, la Comisión recordaba que dicho Reglamento requiere que, siempre que un Estado miembro celebra contratos de servicio público o impone obligaciones de servicio público, debe hacerlo de modo no discriminatorio con respecto a todos los armadores comunitarios. De conformidad con el artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento, los contratos de servicio público existentes continuarán vigentes hasta su fecha de expiración. No obstante, la Comisión señaló que las empresas del grupo Tirrenia siguieron prestando servicios de transporte marítimo tras la expiración de los respectivos contratos de servicio público (los convenios iniciales). En particular, dichos convenios debían concluir a finales de 2008 pero Italia los prorrogó repetidas veces. Por ello, la Comisión invitó a Italia a presentar sus observaciones.
- (91) También el 29 de enero de 2010, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes respondió a la carta de Italia de 22 de enero de 2010. El director general hacía hincapié en que su respuesta se refería únicamente al cumplimiento del Reglamento sobre el cabotaje marítimo y no a cuestiones de ayuda estatal. En este contexto, el director general indicó que las justificaciones ofrecidas con respecto a ciertas líneas eran suficientes para despejar las dudas expresadas anteriormente. El director general recordó que los contratos de servicio público solo pueden cubrir aquellas líneas en las que existe una deficiencia del mercado.
- (92) El 29 de marzo de 2010, Italia respondió al requerimiento de la Comisión de 29 de enero de 2010.
- (93) El 10 de septiembre de 2010, Italia informó a la Comisión, durante una reunión *ad hoc*, de que el procedimiento de licitación para el contrato relativo, entre otras, a las rutas del archipiélago de Pontino explotadas por Caremar también se había retrasado. Posteriormente, la Ley n.º 163 de 1 de octubre de 2010 prorrogó aún más los convenios iniciales hasta la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar (véase también el considerando 31).

⁽³⁵⁾ Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁽³⁶⁾ El requerimiento se adoptó el 28 de enero de 2010, pero no se notificó a Italia hasta el día siguiente.

- (94) A la luz de estos acontecimientos, la Comisión envió un requerimiento complementario el 24 de noviembre de 2010. En dicho requerimiento, la Comisión señaló que:
- a) el convenio inicial de Caremar, entre otros, se había prorrogado automáticamente y sin ningún procedimiento de licitación;
 - b) si bien los contratos de servicio público en cuestión seguían aplicándose, no se había realizado ningún procedimiento de licitación para Caremar, entre otros;
 - c) se reservaba el derecho a emitir un dictamen motivado si fuera necesario (teniendo en cuenta cualquier observación que Italia pudiera formular).
- (95) El 21 de junio de 2012, la Comisión adoptó un dictamen motivado relativo al retraso en la privatización de tres empresas (Caremar, Laziomar y Saremar) del antiguo grupo Tirrenia. Dado que los procedimientos de licitación de las otras tres empresas (Tirrenia, Toremar y Siremar) se habían completado a lo largo de 2011 ⁽³⁷⁾ estas empresas no estaban incluidas en el dictamen motivado. La Comisión señaló que Italia no había puesto en marcha procedimientos de licitación para la adjudicación de un contrato de servicio público para el cabotaje marítimo operado por Laziomar, entre otros, más de tres años después del vencimiento normal de los respectivos convenios iniciales. Dichos convenios se habían prorrogado con carácter automático e indefinido, lo que impidió que otros armadores de la Unión compitieran por su adjudicación.
- (96) El 8 de agosto de 2012, Italia respondió al dictamen motivado afirmando que los anuncios de licitación para la adjudicación de las empresas provistas con nuevos contratos de servicio público se habían publicado o se publicarían en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En particular, en el caso de Laziomar, el anuncio se envió el 1 de agosto de 2012 para su publicación.
- (97) El 14 de enero de 2014, CLN se convirtió en la nueva propietaria de Laziomar y firmó un contrato de servicio público por un período de diez años para las conexiones con el archipiélago de Pontino.
- (98) Mediante carta de 15 de julio de 2016, Italia informó a la Comisión de que la privatización de todas las empresas del antiguo grupo Tirrenia había concluido. El 8 de diciembre de 2016, la Comisión decidió cerrar el procedimiento de infracción.

3. MOTIVOS PARA INCOAR Y AMPLIAR EL PROCEDIMIENTO

3.1. La prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia ⁽³⁸⁾

3.1.1. Cumplimiento de los criterios Altmark y existencia de ayuda

- (99) En su Decisión de 2011, la Comisión consideró de forma preliminar que la definición de las obligaciones de servicio público incluida en los convenios iniciales con todas las empresas del antiguo grupo Tirrenia no había sido lo suficientemente clara y, por tanto, no le permitía concluir de forma definitiva si contenía un error manifiesto. En particular, la Comisión no tenía en ese momento una imagen completa de las obligaciones reales impuestas para la explotación de las rutas en el archipiélago de Pontino, entre otras, en comparación con los servicios ofrecidos por la competencia en algunas de esas rutas.
- (100) La Comisión consideró en un primer momento que la segunda condición de la sentencia Altmark ⁽³⁹⁾ se cumplía, ya que los parámetros que constituían la base del cálculo de la compensación se habían establecido de antemano y cumplían los requisitos de transparencia. En particular, la Comisión señaló que dichos parámetros se describen en los convenios iniciales (para la compensación correspondiente a 2009) y en la Directiva CIPE (para la compensación concedida a partir de 2010).

⁽³⁷⁾ Si bien la transferencia oficial de la propiedad de Tirrenia, Toremar y Siremar no se produjo hasta 2012.

⁽³⁸⁾ La Decisión de 2011 contiene motivos para incoar el procedimiento en relación, entre otras cosas, con las ayudas abonadas a las seis empresas del antiguo grupo Tirrenia sobre la base de los convenios iniciales. En el momento de la adopción de la Decisión de 2011 (5 de octubre de 2011), Caremar acababa de transferir los servicios marítimos de las rutas del archipiélago de Pontino a Laziomar (1 de junio de 2011). Aunque la Decisión de 2011 no hace referencia explícita a Laziomar, la evaluación preliminar realizada por la Comisión del convenio inicial que abarca dichas rutas se aplica igualmente a Laziomar, como nuevo operador de dichas rutas.

⁽³⁹⁾ Véase la sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (101) No obstante, la Comisión consideró que la tercera condición de la sentencia *Altmark* no parecía cumplirse y que era posible que los operadores hubiesen sido compensados en exceso por la realización de las tareas de servicio público. En particular, la Comisión expresó dudas sobre la proporcionalidad de la compensación abonada a las empresas del antiguo grupo Tirrenia a partir de 2009, dada la falta de una definición clara de las obligaciones impuestas a dichas empresas. Del mismo modo, la Comisión expresó sus dudas sobre si la prima de riesgo del 6,5 % que se aplica a partir de 2010 refleja un nivel apropiado de riesgo ya que, a primera vista, los operadores no parecían asumir los riesgos soportados normalmente en la prestación de dichos servicios.
- (102) La Comisión también concluyó de forma preliminar que la cuarta condición de la sentencia *Altmark* no se había cumplido en la medida en que la prórroga de los convenios iniciales no se había realizado mediante un procedimiento de licitación. Señaló, asimismo, que no había recibido ninguna prueba que respaldara la afirmación de que los operadores prestaban efectivamente los servicios en cuestión con el menor coste para la colectividad.
- (103) En la Decisión de 2011, la Comisión, por tanto, llegó a la conclusión preliminar de que la compensación por servicio público pagada a los operadores durante la prórroga de los convenios iniciales constituía ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. Asimismo, la Comisión estimó que dicha ayuda debía considerarse como ayuda nueva.

3.1.2. *Compatibilidad*

- (104) En la Decisión de 2011, la Comisión consideró, en principio, que la compensación por servicio público correspondiente a los años 2009-2011 quedaba fuera del ámbito de aplicación tanto de la Decisión SIEG de 2005 ⁽⁴⁰⁾ como del Marco SIEG de 2005 ⁽⁴¹⁾. Por lo tanto, la Comisión valoró esta medida directamente con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y concluyó que tenía dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad aplicables.
- (105) En la Decisión de 2012, la Comisión señaló que el 31 de enero de 2012 había entrado en vigor un nuevo paquete sobre SIEG consistente en la Decisión SIEG de 2011 ⁽⁴²⁾ y el Marco SIEG de 2011 ⁽⁴³⁾. No obstante, la Comisión concluyó de forma preliminar que la compensación por servicio público concedida en virtud de la prórroga de los convenios iniciales no podía considerarse compatible con el mercado interior y exenta del requisito de notificación con arreglo a la Decisión SIEG de 2011.
- (106) La Ley de 2010 establecía la prórroga de los convenios iniciales desde el 30 de septiembre de 2010 hasta el final del proceso de privatización. En consecuencia, la compensación recibida por Laziomar a partir del 1 de junio de 2011 y hasta su privatización podía evaluarse sobre la base del Marco SIEG de 2011.

3.2. **La privatización de Laziomar**

- (107) En la Decisión de 2012, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a que el procedimiento de licitación para la venta de Laziomar hubiese sido lo suficientemente transparente e incondicional como para garantizar que la venta se produjera a precio de mercado.
- (108) La Comisión consideró que algunas condiciones impuestas en la privatización podrían haber limitado el número de licitadores o influido en el precio de venta. La Comisión reiteró su práctica establecida con respecto a las ventas de activos de empresas estatales por parte del Estado (o, en este caso, imputables al Estado): las cuestiones no económicas que un vendedor privado no tendría en cuenta, como razones de orden público, requisitos de empleo o desarrollo regional, apuntan a la existencia de ayuda estatal si imponen obligaciones onerosas al posible comprador y pueden, por tanto, dan lugar a una reducción del precio de venta.

⁽⁴⁰⁾ Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

⁽⁴¹⁾ Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

⁽⁴²⁾ Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del TFUE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁴³⁾ Comunicación de la Comisión: Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público.

- (109) La Comisión también consideró que los denominados «requisitos financieros» impuestos en la licitación de Laziomar perturbaban efectivamente la licitación al restringir los posibles licitadores a las compañías marítimas existentes, dado que, en el presente caso, la propia empresa, dotada del contrato de servicio público, se puso a la venta ⁽⁴⁴⁾.
- (110) Asimismo, la Comisión sostuvo que las «ofertas técnicas» fueron puntuadas con un peso significativamente mayor que las ofertas económicas (véase el considerando 62), mientras que el precio de las acciones fue fijado por las autoridades públicas.
- (111) Por las razones expuestas, la Comisión concluyó de forma preliminar que el procedimiento de privatización de Laziomar no había sido lo suficientemente transparente ni exento de condiciones que garantizaran por sí mismo que la venta se realizara a precios de mercado y se obtuviera el precio más alto por las acciones. Por lo tanto, la Comisión no podía excluir en esa fase que se hubiera conferido una ventaja económica al comprador.
- (112) La Comisión consideró también, basándose en la información disponible en el momento en que tomó la Decisión de 2012, que cualquier ayuda que hubiera podido otorgarse durante el proceso de privatización habría sido incompatible.

3.3. Nuevo contrato de servicio entre la Región de Lacio y Laziomar

3.3.1. Cumplimiento de *Altmark*, existencia de ayudas y compatibilidad

- (113) En la Decisión de 2012, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la compensación concedida a Laziomar no cumplía los criterios establecidos en la sentencia *Altmark* y, por lo tanto, constituía una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión llegó a dicha conclusión en razón de que: i) los competidores que parecían ofrecer servicios similares estaban presentes al menos en determinadas rutas explotadas por Laziomar y no se disponía de información suficiente que permitiera a la Comisión concluir si el SIEG reflejaba una auténtica necesidad de servicio público que las fuerzas del mercado no podían satisfacer por sí solas; ii) el cálculo de la compensación con arreglo a la Directiva CIPE parecía haber dado lugar a una compensación excesiva para el operador por la prestación del servicio público, por las mismas razones expresadas en la Decisión de 2011, y iii) al parecer no se cumplió el cuarto criterio de la sentencia *Altmark*, ya que el servicio público se adjudicó a condición de que el adjudicatario adquiriera la totalidad de la empresa Laziomar. La Comisión consideró que si el contrato de servicio público se hubiera licitado sin la obligación de compra, ello podría haber supuesto un coste más bajo para la colectividad.

3.3.2. Compatibilidad

- (114) En cuanto a la compatibilidad de la compensación a Laziomar, la Comisión observó que, sobre la base de la información facilitada por las autoridades italianas, la Decisión SIEG de 2011 parecía no ser aplicable. En cualquier caso, la Comisión no pudo pronunciarse sobre la aplicación de la Decisión SIEG de 2011, puesto que en esa fase aún no se había presentado el contrato firmado. La Comisión no recibió ninguna información (por ejemplo, el número de pasajeros transportados en los dos años anteriores al de la atribución) para examinar las restantes condiciones de compatibilidad de la Decisión SIEG de 2011. La Comisión analizó entonces la ayuda con arreglo al Marco SIEG de 2011, pero concluyó que tenía dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad de dicho Marco e invitó a Italia a demostrar si ese era el caso.

3.4. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre

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

⁽⁴⁴⁾ La invitación a presentar una oferta establecía que el volumen total de negocios en el sector del transporte marítimo de los posibles licitadores en los tres años anteriores no podía ser inferior a 60 millones EUR.

- (116) Dado que había planteado dudas sobre la legitimidad de la misión de los SIEG, la Comisión no pudo llegar a una conclusión sobre la compatibilidad de la medida en el caso de que fuera ayuda.

3.5. Las medidas establecidas en la Ley de 2010

- (117) En la Decisión de 2011 la Comisión concluyó de forma preliminar que todas las medidas establecidas en la Ley de 2010 constituían ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, también de Laziomar. Estas incluían: 1) la posibilidad de utilizar con fines de liquidez los fondos destinados a la modernización de los barcos; 2) las exenciones fiscales relativas al proceso de privatización, y 3) el posible uso de los recursos del FAS. La Comisión invitó a Italia a aclarar si cada una de estas medidas eran necesarias para la prestación del servicio público, y de qué manera.
- (118) La Comisión concluyó también de forma preliminar que estas medidas probablemente constituían ayuda de explotación al reducir los gastos que de otra manera habrían corrido a cargo de Laziomar y del resto de las empresas del antiguo grupo Tirrenia y, por tanto, dichas medidas deberían considerarse incompatibles con el mercado interior.

4. OBSERVACIONES DE ITALIA

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

- (119) Italia facilitó una lista (respaldada por la documentación legal correspondiente) de rutas gestionadas por Caremar y posteriormente por Laziomar que están sujetas a obligaciones de servicio público, incluida la frecuencia estacional y los horarios, el entorno competitivo y los motivos que llevan a la imposición de estas obligaciones de servicio público.
- (120) En cuanto a la existencia de SIEG reales, Italia señaló que las obligaciones de servicio público mencionadas se impusieron con el fin de mantener la continuidad territorial y la conexión del continente con las islas y garantizar el suministro de bienes, incluidos bienes especiales, necesarios para el buen funcionamiento de los servicios públicos y sociales para las islas. Este servicio también contribuye al desarrollo económico de las islas, garantiza las necesidades esenciales de movilidad de las comunidades isleñas durante todo el año y asegura que se respeta el derecho a la continuidad territorial que la Constitución garantiza. ⁽⁴⁵⁾
- (121) Por lo que se refiere al entorno competitivo, Italia presentó información que indicaba que Laziomar es el único operador que navega por las líneas durante todo el año, mientras que en algunas rutas solo ha habido competencia durante la temporada alta. Dicho esto, Italia considera que el servicio ofrecido por Laziomar no puede sustituirse y que la garantía de continuidad territorial no podría haber sido alcanzada únicamente por las fuerzas del mercado.

4.2. Sobre la privatización de Laziomar

4.2.1. Sobre el precio de venta de Laziomar

- (122) Según Italia, la privatización de Laziomar implicaba la transferencia de la totalidad del capital social de la empresa a través de un procedimiento de licitación pública iniciado por la Región de Lacio. Este procedimiento supuso, además, la atribución simultánea de servicios públicos marítimos en el archipiélago de las islas Pontinas por un período de 10 años, con el fin de mantener la continuidad territorial.
- (123) La Región de Lacio encargó una evaluación de expertos independientes (véanse los considerandos 66 y 67) para evaluar las cuestiones jurídicas y económicas de la venta de Laziomar. Según Italia, esta evaluación expone de manera clara y concisa los procedimientos seguidos para determinar el valor de mercado del capital social de Laziomar.

⁽⁴⁵⁾ Según Italia, la necesidad de continuidad territorial es primordial en particular para la isla de Ponza, que se encuentra a unas 27 millas náuticas de Terracina y 36 millas náuticas de Anzio, y tiene menos de 3 400 habitantes. Una consideración similar, en su opinión, debería aplicarse también a la isla de Ventotene, que tiene menos de 800 habitantes.

4.2.2. Sobre el carácter transparente y no discriminatorio del procedimiento

- (124) Italia destaca que los procedimientos se llevaron a cabo de conformidad con los principios jurídicos de transparencia y no discriminación. Defendió que las siete partes admitidas a la siguiente fase del procedimiento de licitación recibieron la información pertinente necesaria para presentar sus ofertas, incluidos los «reglamentos de licitación» y sus anexos, el «contrato de servicios» y sus anexos y el «contrato de cesión de las acciones» y sus anexos.
- (125) Italia alega asimismo que la Región de Lacio eliminó del expediente de licitación los requisitos de admisibilidad de carácter económico que solo habrían permitido a las compañías navieras participar en el procedimiento (véase el considerando 109). Con el fin de permitir una participación lo más amplia posible en la licitación, la invitación a licitar, además, permitía expresamente a los licitadores participar en forma conjunta a través de agrupaciones temporales de licitadores, consorcios o AEIE.
- (126) En cuanto a las dudas de la Comisión sobre el hecho de que las ofertas técnicas tuvieran un peso significativamente mayor en comparación con las ofertas económicas (es decir, 70 y 30 puntos, respectivamente), Italia se remite a la sentencia n.º 782/2017 del Consejo de Estado ⁽⁴⁶⁾, de 30 de marzo de 2017, en la que se afirmaba que la parte contratante, al aplicar este criterio, debería «subrayar los elementos cualitativos de la oferta y seleccionar criterios que garanticen una comparación competitiva efectiva de los perfiles técnicos. A tal fin, debe establecer la puntuación máxima prevista para la oferta económica con el fin de garantizar que este elemento no prevalezca sobre los demás».
- (127) De este modo, según Italia, el diferente peso permitió evaluar de manera coherente los elementos cualitativos de la oferta y desalentar las revisiones excesivas a la baja del precio que habrían sido difíciles de mantener sin sacrificar la calidad del servicio público. Además, también permitió lograr importantes ahorros de costes para la Región de Lacio, dado que el adjudicatario obtuvo el contrato con arreglo al cual realizaría el servicio público por un importe de compensación que se fijó un 10,8 % más bajo que el precio de base (véase el considerando 75).

4.3. Sobre la conformidad de la prórroga del convenio inicial y del nuevo contrato de servicio público con las condiciones Altmark

- (128) Italia alega que se cumplen los cuatro criterios Altmark, tanto para el período 2011-2013 como para el período 2014-2024, por las siguientes razones:
- los criterios Altmark primero y segundo no fueron impugnados por la Comisión en su Decisión de 2012,
 - en relación con el tercer criterio Altmark y las dudas expresadas por la Comisión en su Decisión de 2011 de que la prima de riesgo del 6,5 % establecida en la Directiva CIPE no parece reflejar un nivel de riesgo adecuado (considerandos 206-207), Italia se remite a la Decisión de la Comisión de 13 de junio de 2017 relativa a la conexión marítima rápida de pasajeros en Italia entre Mesina y Reggio Calabria, en la que no se impugnó la metodología de cálculo, utilizando el 8 % fijo como tasa de remuneración esperada ⁽⁴⁷⁾. En particular, en este último caso, la Comisión aceptó un porcentaje del 8 % compuesto por la prima de riesgo del 6,5 % a que se refiere la Directiva CIPE, habida cuenta de que el contrato no implicaba la concesión de derechos exclusivos, más un aumento adicional del 1,5 %, dada la corta duración del contrato. Por otra parte, Italia, refiriéndose al nuevo contrato de servicio público, sostiene que cualquier medida destinada a restablecer el equilibrio económico-financiero solo podría aplicarse en caso de una variación de los ingresos netos superior al 3 %, mientras que Laziomar habría soportado cualquier reducción inferior al 3 %. En consecuencia, se evita cualquier posible compensación excesiva, e
 - Italia considera que también se cumple el cuarto criterio Altmark, dado que la adjudicación del contrato de servicio público fue objeto de un procedimiento de licitación transparente y competitivo, que permitió seleccionar al licitador capaz de prestar los servicios al menor coste posible. Además, por lo que se refiere a la vinculación del nuevo contrato de servicios con la privatización de Laziomar, Italia alega que el importe de la licitación para la venta de Laziomar representa solo alrededor del 1,4 % del importe total establecido para el servicio público (es decir, de la compensación total de 127 520 740 EUR durante el período de diez años del contrato). Por lo tanto, no parece tener repercusiones significativas en el resultado de la selección del licitador, en lo que respecta al coste del servicio.

⁽⁴⁶⁾ Esta sentencia se dictó a petición del Ministerio de Infraestructuras y Transportes en relación con el proyecto de Decreto Legislativo sobre «Disposiciones complementarias y correctoras del Decreto Legislativo n.º 50, de 18 de abril de 2016» (es decir, Decreto corrector del Código de Contratos Públicos).

⁽⁴⁷⁾ SA.42710 SIEG: conexión marítima de pasajeros rápida entre Mesina y Reggio Calabria.

4.4. Sobre la prioridad en la asignación de los puntos de amarre

- (129) Por lo que se refiere a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre (véase el considerando 83), Italia alega que ello se justifica por la necesidad de prestar el servicio público, y que no se concede ninguna ventaja económica a Laziomar que pudiera implicar también una pérdida de recursos para el Estado.
- (130) Según Italia, todos los operadores de transbordadores pagan habitualmente tasas a las autoridades portuarias por los puntos de amarre. Italia alega también que esta prioridad se ha aplicado únicamente a las rutas de servicio público y que Laziomar no ha pagado ni paga ninguna tasa adicional por la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, ya que, dada su misión de servicio público, los puertos le asignarían las mejores franjas horarias para el atraque, incluso si no hubiera una prioridad oficial.

4.5. Sobre las medidas recogidas en la Ley de 2010

- (131) Del mismo modo, por lo que se refiere a las medidas recogidas en la Ley de 2010 (véanse los considerandos 84, 85 y 86), Italia sostiene que Laziomar no ha recibido ni se ha beneficiado ni se beneficiará en el futuro de estas medidas.
- (132) En este contexto, Italia alega que Caremar, que en aquel momento explotaba las rutas de cabotaje marítimo en el archipiélago de las islas Pontinas, había recibido y utilizado efectivamente los recursos financieros ya comprometidos por la Ley 102/2009. En particular, Caremar recibió 1 410 000 EUR para mejorar dos de los buques que posteriormente fueron transferidos gratuitamente a Laziomar (Quirino y Tetide). También se afirma que estos fondos no se han utilizado con fines de liquidez.
- (133) Con respecto a las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización, Italia argumenta que, en lo relativo al impuesto sobre sociedades, la medida no se ha aplicado, ya que las transferencias de Caremar, Saremar y Toremar a las regiones se realizaron sin cargo alguno. Por ello, en ausencia de remuneración, el artículo 86, apartado 1, letra a), de la Ley sobre el impuesto sobre la renta consolidado, relativo al rendimiento del capital en el caso de transferencia de activos contra pago, no se aplica. Con respecto al IVA, Italia observó que las transferencias de Caremar, Saremar y Toremar constituyen operaciones exentas de IVA en virtud del artículo 10, apartado 1, punto 4, del Decreto del presidente de la República n.º 633, de 26 de octubre de 1972. Con respecto a impuestos indirectos distintos del IVA, Italia insiste en que la exención contemplada en la Ley de 2010 se diseñó con vistas a lograr una simplificación administrativa. Desde el punto de vista de la fiscalidad, sus efectos pueden considerarse insignificantes y de poca repercusión con respecto a los impuestos que se cobran a una tasa fija. Más concretamente, se refiere al derecho de registro (168 EUR por documento), gastos de registro de propiedades y gastos hipotecarios (168 EUR cada uno) y derecho de timbre (14,62 EUR por cuatro caras).
- (134) En lo que respecta a los recursos del FAS, Italia alega que Laziomar no ha recibido ningún beneficio. Además, aclaró que los recursos del FAS no se utilizaron para conceder una compensación adicional a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar. En su lugar, estos recursos se ofrecieron para completar los créditos presupuestarios establecidos para el pago de las compensaciones por servicio público a las empresas del antiguo grupo Tirrenia en caso de que dichos créditos presupuestarios resultaran insuficientes. Italia observa que el artículo 1, apartado 5 *ter*, del Decreto-ley n.º 125/2010 permitía a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar (en parte) la compensación periódica por servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos. Además, Italia aclaró que, en virtud del artículo 26 del Decreto-ley n.º 185/2008, se asignaron al Grupo Tirrenia 65 millones EUR por cada uno de los años 2009, 2010 y 2011 y posteriormente 195 millones EUR de los recursos del FAS. Estos fondos se transfirieron después a la cuenta del Ministerio de Transportes para el pago de la compensación por servicio público a las empresas del antiguo grupo Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (en aquel momento), Toremar y Saremar]. Por lo tanto, esta medida solo afectaría a una asignación de recursos en el presupuesto italiano para el pago de compensaciones por servicio público.

4.6. Sobre las normas de cálculo de la compensación para el período 2011-2019 y sobre la prima de riesgo del 6,5 % establecida en la Directiva CIPE a partir de 2010

- (135) Italia alega que, hasta el 14 de enero de 2014, los parámetros utilizados para calcular la compensación abonada a Laziomar eran los definidos por la Directiva CIPE. A partir del 15 de enero de 2014, la compensación se define en el contrato de servicio público, sobre la base de la metodología contemplada en la Directiva CIPE y teniendo en cuenta también la oferta económica presentada por el comprador de Laziomar, CLN, en el marco del procedimiento de licitación.
- (136) Italia aclara que, puesto que el importe de la compensación está limitado por la Ley de 2009, se decidió, en efecto, simplificar el cálculo aplicando el 6,5 % como un coeficiente fijo de rendimiento del capital. Este enfoque simplificado era aplicable durante la prórroga del convenio inicial y se sigue aplicando en virtud del nuevo contrato de servicio público con Laziomar.

- (137) Además, según Italia, el coeficiente fijo de rendimiento del capital del 6,5 % se considera adecuado teniendo en cuenta que el mecanismo de reequilibrio establecido en el artículo 25 del contrato (véase el considerando 78) es muy estricto. Además, este mecanismo (por ejemplo, una revisión del tope anual de precios) no podría aplicarse en los casos en que un beneficiario, como Laziomar, esté insuficientemente compensado.
- (138) En el cuadro 5, Italia presenta los elementos tomados para calcular la prima de riesgo para Laziomar durante el período 2011-2019:

Cuadro 5

Rendimiento del capital invertido (ROCE) de Laziomar para 2011-2019

(miles EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Inmovilizado material e inmaterial	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Existencias	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Créditos de clientes y comerciales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deudas a proveedores	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital invertido neto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendimiento del capital (6,5 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

4.7. Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con la Decisión SIEG de 2011

- (139) Si bien Italia considera que la compensación por servicio público pagada a Laziomar en virtud del nuevo contrato de servicio público no constituye ayuda estatal, también argumentó por qué dicha medida, si fuese ayuda, sería conforme con la Decisión SIEG de 2011.
- (140) En su respuesta, Italia sostiene que son aplicables ambas Decisiones SIEG, la de 2005 y la de 2011, considerando que la celebración del contrato de servicio público estaba prevista tanto en el artículo 19 *ter* de la Ley de 2009, como en el Decreto de Lacio.
- (141) Italia ha presentado cifras para los años 2012 y 2013 que muestran que el número medio anual de pasajeros no ha superado el umbral de 300 000 pasajeros establecido en el artículo 2, apartado 1, letra d), de la Decisión SIEG de 2011 en ninguna de las rutas de navegación en cuestión durante los dos ejercicios anteriores a aquel en que el SIEG se asignó a Laziomar (es decir, 240 430 pasajeros en 2012 y 254 167 pasajeros en 2013).

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

- (142) Italia sostiene que el servicio público confiado a Laziomar constituye un SIEG real basado en un acto de atribución, es decir, el contrato de servicios, que contiene y describe el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público, el territorio afectado, el mecanismo de compensación y los parámetros para el cálculo de la compensación.

- (143) Además, según Italia, la compensación no supera el nivel necesario para cubrir los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, ya que el importe de la compensación se estableció en el marco de un procedimiento de licitación sobre la base de los criterios establecidos en la Directiva CIPE, mientras que el contrato prevé un sistema de control para evitar una compensación excesiva.
- (144) Asimismo, por lo que respecta a la tasa de rentabilidad, Italia se remite a la Decisión de la Comisión de 13 de junio de 2017 (en el asunto SA.42710) (véase el considerando 128), en la que la Comisión no impugnó una tasa de rendimiento superior al 6,5 % (es decir, el 8 %).

5. EVALUACIÓN

5.1. Existencia de ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE

- (145) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que «serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o que amenacen falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones».
- (146) Los criterios previstos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Por tanto, a fin de determinar si las medidas notificadas constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, deben cumplirse todas las condiciones mencionadas. En concreto, la ayuda financiera debe:
- a) ser otorgada por un Estado miembro o mediante fondos estatales,
 - b) favorecer a determinadas empresas o producciones,
 - c) falsear o amenazar falsear la competencia, y
 - d) afectar a los intercambios entre Estados miembros.
- (147) La Comisión señala que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, que únicamente se aplica a las rutas de servicio público, está indisolublemente ligada a la prestación de los SIEG por parte de Laziomar y su adquirente CLN. Por lo tanto, esta medida de evaluará de forma conjunta con la correspondiente compensación por servicio público concedida a estas empresas (véanse las secciones 5.1.1 y 5.1.2).
- (148) Además, la Comisión observa que el nuevo contrato de servicio público entre Italia y Laziomar debería evaluarse conjuntamente con la privatización de Laziomar. Esta apreciación conjunta es adecuada porque, en esencia, Italia organizó el nuevo contrato de servicio público de tal manera que el adjudicatario debería haber adquirido la totalidad del capital social de Laziomar para cumplir las obligaciones de servicio público establecidas en dicho contrato de servicio público.

5.1.1. *Prórroga del convenio inicial entre Laziomar e Italia*

5.1.1.1. Fondos estatales

- (149) Italia confió a Laziomar la explotación de las rutas marítimas que se detallan en el convenio inicial, posteriormente prorrogado. El convenio inicial se celebró con el Estado y el Estado paga a Laziomar la correspondiente compensación por servicio público con cargo a su presupuesto. Por lo tanto, la compensación por servicio público de Laziomar es imputable al Estado y otorgada mediante fondos estatales.
- (150) La Comisión toma nota de que, según Italia, todos los operadores de transbordadores pagan regularmente tasas a las correspondientes autoridades portuarias por el amarre, pero que Laziomar no pagó ninguna tasa adicional por la prioridad en la asignación de los puntos de amarre. No obstante, la Comisión considera que, en principio, Italia podría haber optado por imponer una tasa adicional por la concesión de dicha prioridad y, al no hacerlo, ha renunciado a percibir ingresos públicos. Asimismo, puesto que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre se concede por ley (véase el considerando 83) es imputable al Estado.

5.1.1.2. Selectividad

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

5.1.1.3. Ventaja económica

- (152) La Comisión recuerda que la compensación por servicio público concedida a una empresa puede no constituir una ventaja económica bajo determinadas condiciones estrictamente definidas.
- (153) En particular, en la sentencia *Altmark* ⁽⁴⁸⁾, el Tribunal de Justicia mantuvo que si una intervención estatal debe considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no estará incluida en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (154) No obstante, el Tribunal de Justicia dejó también claro que, para que dicha compensación por servicio público no sea calificada como ayuda estatal en un caso particular, deben cumplirse los cuatro criterios acumulados (los «criterios *Altmark*») que se resumen a continuación:
- la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas («primer criterio *Altmark*»),
 - los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente («segundo criterio *Altmark*»),
 - la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones («tercer criterio *Altmark*»),
 - cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones («cuarto criterio *Altmark*»).
- (155) La Comisión precisó cómo aplica los criterios *Altmark* en su Comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general («Comunicación sobre SIEG») ⁽⁴⁹⁾.
- (156) Dado que deben cumplirse todos los criterios *Altmark* acumulativamente, la no observancia de cualquiera de estos criterios llevaría a la Comisión a la conclusión de que la medida objeto de análisis proporciona una ventaja económica al beneficiario. La Comisión analizará en primer lugar el cumplimiento del cuarto criterio *Altmark*.
- (157) El cuarto criterio *Altmark* dispone que la compensación debe ser el mínimo necesario para no ser considerada ayuda estatal. Este criterio se considera cumplido cuando el beneficiario de la compensación por servicio público haya sido elegido en el marco de un procedimiento de licitación que permita elegir al licitador capaz de prestar los servicios con el menor coste para la colectividad, o si esto no es posible, cuando la compensación se haya calculado en referencia a los costes de una empresa eficiente.

⁽⁴⁸⁾ Véase la sentencia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415.

⁽⁴⁹⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8, 11.1.2012, p. 4).

- (158) En ninguna de las prórrogas del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2011 y el 14 de julio de 2014 se seleccionó a Laziomar en el marco de un procedimiento de licitación pública. Italia simplemente prorrogó el sistema en vigor, autorizando de este modo al operador preestablecido a continuar recibiendo la compensación por la ejecución de las obligaciones de servicio público.
- (159) Asimismo, Italia no ha facilitado a la Comisión indicación alguna de que el nivel de compensación se haya calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.
- (160) La Comisión concluye, por tanto, que el cuarto criterio Altmark no se ha cumplido en el caso que nos ocupa.
- (161) Dado que en el presente caso no se han respetado las cuatro condiciones Altmark de forma acumulativa, la Comisión concluye que la compensación por la explotación de rutas marítimas con arreglo a la prórroga de los convenios iniciales proporcionó a Laziomar una ventaja económica.
- (162) Con respecto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, la Comisión recuerda, en primer lugar, que la autoridad italiana de la competencia, AGCM, ha considerado al menos en dos ocasiones que esta medida tiene valor económico ⁽⁵⁰⁾. No obstante, Laziomar no paga tasa alguna por la prioridad en la asignación de los puntos de amarre (véase el considerando 130). Además, la Comisión observa que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre podría, al menos en teoría, reducir los costes del operador (por ejemplo, debido a que el amarre garantizado podría reducir los tiempos de espera en puertos, con la consiguiente reducción de los gastos de combustible) o aumentar sus ingresos (por ejemplo, debido a que algunos horarios probablemente atraigan más demanda por parte de los pasajeros). En efecto, en la medida en que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre permite un procedimiento de atraque más rápido, los usuarios del servicio de transbordadores pueden preferir al operador que se beneficia de esta medida. Incluso si estos efectos se produjeran en circunstancias concretas o fueran relativamente pequeños, la prioridad en la asignación de los puntos de amarre podría, no obstante, constituir una ventaja económica para Laziomar.

5.1.1.4. Efecto sobre la competencia y los intercambios comerciales

- (163) Cuando una ayuda concedida por un Estado miembro refuerce la posición de una empresa en comparación con otras que compiten en el mercado comercial de la UE, se considerará que estas otras empresas se ven afectadas por dicha ayuda ⁽⁵¹⁾. Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia ⁽⁵²⁾.
- (164) En el caso que nos ocupa, el beneficiario lleva a cabo su actividad en competencia con otras empresas que prestan servicios de transporte marítimo en la Unión, en particular desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo ⁽⁵³⁾ y del Reglamento sobre el cabotaje marítimo, por los que se liberaliza el mercado del transporte marítimo y del cabotaje marítimo, respectivamente. El hecho de que Laziomar fuera en ese momento el único operador en algunas rutas no significa que otros operadores (internacionales) no pudieran estar interesados en ofrecer servicios de transporte marítimo similares. Por lo tanto, la compensación por la explotación de rutas marítimas con arreglo a la prórroga de los convenios iniciales podría haber afectado a los intercambios comerciales de la Unión y falseado la competencia dentro del mercado interior. Por los mismos motivos, esa conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

5.1.1.5. Conclusión

- (165) Dado que se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que, tanto la compensación por servicio público pagada en virtud de las sucesivas prórrogas del convenio inicial como la prioridad en la asignación de los puntos de amarre para las rutas de servicio público, constituyen ayuda estatal para Laziomar.

⁽⁵⁰⁾ Decisión (UE) 2020/1412, considerando 265.

⁽⁵¹⁾ Véanse, en concreto, la sentencia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, C-730/79, EU:C:1980:209, apartado 11; la sentencia de 22 de noviembre de 2001, Ferring, C-53/00, EU:C:2001:627, apartado 21, y la sentencia de 29 de abril de 2004, Italia/Comisión, C-372/97, EU:C:2004:234, apartado 44.

⁽⁵²⁾ Sentencia de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95, EU:T:1998:77.

⁽⁵³⁾ Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

5.1.1.6. Ayuda nueva o existente

- (166) La Comisión señala, en primer lugar, que la compensación pagada a Caremar (en su momento) por la ejecución de las obligaciones de servicio marítimo público hasta finales de 2008 no se evaluará en la presente Decisión. La valoración de dicha compensación, y si puede o no considerarse ayuda existente en virtud del artículo 4, apartado 3, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo, es objeto de una Decisión separada de la Comisión ⁽⁵⁴⁾.
- (167) Con arreglo al artículo 1, letra c), del Reglamento (UE) 2015/1589 ⁽⁵⁵⁾, por nueva ayuda se entiende «toda ayuda, es decir, los regímenes de ayudas y ayudas individuales, que no sea ayuda existente, incluidas las modificaciones de ayudas existentes». Por otra parte, el artículo 108, apartado 3, del TFUE establece que la Comisión debe ser informada en su debido momento de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas y dichas ayudas no podrán ejecutarse antes de que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva ⁽⁵⁶⁾. En consonancia con la postura de los órganos jurisdiccionales de la Unión ⁽⁵⁷⁾, la Comisión considera que modificar (es decir, prorrogar) la duración de un régimen de ayudas que tenía una fecha clara de vencimiento (es decir, el 31 de diciembre de 2008), es suficiente para que se convierta en una ayuda nueva, con independencia de si las características de la ayuda han cambiado o no.
- (168) Por estos motivos, la Comisión considera que, con independencia del hecho de que la compensación concedida a Caremar (en su momento) hasta finales de 2008 se clasificara como ayuda existente ⁽⁵⁸⁾, la compensación por servicio público pagada a Laziomar en virtud de las sucesivas prórrogas del convenio inicial debería considerarse ayuda nueva. Esta conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

5.1.2. Adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado al negocio de Laziomar

- (169) A fin de concluir si la adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado al negocio de Laziomar constituye una ventaja en favor de Laziomar y su adquirente, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe verificar el cumplimiento de los criterios Altmark (véase el considerando 154).

5.1.2.1. Primer criterio Altmark

- (170) La Comisión recuerda que no hay ninguna definición uniforme y precisa de qué servicios pueden considerarse SIEG con arreglo al Derecho de la Unión, ya sea en el sentido del primer criterio Altmark o en el del artículo 106, apartado 2, del TFUE ⁽⁵⁹⁾. El apartado 46 de la Comunicación reza así:

«Al no existir unas normas de la Unión que definan el alcance de la existencia de un SIEG, los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir un determinado servicio como SIEG y de conceder una compensación al proveedor del servicio. *Las competencias de la Comisión al respecto se limitan a comprobar si el Estado miembro ha incurrido en error manifiesto al definir el servicio como servicio de interés económico general y al evaluar la ayuda estatal contenida en la compensación.* Cuando existan normas específicas de la Unión, el margen de apreciación de los Estados miembros está aún más vinculado a esas normas, sin perjuicio del deber de la Comisión de realizar una evaluación sobre si el SIEG ha sido definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales».

- (171) Las autoridades nacionales están, por tanto, facultadas para considerar que determinados servicios redundan en el interés general y deben prestarse por medio de obligaciones de servicio público a fin de garantizar que el interés público se protege cuando las fuerzas del mercado no bastan para garantizar que dichos servicios se prestan con el nivel o las condiciones requeridas.
- (172) En el ámbito del cabotaje, las normas por las que se rigen las obligaciones de servicio público se han detallado en el Reglamento sobre el cabotaje marítimo y, al objeto de examinar las posibles ayudas estatales a empresas que realizan transporte marítimo, en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo («Directrices marítimas») ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁴⁾ Decisión (UE) 2020/1411.

⁽⁵⁵⁾ Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

⁽⁵⁶⁾ Sentencia de 26 de octubre de 2016, DEI y Comisión/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, EU:C:2016:797, apartado 45.

⁽⁵⁷⁾ Sentencia de 6 de marzo de 2002, Diputación Foral de Álava y otros/Comisión, asuntos acumulados T-127/99, T-129/99 y T-148/99, EU:T:2002:59, apartado 175.

⁽⁵⁸⁾ Decisión (UE) 2020/1411.

⁽⁵⁹⁾ Asunto T 289/03, BUPA y otros/Comisión (Rec. 2008, p. II-81), apartado 96. Véanse asimismo las conclusiones del Abogado General Tizzano en el asunto C-53/00 Ferring (Rec. 2001 p. I-9069), y las conclusiones del Abogado General Jacobs en el asunto C-126/01 GEMO (Rec. 2003, p. I-13769).

⁽⁶⁰⁾ Comunicación de la Comisión C(2004) 43 – Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

(173) El artículo 4, apartado 1, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo establece lo siguiente:

«Los Estados miembros podrán celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público, como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas. Cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria respecto a cualquier armador comunitario».

(174) El artículo 2, apartado 3, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo establece que un contrato de servicio público podrá comprender: servicios de transporte que cumplan normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad, servicios de transporte complementarios, servicios de transporte a precios y condiciones específicos, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones y adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

(175) De conformidad con la sección 9 de las Directrices marítimas, «pueden imponerse obligaciones de servicio público (OSP) o celebrarse contratos de servicio público (CSP) con respecto a los servicios indicados en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 3577/92», es decir, servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas.

(176) De la jurisprudencia reiterada se deriva que únicamente pueden imponerse obligaciones de servicio público si estas están justificadas por la necesidad de garantizar servicios regulares de transporte marítimo adecuados que las fuerzas del mercado por sí solas no puedan garantizar ⁽⁶¹⁾. La Comunicación relativa a la interpretación del Reglamento sobre el cabotaje marítimo ⁽⁶²⁾ confirma que «la determinación de las rutas que requieren obligaciones de servicio público corresponde a los Estados miembros (incluidas las autoridades regionales y locales en su caso) y no a los armadores. Concretamente, pueden preverse obligaciones de servicio público para los servicios de cabotaje insular regulares donde el mercado resulta insuficiente para proveer unos servicios adecuados». Asimismo, el artículo 2, apartado 4, del Reglamento sobre el cabotaje marítimo define las obligaciones de servicio público como «obligaciones que el armador comunitario en cuestión no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial».

(177) En consonancia con la jurisprudencia ⁽⁶³⁾, a fin de verificar si hay una necesidad real de servicio público y si era necesario y proporcional, y, por tanto también, si se cumple el primer criterio Altmark, la Comisión analizará:

- 1) si existía una demanda por parte de los usuarios;
- 2) si dicha demanda no podía ser atendida por los operadores del mercado si no existía una obligación en ese sentido establecida por los poderes públicos (existencia de una deficiencia del mercado);
- 3) si el recurso a simples obligaciones de servicio público no bastaba para paliar tal carencia (el enfoque menos perjudicial).

1) **Demanda por parte de los usuarios**

(178) En el caso que nos ocupa, se confió a Laziomar la prestación de servicios de pasajeros, mixtos y de transporte de mercancías en múltiples líneas que aparecen en el cuadro 9. Las obligaciones de servicio público impuestas a Laziomar se referían a los puertos atendidos, al tipo y capacidad de los buques asignados a las conexiones marítimas explotadas en régimen de servicio público, a la frecuencia del servicio y a las tarifas máximas que debían cobrarse.

(179) Tal y como se describe en el considerando 120, Italia ha impuesto las obligaciones de servicio público estipuladas en el nuevo convenio fundamentalmente para i) garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas y ii) contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión mediante servicios de transporte marítimo regulares y fiables. La Comisión considera que, sin duda, estos pueden ser objetivos de interés público legítimos.

⁽⁶¹⁾ Véase el asunto C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros/Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽⁶²⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones por la que se actualiza y rectifica la Comunicación sobre la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), Bruselas, COM(2014) 232 final de 22.4.2014.

⁽⁶³⁾ Véase la sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM/Comisión, T-454/13, EU:T:2017:134, apartados 130 y 134.

- (180) Históricamente, los objetivos perseguidos por Italia no se han alcanzado únicamente mediante la interacción de las fuerzas del mercado. De hecho, se ha garantizado tradicionalmente la adecuación de estos servicios mediante obligaciones de servicio público impuestas con este fin a las empresas del antiguo grupo Tirrenia y consagradas en los convenios iniciales. En efecto, la Comisión señala que las rutas en cuestión se explotan, sin demasiados cambios, desde hace muchos años, como mínimo desde la entrada en vigor del convenio inicial. Italia y, en particular, las autoridades regionales afectadas, consideraron que estos servicios eran (y seguían siendo) necesarios para satisfacer la demanda de los usuarios.
- (181) Con respecto a las rutas de transporte exclusivo de mercancías (esto es, las líneas T3 y T4), la Comisión recuerda que el Tribunal General ya ha establecido ⁽⁶⁴⁾ que, para que un servicio pueda considerarse de interés económico general, no es preciso que el servicio en cuestión sea un servicio universal propiamente dicho. En efecto, el concepto de servicio universal no supone que el servicio en cuestión deba responder a una necesidad común a toda la población o prestarse en todo un territorio ⁽⁶⁵⁾ sino más bien, servir a los intereses de la sociedad en su conjunto. Además, la Comisión opina que la legislación de la Unión no impide que los Estados miembros consideren legítimamente, en el ejercicio de sus facultades discrecionales, determinados servicios marítimos de transporte de mercancías con destino y origen en zonas alejadas como SIEG, siempre que se respeten los principios establecidos en el Reglamento sobre el cabotaje marítimo.
- (182) Italia ha explicado que las necesidades de servicio público están vinculadas a las características geográficas y socioeconómicas especiales de las islas del archipiélago de Pontino. El artículo 1 del contrato de servicios establece que los servicios adjudicados a Laziomar son «[...] necesarios para mantener la continuidad territorial a fin de garantizar el suministro de bienes, incluidos los bienes especiales, necesarios para el buen funcionamiento de los servicios públicos y sociales de las islas Pontinas [...]». Por lo que se refiere a la isla de Ponza, la necesidad de continuidad territorial y suministro de bienes y bienes especiales es necesaria debido a su distancia desde el continente (alrededor de 27 millas náuticas de Terracina) y a su reducida población (alrededor de 3 500 habitantes). Consideraciones similares se aplican a la isla de Ventotene (a unas 31 millas náuticas de Terracina y unos 800 habitantes). La frecuencia regular de estos servicios de mercancías a lo largo del año garantiza que también en temporada baja, cuando hay menos demanda por parte del turismo, los habitantes y las empresas de estas islas estén debidamente abastecidos. Además, estos servicios contribuyen al desarrollo económico de ambas islas al transportar bienes y bienes especiales (por ejemplo, mercancías peligrosas, residuos sólidos municipales, etc.) desde y hacia el continente.
- (183) Por lo que se refiere a los servicios de pasajeros y mixtos, para ilustrar la verdadera demanda, Italia facilitó estadísticas agregadas, que muestran que en 2012 Laziomar transportó 240 430 pasajeros y 13 228 vehículos en las rutas de servicio público combinados durante los respectivos períodos de tiempo cubiertos por las obligaciones de servicio público. Las cifras correspondientes a 2013 fueron más elevadas (es decir, 254 167 pasajeros y 16 927 vehículos). Esto demuestra que, en los dos años anteriores a la atribución de las obligaciones de servicio público a Laziomar, hubo una demanda agregada significativa de servicios de transporte marítimo en las rutas en cuestión (véase el considerando 291 con respecto a las estadísticas detalladas ruta por ruta durante los años 2011 a 2013).
- (184) Para demostrar después que la demanda de los usuarios seguía existiendo cuando Laziomar comenzó a operar sobre la base del nuevo contrato de servicio público en todas las rutas, Italia también facilitó estadísticas agregadas hasta finales de 2019 (véanse los cuadros 6 a 8). Esto confirma que la demanda de los usuarios se mantuvo, con ligeras desviaciones al alza o a la baja. En cualquier caso, el análisis de los datos estadísticos ruta por ruta de cada año hasta finales de 2019 no proporcionó indicación alguna de que hubiera dejado de existir demanda por parte de los usuarios en algunas rutas concretas.

Cuadro 6

Estadísticas de los pasajeros para los años 2014-2019

Año	Línea T1	Línea T2	Línea T3	Línea T4	Línea A1	Línea A2	Línea A3	n.º total de pasajeros
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

⁽⁶⁴⁾ Véase la sentencia de 12 de febrero de 2008, BUPA y otros/Comisión, T-289/03, EU:T:2008:29, apartado 186.

⁽⁶⁵⁾ Véanse la sentencia de 11 de abril de 1989, Ahmed Saeed Flugreisen y otros/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, C-66/86, EU:C:1989:140, apartado 55; la sentencia de 18 de junio de 1998, Corsica Ferries France/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova y otros, C-266/96, EU:C:1998:306, apartado 45, y la sentencia de 15 de junio de 2005, Olsen/Comisión, T-17/02, EU:C:2005:218, apartado 186 y siguientes.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Cuadro 7

Estadísticas de vehículos para los años 2014-2019

Año	Línea T1	Línea T2	Línea T3	Línea T4	Línea A1	Línea A2	Línea A3	n.º total de vehículos ⁽¹⁾
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

⁽¹⁾ Los buques utilizados en las líneas T4, A1, A2 y A3 no pueden transportar vehículos.

Cuadro 8

Carga transportada en metros lineales para los años 2014-2019 ⁽⁶⁶⁾

Año	Línea T3	Línea T4	n.º total de metros lineales
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

- (185) La Comisión considera que los datos estadísticos anteriores demuestran claramente que existe una demanda real de servicios de transporte de pasajeros, mixtos y de mercancías en cada una de las rutas de servicio público en cuestión. Puede, por tanto, concluirse que estos servicios responden a necesidades públicas reales y abordan una demanda real de los usuarios.

2) Existencia de una deficiencia del mercado

- (186) De conformidad con el apartado 48 de la Comunicación sobre SIEG, «no sería adecuado vincular obligaciones específicas de servicio público a una actividad que ya efectúan, o pueden efectuar satisfactoriamente y en condiciones, tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado ⁽⁶⁷⁾». Por tanto, la Comisión debe examinar si el servicio sería inadecuado si su prestación se dejara exclusivamente en manos de las fuerzas del mercado a la luz de los requisitos de servicio público impuestos por el

⁽⁶⁶⁾ Aunque la carga se transporta en la mayoría de las líneas, esta decisión solo proporciona información detallada sobre el transporte de mercancías en las líneas T3 y T4, ya que el contrato de servicio público define ambas líneas como rutas de transporte de mercancías y mercancías especiales.

⁽⁶⁷⁾ Véase la sentencia de 20 de febrero de 2001, Analir y otros, C-205/99, EU:C:2001:107, apartado 71.

Estado miembro en virtud del nuevo contrato de servicio público. El apartado 48 de la Comunicación sobre SIEG señala a este respecto que «la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si el Estado miembro ha cometido un error manifiesto».

- (187) La Comisión observa que, durante el período anterior a la firma del nuevo contrato de servicio público con Laziomar, otros operadores ofrecieron servicios de transbordador en algunas rutas incluidas en este nuevo contrato de servicio público, aunque no necesariamente a lo largo del año, con la misma frecuencia y el mismo tipo de servicio. Sobre la base de la situación de la competencia en el período previo a la atribución del servicio el 15 de enero de 2014, la Comisión evaluará, para cada ruta afectada, si los servicios prestados por otros operadores eran equivalentes a los que Laziomar debe prestar en virtud del nuevo contrato de servicio público.
- (188) El cuadro 9 muestra la situación competitiva en cada una de las rutas operadas por Laziomar en el momento del acto de atribución:

Cuadro 9

Situación competitiva de las rutas explotadas por Laziomar

Ruta	Laziomar (travesías todo el año)	Competidores
Formia – Ponza (línea T1)	Servicio mixto (pasajeros, vehículos y mercancías)	Ninguno
Formia – Ventotene (línea T2)	Servicio mixto (pasajeros, vehículos y mercancías)	Ninguno
Terracina – Ponza (línea T3) – nueva ruta	Servicio de transporte de mercancías y mixto con una media de: — De enero a marzo y de octubre a diciembre cuatro travesías (por semana) – servicio exclusivo de mercancías — En abril y septiembre cuatro travesías (por semana) – servicio exclusivo de mercancías y cuatro travesías (por semana) – servicio mixto — De mayo a agosto cinco travesías (por semana) – servicio exclusivo de mercancías y cinco travesías (por semana) – servicio mixto	Navigazione Libera del Golfo (« NLG »), servicio exclusivo de pasajeros con una media de: — De abril a mayo y de septiembre a octubre tres travesías (por semana) — De junio a agosto de una a dos travesías (por día)
Terracina – Ventotene (línea T4) – nueva ruta	Servicio de transporte de mercancías con una media de: — De enero a marzo y de octubre a diciembre una travesía (por semana) — En abril y septiembre dos travesías (por semana) — De mayo a agosto cinco travesías (por semana)	Servicio exclusivo de pasajeros de NLG (como ampliación a la línea T3) con una sola travesía por semana de julio a agosto
Anzio – Ponza (línea A1)	Servicio de pasajeros (hidroala) entre junio y septiembre con una travesía por día y dos los viernes, fines de semana y festivos	Vetor , servicio de pasajeros con una media de: — De junio a julio de dos a tres travesías los días laborables y de cuatro a cinco durante los fines de semana (por día – véase el considerando 192) — En agosto de tres a cuatro travesías los días laborables y de cuatro a cinco durante los fines de semana (por día) — En septiembre, una travesía (por día – véase el considerando 192)

Formia – Ponza (línea A2)	Servicio de pasajeros (hidroala)	Ninguno
Formia – Ventotene (línea A3)	Servicio de pasajeros (hidroala)	Ninguno

- (189) La Comisión considera que, como se desprende claramente del cuadro 9, los servicios ofrecidos por Laziomar no son sustituibles por los ofrecidos por otros competidores, ya que estos últimos no atienden o no atienden en su totalidad las obligaciones de servicio público establecidas en el nuevo contrato de servicio público celebrado con Laziomar. Ahora bien, en cuatro de las siete rutas, no hay otro operador aparte de Laziomar que ofrezca el servicio (líneas T1, T2, A2 y A3). Por lo tanto, las obligaciones de servicio público establecidas en el contrato con Laziomar para la explotación de dichas rutas están justificadas por una auténtica necesidad pública de garantizar la continuidad territorial, cuando esta no pueda ser garantizada únicamente por el mercado.
- (190) Por lo que se refiere a las rutas en las que otros operadores también ofrecen servicios (líneas T3, T4 y A1), la Comisión considera que existen importantes diferencias en cuanto al tipo, la regularidad, la capacidad y el precio de los servicios ofrecidos, por las razones que se detallan en los apartados siguientes.
- (191) Con respecto a las líneas T3 y T4, Laziomar navega continuamente durante todo el año, mientras que el otro operador, NLG, no ofrece este servicio continuo durante todo el año ni lo hace al mismo nivel de frecuencia que Laziomar. Además, Laziomar ofrece servicios mixtos de transporte de mercancías (línea T3) y servicios de mercancías (línea T4) utilizando un buque con capacidad para transportar mercancías, vehículos y hasta 400 pasajeros, mientras que NLG utiliza una unidad rápida para el transporte de pasajeros únicamente. Por último, existe una diferencia de precios significativa entre los dos operadores. En el caso de la línea T3, en la que ambos operadores transportan pasajeros (a diferencia de la línea T4, que es un servicio de transporte de mercancías para Laziomar), el precio ofrecido por NLG se dirige al sector turístico (por ejemplo, el billete de ida para adultos cuesta entre 24 y 26 EUR y el de niños de hasta 12 años, entre 13 y 15 EUR). Por otra parte, el servicio de Laziomar está sujeto a obligaciones tarifarias de servicio público (por ejemplo, el billete de ida para adultos cuesta 10 EUR y el de niños de hasta 12 años, 5 EUR) y se aplican tarifas sociales para residentes y viajeros pendulares (el billete de ida cuesta unos 3,50 EUR). En consecuencia, sin el servicio de Laziomar en esas rutas particulares, no se cumpliría la necesidad de servicio público de conectividad regular de esa isla con el continente, ya que NLG no habría podido prestar los mismos servicios y en las mismas condiciones que Laziomar durante todo el período contractual.
- (192) Por lo que se refiere a la línea A1, tanto Laziomar como su competidor, Vetur, solo ofrecen un servicio de pasajeros durante la temporada de verano (entre junio y septiembre). Sin embargo, Italia facilitó información que indicaba que el servicio de Vetur se dirige principalmente al sector turístico y se presta en condiciones de mercado. Aunque, según el calendario de 2013 (es decir, el año anterior a la conclusión del acto de atribución con Laziomar), como se ilustra en el cuadro 9, Vetur parece navegar con más frecuencia que Laziomar y la Comisión observa que el servicio no se prestaba de forma continuada a diario. Más concretamente, el servicio no se prestó los días 4, 5, 11 y 12 de junio de 2013 ni los días 10 a 12 y 16 a 20 de septiembre de 2013. En los años siguientes del período de atribución, la información presentada por Italia muestra que el servicio prestado por Vetur tampoco garantizaba la conectividad diaria en esta ruta. Por ejemplo, en 2018 Vetur no prestó el servicio los días 5 y 6 de junio ni los días 17 a 20 de septiembre. En general, por lo tanto, las frecuencias del servicio de Vetur varían dependiendo del mes.
- (193) Además, en virtud del contrato de servicios, Laziomar está sujeta a obligaciones de servicio público en términos de continuidad y calidad. Dicho esto, en caso de no navegar sin la debida causa, Laziomar está sujeta a una reducción de honorarios y sanciones correspondientes. Además, la obligación de calidad implica que Laziomar debe cumplir normas mínimas precisas en términos de fiabilidad, condiciones higiénicas y comodidad del viaje, entre otras cosas. En cambio, Vetur, que no está sujeto a obligaciones de servicio público, no está obligado a cumplir normas de calidad elevadas en la prestación del servicio. Así mismo, desde el punto de vista de la capacidad de transporte, el buque de Laziomar puede acoger a un máximo de 300 pasajeros, frente a los aproximadamente 150 que puede transportar el hidroala de Vetur.
- (194) Por último, existe una diferencia de precio significativa entre los dos operadores. El precio ofrecido por Vetur se dirige principalmente al sector turístico (por ejemplo, un billete de ida para adultos cuesta 36 EUR, que se incrementa a 46 EUR durante el fin de semana, mientras que un billete para niños de hasta 12 años cuesta 18 EUR), en tanto que ofrece una tarifa para residentes a 23 EUR. Vetur también es libre de determinar a voluntad el precio de sus billetes y ajustarlo en consecuencia sobre una base puramente comercial. Por otra parte, el servicio de Laziomar está sujeto a obligaciones tarifarias de servicio público (por ejemplo, un billete de ida para adultos cuesta 23,40 EUR

y el de niños de hasta 12 años cuesta 11,70 EUR) y cuenta con tarifas sociales para residentes y viajeros pendulares (por ejemplo, un billete de ida solo cuesta 7 EUR). En consecuencia, sin el servicio de Laziomar en esa ruta concreta, no se cumpliría la necesidad de servicio público de conectividad regular de esa isla con el continente a precios asequibles, ya que Vetur no habría podido prestar los mismos servicios y en las mismas condiciones que Laziomar durante todo el período contractual.

- (195) En vista de todo ello, la Comisión concluye que, en el momento de la atribución del servicio a Laziomar, las fuerzas del mercado no eran suficientes para responder a las necesidades de servicio público. En efecto, Laziomar era el único operador en una serie de rutas, mientras que en el resto de las rutas los servicios ofrecidos por los competidores en el archipiélago de Pontino no eran equivalentes en lo que a continuidad, regularidad, capacidad y precio se refiere y, por tanto, no respondían plenamente a las obligaciones de servicio público determinadas en el nuevo contrato de servicio público celebrado con Laziomar.

3) El enfoque menos perjudicial

- (196) La Comisión observa que Italia ha optado por celebrar un contrato de servicio público con un operador (Laziomar) en lugar de imponer obligaciones de servicio público a todos los operadores interesados en explotar las rutas en cuestión. Sobre la base de la información facilitada por Italia, la Comisión reconoce que la demanda de los usuarios no podría haberse satisfecho mediante la imposición de obligaciones de servicio público (véase el considerando 180). En particular, en varias rutas, Laziomar es el único operador y, en las que no lo es, la oferta del resto de los demás operadores no cumple (todos) los requisitos de regularidad, continuidad, capacidad y precio. Además, la explotación de la mayoría de las rutas, en particular durante la temporada baja, es una actividad deficitaria, por lo que, sin la compensación por servicio público, no se ofrecerían en absoluto estas rutas. Asimismo, la Comisión toma nota del argumento de Italia de que la opción de un contrato de servicio público era necesaria también con vistas a la privatización de Laziomar. Más concretamente, Italia alega que la organización de una licitación para Laziomar, asociándola a un nuevo contrato de servicio público permitiría: i) garantizar la continuidad del servicio público marítimo y ii) maximizar el valor para el Estado. Por estas razones, la Comisión aceptó (véase el considerando 89) que Italia organizara un procedimiento de licitación para la actividad de Laziomar asociada a un nuevo contrato de servicio público. Al hacerlo, la Comisión aceptó también, y lo reitera en la presente Decisión, que Italia no podía depender de las obligaciones de servicio público que se aplican a todos los operadores, sino que debía celebrar un contrato de servicio público únicamente con Laziomar.

Conclusión

- (197) Sobre la base del anterior análisis, la Comisión concluye que Italia no ha cometido un error manifiesto al definir los servicios atribuidos a Laziomar como SIEG. Las dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de 2012 quedan, por tanto, disipadas.
- (198) Para concluir que se cumple el primer criterio Altmark, la Comisión debe aún comprobar si se encomendaron a Laziomar unas obligaciones de servicio público claramente definidas. A este respecto, la Comisión observa que las obligaciones de servicio público se describen claramente en el nuevo contrato de servicio público y sus anexos (que incluyen, por ejemplo, las especificaciones de los buques para cada ruta). Del mismo modo, las normas que rigen la compensación se detallan en el nuevo contrato de servicio público, en la Ley de 2009 y en la Directiva CIPE. El nuevo contrato de servicio público también tiene una duración clara (diez años), identifica a Laziomar como el gestor de servicio público e incluye disposiciones para evitar y recuperar cualquier compensación excesiva (véase también el considerando 215). Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple el primer criterio Altmark.

Prioridad en la asignación de los puntos de amarre

- (199) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley de 2009 especifica claramente que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre es necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y a la luz de las obligaciones de servicio público de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar. En efecto, si las empresas a las que se ha atribuido el servicio público no tuvieran prioridad en la asignación de los puntos de amarre, tendrían que esperar (en ocasiones) su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que perjudicarían al objetivo de garantizar una conectividad fiable y adecuada para los ciudadanos. Un horario regular es sin duda necesario para cumplir con las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión. Además, dado que el nuevo contrato de servicio público prevé obligaciones de regularidad para la salida de rutas de servicio público, la prioridad en la asignación de puntos de amarre contribuye a garantizar que los puertos asignan los puntos de amarre y las horas de atraque de manera que el operador del servicio público pueda cumplir sus obligaciones de servicio público. En este contexto, la Comisión considera que esta medida se otorga para posibilitar que Laziomar lleve a cabo sus obligaciones de servicio público que constituyen verdaderos SIEG (véase el considerando 197). Asimismo, Italia ha confirmado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados con arreglo al régimen de servicio público. Por lo tanto, esta prioridad cumple también la primera condición de la sentencia Altmark.

5.1.2.2. Segundo criterio Altmark

- (200) La Comisión recuerda que en la Decisión de 2012 (véase el considerando 205) había considerado de forma preliminar que se cumple el segundo criterio de la sentencia Altmark.
- (201) En este contexto, la Comisión señala que los parámetros utilizados para calcular la compensación se han establecido de antemano y cumplen los requisitos de transparencia acordes con el segundo criterio Altmark.
- (202) En concreto, los parámetros en base a los cuales se calculó la compensación se explican con detalle en la Directiva CIPE y se han aplicado en el nuevo contrato de servicio público (y sus anexos), mientras que los importes máximos de la compensación se recogen en la Ley de 2009. El método de cálculo de la compensación, incluidos, por ejemplo, los elementos de coste tenidos en cuenta, se detallan en la Directiva CIPE. Puesto que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no conlleva una compensación financiera para Laziomar, la Comisión considera que esta medida cumple el segundo criterio Altmark.
- (203) Por lo tanto, la Comisión concluye que se respeta la segunda condición de la sentencia Altmark.

5.1.2.3. Tercer criterio Altmark

- (204) De conformidad con la tercera condición Altmark, la compensación recibida por la ejecución de los SIEG no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de esas obligaciones.
- (205) No obstante, la sentencia Altmark no ofrece una definición precisa de beneficio razonable. De acuerdo con la Comunicación sobre SIEG, se debe entender por beneficio razonable la tasa de rendimiento del capital que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar o no el servicio de interés económico general a lo largo de toda la duración del período de atribución, teniendo en cuenta el nivel de riesgo. Este depende del sector de que se trate, del tipo de servicio y de las características del mecanismo de compensación.
- (206) En la Decisión de 2012, la Comisión expresó dudas sobre la proporcionalidad de la compensación abonada a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar a partir de 2014. En particular, en relación con la compensación abonada a partir de 2010, la Comisión adoptó la opinión preliminar de que la prima de riesgo fija del 6,5 % no reflejaba un nivel adecuado de riesgo ya que, a primera vista, Laziomar no parecía asumir los riesgos soportados normalmente en la prestación de dichos servicios. En concreto, los elementos de coste tenidos en cuenta para calcular la compensación incluyen todos los costes que conlleva la prestación del servicio y, por ejemplo, se han considerado las variaciones en los precios del combustible. En consecuencia, la Comisión consideró en ese momento que Laziomar podría haber recibido una compensación excesiva.
- (207) La Comisión señala que algunos aspectos del método de compensación establecido en el nuevo contrato de servicio público parecen, en efecto, reducir el riesgo comercial incurrido por Laziomar. En particular, las tarifas máximas que Laziomar puede cobrar se ajustan anualmente para tener en cuenta la inflación y reflejar las variaciones en el índice de precios de consumo. Asimismo, el nuevo contrato de servicio público contiene algunas cláusulas (véase el considerando 78) que tienen como fin mantener el equilibrio económico-financiero del servicio público. En particular, en caso de que la compensación por servicio público sea insuficiente para cubrir el coste de los servicios encomendados en el nuevo contrato de servicio público, estas cláusulas permiten revisar i) el sistema de tarifas, ii) el nivel de los servicios públicos ofrecidos, iii) el nivel del límite máximo anual de precios, y iv) las subvenciones de capital para inversiones.
- (208) Según el artículo 25 del contrato, en caso de discrepancia en su equilibrio económico y financiero, Laziomar puede solicitar un reequilibrio presentando una propuesta a la Región de Lacio. Esta propuesta se presenta a continuación al Comité Técnico encargado de la gestión del contrato.

- (209) Aunque estas garantías parecen reducir el riesgo comercial en que incurre Laziomar, la Comisión considera que la empresa sigue expuesta al riesgo de que la compensación no sea suficiente para cubrir los costes de explotación del servicio. La propuesta de reequilibrio no siempre podrá ser aceptada, ya que la Región de Lacio decidirá sobre el fondo y adoptará su decisión tras haber obtenido el dictamen del Comité Técnico en un plazo de 90 días a partir de la presentación de su solicitud por Laziomar. Hasta que se adopte una decisión, Laziomar debe seguir explotando el servicio público sin modificaciones. De hecho, tal y como ha afirmado Italia, este mecanismo es difícil y muy estricto de aplicar, por lo que Laziomar no ha utilizado hasta ahora esta posibilidad.
- (210) Además, la Comisión observa que no todas las categorías de costes están sujetas a una contribución de reequilibrio. En particular, de conformidad con el artículo 25 del contrato de servicio público, los costes relacionados con las ineficiencias de gestión, las cargas financieras, cualquier aumento de los costes unitarios de personal para cumplir los requisitos del Derecho laboral y cualquier coste relacionado con la política comercial aplicada por Laziomar deben ser sufragados por la propia Laziomar. Por lo tanto, Laziomar sigue estando incentivada para operar de manera eficiente y con el menor coste para la colectividad.
- (211) Tal y como se ha explicado en los considerandos 48 a 52, la Directiva CIPE prevé que la prima de riesgo del 6,5 % se utilizaría para determinar el rendimiento del capital utilizando la fórmula del CMPC. Sin embargo, en la práctica, el 6,5 % se aplicó como coeficiente fijo de rendimiento del capital (véase también el considerando 136).
- (212) En este contexto, independientemente del importe compensatorio al que Laziomar tendría derecho, teniendo en cuenta la prima de riesgo del 6,5 %, Laziomar nunca podrá recibir más del importe máximo fijado por el contrato de servicio público (véase el considerando 76). En línea con el apartado 47 del Marco SIEG de 2011, la Comisión analiza si hubo una compensación excesiva para toda la vigencia del contrato. Como se ilustra en el cuadro 10, las cifras correspondientes al período 2014-2019 muestran que la compensación real por servicio público recibida fue (con la excepción de los importes para 2016 y 2018, que eran todavía inferiores al límite máximo acordado en virtud del contrato, es decir, 13 524 536 EUR) insuficiente para cubrir el coste neto del servicio (es decir, 80 173 862 EUR pagados por un coste neto de 80 397 000 EUR) incluso antes de tener en cuenta la prima de riesgo del 6,5 % (es decir, 1 928 000 EUR). En esencia, para el período 2014-2019, Laziomar recibió aproximadamente 2 150 000 EUR menos que el importe subvencionable (es decir, 82 325 000 EUR) (compensación subvencionable) menos 80 173 862 EUR (compensación real), calculado utilizando la metodología que incluye el 6,5 % de rendimiento del capital. Esto significa que, en la práctica, Laziomar no recibió el importe calculado como rendimiento del capital. En realidad, el rendimiento del capital de Laziomar para el período en su conjunto (hasta 2019) fue cero en lugar del 6,5 % previsto inicialmente por Italia ⁽⁶⁸⁾. Estas cifras confirman que las cláusulas relativas al reequilibrio del artículo 25 del contrato no protegen a Laziomar de todos los riesgos relacionados con la prestación del servicio público.

Cuadro 10

Coste neto del servicio público operado por Laziomar en el período 2014-2019

(EUR)

Función de servicio público de Laziomar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total general
Ingresos totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Costes totales	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁶⁸⁾ La cantidad total de compensación recibida por Laziomar durante el período 2014-2019 fue inferior al coste neto incurrido en la prestación del servicio público, sin tener en consideración ningún rendimiento del capital.

= Coste neto del servicio público	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Rendimiento del capital (6,5 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Apto para compensación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Compensación real	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Compensación excesiva/insuficiente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	- 2 151 138

- (213) Por lo que se refiere al nivel del beneficio razonable, en el curso de la investigación formal (véase el considerando 136), Italia ha aclarado que, dado que el importe de la compensación está limitado por la Ley de 2009, la decisión se adoptó para simplificar el cálculo aplicando el 6,5 % como coeficiente fijo de rendimiento del capital. Italia considera que su enfoque simplificado es conservador y no permite que Laziomar reciba una compensación superior a lo establecido en la Directiva CIPE.
- (214) En este contexto, la Comisión ha comparado el rendimiento del capital invertido del 6,5 % que se ha aplicado a Laziomar, con la mediana del rendimiento del capital generado por un grupo de referencia en 2013 (año anterior a la atribución a Laziomar). El grupo de referencia consiste en operadores seleccionados de transbordadores que ofrecían conexiones marítimas en el territorio italiano o entre Italia y otros Estados miembros ⁽⁶⁹⁾. El análisis muestra que el rendimiento del capital aplicado a Laziomar es similar a la mediana del rendimiento del capital generado por las empresas del grupo de referencia. Esta comparación ilustra que el año anterior a la atribución de Laziomar un rendimiento del capital del 6,5 % no estaba fuera de lo razonable.
- (215) La Comisión también acoge con satisfacción el hecho de que el nuevo contrato de servicio público obligue a Laziomar a enviar cada año cuentas de gestión (desglosadas por ruta y certificadas por un auditor independiente) al Ministerio de Infraestructura y Transporte para que este pueda comprobar si ha existido una compensación excesiva. Esto proporciona una salvaguarda adicional a la hora de garantizar que Laziomar no pueda beneficiarse de una compensación excesiva. Italia también presentó estas cuentas de gestión para el período 2014-2019, permitiendo así a la Comisión realizar los cálculos del cuadro 10.
- (216) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que la compensación por servicio público concedida a Laziomar no excede de lo necesario para cubrir los costes incurridos en la ejecución de sus obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable. Más concretamente, la Comisión considera que la prima de riesgo del 6,5 % prevista por la Directiva CIPE debe evaluarse en combinación con el importe máximo de la compensación estipulado en el contrato de servicio público. Teniendo esto en cuenta, el rendimiento del capital que Laziomar podría esperar desde una perspectiva *ex ante* estaba en consonancia con los riesgos que corría al prestar los servicios públicos en virtud del contrato de servicio público. Las dudas de la Comisión sobre el cumplimiento de la tercera condición de la sentencia Altmark quedan, por tanto, disipadas.
- (217) Con respecto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre y a cualquier posible compensación excesiva que pudiera derivarse de ella, la Comisión observa que, en el grado en que esta medida podría reducir los costes de explotación o aumentar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en las cuentas internas del operador. El análisis de la Comisión (véase el considerando 212) confirmó que en el período 2014-2019 Laziomar no recibió una compensación excesiva. Por ello, la Comisión concluye que también la prioridad en la asignación de los puntos de amarre cumple con el tercer criterio Altmark.

⁽⁶⁹⁾ En particular, se refiere a Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV, y Caronte & Tourist. Se ha excluido a otras empresas del antiguo grupo Tirrenia (p. ej., Caremar, CIN, Siremar) del grupo de referencia.

5.1.2.4. Cuarto criterio Altmark

- (218) El cuarto criterio Altmark se cumple cuando el beneficiario de la compensación por la prestación de un SIEG ha sido elegido como resultado de un procedimiento de licitación que permite elegir al licitador capaz de prestar el SIEG con el menor coste para la colectividad o, si esto no es posible, cuando la compensación se ha calculado en referencia a los costes de una empresa eficiente.
- (219) Según el apartado 63 de la Comunicación sobre SIEG, la manera más sencilla de que las autoridades públicas cumplan el cuarto criterio Altmark es llevar a cabo un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio acorde con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁰⁾ y con la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷¹⁾.
- (220) La Comisión observa que, en el caso que nos ocupa, el procedimiento de contratación pública se inició antes de la entrada en vigor de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷²⁾ (que se aplica a los contratos públicos adjudicados para la explotación de servicios de transporte marítimo) y de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷³⁾. En ese momento, la Directiva 2004/17/CE y la Directiva 2004/18/CE aún estaban en vigor. No obstante, la Directiva 2004/17/CE no se aplica a los servicios de transporte marítimo como los proporcionados por Laziomar. En efecto, el artículo 5 de la Directiva 2004/17/CE deja claro que únicamente se incluyen en su ámbito de aplicación los servicios de transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable.
- (221) En cambio, los contratos públicos adjudicados por los órganos de contratación en el marco de sus actividades de explotación de servicios de transporte marítimo, costero o fluvial entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/18/CE sobre la base de su considerando 20. No obstante, los servicios de transporte fluvial y marítimo se enumeran también en el anexo II B de dicha Directiva, lo que implica ⁽⁷⁴⁾ que únicamente estarán sujetos a lo dispuesto en su artículo 23 y su artículo 35, apartado 4. Esto quiere decir que, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE, un contrato público para servicios de transporte marítimo está únicamente sujeto a las obligaciones relativas a las especificaciones técnicas (artículo 23) y a la obligación de publicar anuncios sobre los resultados del procedimiento de adjudicación (una vez que el contrato ha sido adjudicado y, por tanto, al final y no al comienzo del procedimiento de adjudicación: artículo 35, apartado 4). El resto de las normas previstas en la Directiva 2004/18/CE, incluidas las disposiciones relativas al contenido de los anuncios que deben publicarse (artículo 36, apartado 1) y a las disposiciones sobre los criterios de selección (artículos 45 a 52), no se aplican a los contratos públicos para servicios de transporte marítimo.
- (222) Asimismo, la Directiva 2004/18/CE en ningún caso se aplicará a las concesiones de servicios definidas en su artículo 1, apartado 4 ⁽⁷⁵⁾. La Comisión constata que las concesiones de servicios (y contratos públicos) que tienen un determinado interés transfronterizo siguen, no obstante, sometidas a los principios generales del Tratado de transparencia, no discriminación e igualdad de trato.
- (223) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la Directiva 2004/18/CE únicamente puede aplicarse en el caso de un contrato público, pero no de una concesión de servicios. Además, dado que el presente caso se refiere a servicios de transporte marítimo y fluvial sujetos a un contrato de servicio público, solamente serían de aplicación algunos de los requisitos, como se ha mencionado anteriormente, de dicha Directiva. En este contexto, la Comisión considera que no puede recurrir solo al cumplimiento de las Directivas sobre contratación pública para demostrar que se ha cumplido el cuarto criterio Altmark. Por este motivo, la Comisión analiza más adelante si el

⁽⁷⁰⁾ Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁷¹⁾ Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

⁽⁷²⁾ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

⁽⁷³⁾ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

⁽⁷⁴⁾ En virtud del artículo 21 de la Directiva 2004/18/CE.

⁽⁷⁵⁾ El artículo 1, apartado 4, de la Directiva 2004/18/CE reza lo siguiente: «La “concesión de servicios” es un contrato que presente las mismas características que el contrato público de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de la prestación de servicios consista, o bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, o bien en dicho derecho acompañado de un precio».

procedimiento de licitación utilizado por Italia fue competitivo, transparente, no discriminatorio e incondicional. Para ello, la Comisión recurre a la correspondiente orientación recogida en su Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal ⁽⁷⁶⁾ (en particular a sus apartados 89 y ss.) y en la Comunicación sobre SIEG (en particular a sus apartados 63 y ss.).

Carácter competitivo y transparente de la licitación

- (224) El apartado 90 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal especifica que un procedimiento de licitación tiene que ser competitivo ⁽⁷⁷⁾ para que puedan participar en él todos los licitadores interesados y cualificados. Asimismo, con arreglo al apartado 91 de dicha Comunicación, el procedimiento ha de ser transparente para permitir a todos los licitadores interesados estar igual y debidamente informados en cada fase del procedimiento de licitación. Este apartado recalca también que la accesibilidad de la información, tiempo suficiente para los licitadores interesados, y la claridad de los criterios de selección y adjudicación son todos ellos elementos cruciales de un procedimiento de selección transparente, e indica que una licitación tiene que ser suficientemente anunciada, de manera que puedan tener conocimiento de ella todos los licitadores potenciales.
- (225) En el presente asunto, la convocatoria de manifestaciones de interés se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en el Boletín Oficial de la República Italiana, en cuatro diarios nacionales y locales italianos, así como en el sitio web de la Región del Lacio (véase el considerando 58). Dicha convocatoria invitaba a todo aquel que «pudiera garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo» a manifestar su interés y no imponía ninguna otra condición. Asimismo, se concedió a las partes potencialmente interesadas tiempo suficiente para manifestar adecuadamente su interés de manera que pudieran participar en el proceso posterior. Por lo tanto, la Comisión considera que la intención de la Región de Lacio de vender Laziomar y adjudicar el contrato de servicio público se puso a disposición de todos los posibles licitadores.
- (226) Además, es necesario proporcionar a los licitadores todos los documentos e información necesarios para participar en el proceso de licitación que les permitan evaluar adecuadamente la empresa puesta a la venta. Esta información debe ponerse a disposición de los posibles licitadores de manera transparente y no discriminatoria, y todos los participantes interesados tendrán igual acceso a la información pertinente.
- (227) En primer lugar, la convocatoria de manifestaciones de interés mencionaba que los licitadores debían «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Este era el único criterio de selección que Italia aplicó para determinar si las partes interesadas podían o no participar en el procedimiento de licitación. Si bien la convocatoria no especificaba cómo debían demostrar los licitadores que cumplían este requisito, por defecto esto significa que podía utilizarse cualquier medio adecuado de prueba ⁽⁷⁸⁾. La Comisión considera que este criterio de selección quedó claro para todos los licitadores interesados y estaba justificado a la luz del objetivo perseguido.
- (228) En segundo lugar, la Ley de 2009 dejaba claro a las partes interesadas que una vez concluido el procedimiento de licitación se celebraría un nuevo convenio/contrato de servicio público y que el importe anual de la compensación por servicio público se había establecido en un máximo de 10 030 606 EUR anuales. Asimismo, la convocatoria de manifestaciones de interés indicaba que el objetivo era vender la actividad de Laziomar a un precio fijo de 2 272 000 EUR. Por otra parte, tal y como confirmó Italia, toda la información pertinente relativa al alcance de la venta, incluido el borrador del contrato de servicio público que debía celebrarse entre el comprador e Italia, se puso a disposición de las siete partes que fueron admitidas a la siguiente fase del proceso de licitación. Esto permitió a las partes decidir si presentar una oferta o no, y, en caso afirmativo, cuál sería la cuantía de la oferta. Sobre esta base, la Comisión considera que quedaba suficientemente claro en la convocatoria de manifestaciones de interés que la venta se refería a la actividad de Laziomar vinculada a un nuevo contrato de servicio público. Una vez manifestado su interés, las partes recibieron acceso a toda la información necesaria para que pudieran decidir si presentar una oferta.

⁽⁷⁶⁾ Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

⁽⁷⁷⁾ En la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal, la Comisión señala que los órganos jurisdiccionales de la Unión a menudo se refieren, en el contexto de ayudas estatales, a un procedimiento de licitación «abierto». El uso del término «abierto», sin embargo, no se refiere a un procedimiento específico con arreglo a las Directivas sobre contratación pública. Por lo tanto, la Comisión considera que el término «competitivo» parece más apropiado. En la presente Comunicación, la Comisión también señala que esto no tiene por objeto desviarse de las condiciones sustantivas establecidas en la jurisprudencia.

⁽⁷⁸⁾ Asimismo, tal y como se ha explicado anteriormente (véase el considerando 221), el artículo 36, apartado 1, de la Directiva 2004/18/CE no se aplicaba a esta licitación. Por lo tanto, Italia no tenía obligación alguna de proporcionar dicha información en los criterios de selección de la convocatoria.

- (229) En tercer lugar, la Comisión considera que la convocatoria de manifestaciones de interés atrajo a un número considerable de licitadores potenciales. Las siete empresas que fueron invitadas a la siguiente fase del procedimiento de licitación recibieron posteriormente información detallada de la Región de Lacio sobre el proceso. Además, de conformidad con las disposiciones de la Directiva 2004/18/CE, Italia no tenía ninguna obligación de facilitar, en la convocatoria, más información sobre el contrato que debía adjudicarse, aparte de la mera mención de la continuación de la prestación del servicio público y de la referencia a las normas jurídicas que regulan dicho servicio (véase el considerando 221).
- (230) En cuarto lugar, la convocatoria contenía la información mínima necesaria para presentar una manifestación de interés (es decir, la continuación del servicio público), y no podría haber provocado la exclusión de operadores marítimos interesados de otro modo. Fue decisión de las autoridades de planificación garantizar la continuidad del servicio público y la conectividad de las islas del archipiélago de Pontino con el continente. Esta condición se dio a conocer de antemano, como se ha explicado anteriormente, a todos los operadores potenciales que manifestaran su interés por participar en el procedimiento de licitación. Por lo tanto, la Comisión considera que Italia no tenía en esa fase ningún control sobre los licitadores potenciales, lo que demuestra que las autoridades de planificación no tenían la intención, como consecuencia de la inclusión de la obligación de continuar el servicio público, de favorecer selectivamente a ningún licitador potencial que se adjudicara el contrato de servicio público y la propiedad de la empresa Laziomar. La Comisión observa asimismo que toda la información pertinente sobre los criterios de selección y el desarrollo ulterior del procedimiento estaban previstas en la carta de invitación enviada a las siete partes admitidas a la fase de licitación.
- (231) En la Decisión de 2012, la Comisión expresó dudas sobre determinados «requisitos financieros» de la oferta (véase el considerando 109) que se imponían a los licitadores en virtud del contrato de servicio público, además de las condiciones cualitativas estándar que, en cualquier caso, se exigen como obligaciones de servicio público. Además, la Comisión dudaba de que tales requisitos pudieran aceptarse en una situación, como la actual, en la que toda la empresa se pone a la venta.
- (232) No obstante, en el curso de la investigación, la Comisión recibió información que despejó sus dudas. En particular, Italia eliminó de la licitación los requisitos financieros (es decir, niveles predeterminados de volumen de negocios en el sector del transporte marítimo) que solo habrían permitido a las compañías navieras participar en el procedimiento de licitación (véase el considerando 125). De hecho, la Comisión observa que Carpoint Motorsport S.p.A., que, según información de acceso público, es una empresa que opera en el sector minorista y mayorista de vehículos, se encontraba entre las empresas que expresaron interés en participar en la licitación (véase el considerando 61).
- (233) La Comisión también acoge con satisfacción la iniciativa adoptada por la Región de Lacio de fomentar la participación lo más amplia posible en el procedimiento, permitiendo que los licitadores participen de forma conjunta a través de agrupaciones temporales de licitadores, consorcios o AEIE (véase el considerando 60).
- (234) Sobre la base de lo anterior, la Comisión considera que, en su conjunto, el procedimiento de licitación fue competitivo y transparente. En particular, la intención de la Región de Lacio de enajenar la actividad de Laziomar y celebrar un nuevo contrato de servicio público con una duración de diez años con el adjudicatario se difundió ampliamente de manera que pudiera llegar a todos los posibles licitadores del correspondiente mercado regional o internacional. Asimismo, la Comisión tiene en cuenta que los posibles licitadores pudieron manifestar fácilmente su interés y no tuvieron que comprometerse a nada en ese momento. Siempre que pudieran demostrar que cumplían el único criterio de selección de garantizar la continuidad del servicio, esas partes recibían toda la información necesaria y se les daba tiempo para decidir si deseaban presentar una oferta por la actividad de Laziomar y por qué cuantía. Por estos motivos, la Comisión considera que sus dudas sobre si el procedimiento de contratación pública fue lo suficientemente transparente debido a posibles deficiencias en la convocatoria de manifestaciones de interés quedan disipadas.

Carácter no discriminatorio de la licitación

- (235) El apartado 92 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal subraya que la no discriminación de todos los licitadores en todas las fases del procedimiento y unos criterios de selección y adjudicación objetivos especificados previamente al proceso son condiciones indispensables para garantizar que la transacción resultante sea acorde con las condiciones de mercado. Asimismo, dicho apartado especifica que, para garantizar la igualdad de trato, los criterios de adjudicación deben permitir comparar las ofertas y evaluarlas de manera objetiva.

- (236) Como se ha indicado anteriormente (véase el considerando 227), la convocatoria de manifestaciones de interés contenía la única condición de selección, a saber, que los licitadores debían «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Las ocho partes que respondieron a la petición y expresaron interés eran conscientes de esa obligación. La Comisión considera que esta condición era objetiva y se había planteado con la suficiente claridad a todas las partes interesadas en la convocatoria de manifestaciones de interés.
- (237) A continuación, se invitó a siete de los ocho licitadores interesados que fueron admitidos a la siguiente fase del procedimiento de licitación a presentar una oferta, tras recibir todos la misma información (véase el considerando 61).
- (238) Por lo tanto, se resuelven las dudas expresadas por la Comisión en su Decisión de 2011 con respecto a que la convocatoria de manifestaciones de interés puede no haber sido suficientemente no discriminatoria. Se informó de forma adecuada e igual a todas las partes a lo largo de las distintas fases del procedimiento de contratación, lo que les permitió presentar una oferta con conocimiento pleno del procedimiento y de los requisitos. La Comisión considera también que el criterio de adjudicación hace posible una comparación y evaluación objetivas de las ofertas.

Garantizar que los servicios se prestan con el menor coste para la colectividad

- (239) El apartado 65 de la Comunicación sobre SIEG señala que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un procedimiento de contratación pública solo descarta la existencia de ayuda estatal cuando hace posible la selección del licitador capaz de prestar el servicio originando «el menor coste para la colectividad».
- (240) En el presente caso, se ha licitado el nuevo contrato de servicio público vinculado a la empresa Laziomar, en lugar de únicamente el contrato de servicio público. Italia decidió que el precio de venta de la empresa Laziomar era fijo (basado en la tasación realizada por un experto independiente) y no negociable, mientras que para el contrato de servicios Italia eligió la oferta económicamente más ventajosa, asignando 30 puntos al precio y 70 puntos a los criterios técnicos (véase el considerando 62).
- (241) En relación con el uso de la oferta económicamente más ventajosa, el apartado 67 de la Comunicación SIEG indica que la «oferta económicamente más ventajosa» se considera también (además del «precio más bajo») suficiente para cumplir el cuarto criterio Altmark «[...] siempre que los criterios de adjudicación [...] guarden relación con los servicios prestados y permitan a la oferta económicamente más ventajosa igualar el valor del mercado» ⁽⁷⁹⁾.
- (242) La Comisión observa que Italia hizo hincapié en la elección de un operador que prestaría el servicio con altos estándares técnicos y de calidad, teniendo en cuenta determinados requisitos. Por lo que se refiere al desglose de las puntuaciones máximas para la oferta técnica (70 puntos) y la oferta económica (30 puntos) para la adjudicación del contrato, según el criterio de la oferta económicamente más ventajosa, Italia, remitiéndose a un dictamen emitido por el Consejo de Estado italiano (véase el considerando 126), señala la importancia de los elementos cualitativos de la oferta como medio para evitar revisiones excesivas a la baja del precio que habrían sido difíciles de mantener sin sacrificar la calidad del servicio público prestado. Al mismo tiempo, Italia alega que este desglose permitió lograr un precio mejor para el servicio (véase el considerando 127).
- (243) La carta de invitación a presentar una oferta incluía toda la información necesaria para completar las ofertas financieras y técnicas. En particular, por lo que se refiere a la oferta técnica, los siete operadores marítimos invitados a presentar una oferta debían facilitar información detallada en la que se describieran las modalidades de gestión y las condiciones que respetarían durante todo el período de atribución. En particular, los operadores tuvieron que demostrar lo siguiente: i) iniciativas específicas de mejora de la gestión (por ejemplo, fletamento de servicios, política de comercialización y comunicación, plan de comercialización web, optimización de los recursos humanos y buques – 10 puntos); ii) disposiciones para la renovación de la flota (por ejemplo, evolución de la edad media de la flota, cumplimiento de las características funcionales mínimas de los buques, tales como dimensiones, confort, velocidad, sistema de seguridad, etc. – 40 puntos), y iii) asignación de buques para complementar la flota existente [es decir, prestación de las características técnicas de cada uno de los buques (incluida la línea) que el operador se propone utilizar para prestar los servicios – 20 puntos]. Es evidente que estos requisitos están estrechamente relacionados con la prestación del servicio marítimo y confieren valor añadido al mismo. Por lo tanto, la Comisión

⁽⁷⁹⁾ Véase también el apartado 96 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal.

considera que la utilización de la oferta económicamente más ventajosa para el servicio en cuestión, vinculada con la venta de la empresa Laziomar, permitió a Italia crear una competencia efectiva y obtener un servicio con el mayor valor posible al menor coste para la colectividad. A este respecto, la Comisión toma nota de que la remuneración anual que se adjudicó a CLN por la prestación del servicio marítimo ha sido muy inferior al importe máximo de compensación anual sugerido por la Región de Lacio al inicio de la licitación (véase el considerando 75).

- (244) Por lo que se refiere especialmente a la vinculación del servicio con la venta de la empresa Laziomar, en la Decisión de 2012, la Comisión consideró de forma preliminar que la licitación del nuevo contrato de servicio público sin obligación de hacerse cargo de los buques de Laziomar necesarios para la prestación del servicio público habría originado un coste menor para la colectividad.
- (245) La Comisión ya ha llegado a la conclusión de que el procedimiento de licitación ha sido suficientemente transparente y no discriminatorio para permitir la participación del mayor número posible de licitadores potenciales. En efecto, tras la publicación generalizada de la convocatoria de manifestaciones de interés, ocho operadores marítimos respondieron afirmativamente y siete fueron admitidos en la fase de licitación. Toda la información pertinente relativa al procedimiento de licitación figuraba en la carta de invitación enviada a estos siete operadores.
- (246) Tras la fase de manifestación de interés, se presentó una oferta competitiva (CLN), evaluada por la Región de Lacio, teniendo en cuenta su oferta técnica y financiera.
- (247) La condición obligatoria de garantizar la continuidad del servicio público y la vinculación de los activos con las obligaciones de servicio público están interrelacionadas. En particular, al haber vinculado la venta de Laziomar con un nuevo contrato de servicio público, el adquirente, CLN, queda automáticamente sometido al requisito de garantizar la continuidad del servicio público y se le concede prioridad en la asignación de los puntos de amarre. La Comisión considera que la vinculación de la empresa Laziomar con el nuevo contrato de servicio público y la adjudicación de la prioridad de asignación de puntos de amarre no dan lugar a un precio inferior al que se habría obtenido si los activos y este contrato se hubieran vendido por separado, por las siguientes razones.
- (248) La empresa Laziomar se ha asociado exclusivamente a la prestación del servicio público y a garantizar la continuidad territorial. Dicho esto, todos los buques de Laziomar se han utilizado y actualmente se utilizan para el servicio público. Por lo tanto, no puede alegarse que un vendedor privado hubiera obtenido un precio más elevado si esos buques o algunos buques hubieran sido vendidos sin dicha condición. Según la información facilitada por Italia y una evaluación de expertos independientes encargada por la Región de Lacio (véanse los considerandos 66 y 67), los buques de Laziomar tienen una edad avanzada (entre 22 y 32 años) y el estado de los motores y otros materiales (por ejemplo, materiales de construcción del casco) requieren mejoras y mantenimiento después de tantas horas de funcionamiento a lo largo de los años de uso. Por lo tanto, los buques atraerían una baja demanda comercial, a menos que se trate de una compra para inversión, restauración y modernización en un corto plazo. Dicho esto, parece poco probable que los buques hubieran podido venderse para transporte, a no ser que incluyeran la condición de continuar con el servicio público, por un precio superior al presupuestado.
- (249) Además, si Laziomar se hubiera vendido por separado, la Comisión considera poco probable que los potenciales licitadores hubieran podido disponer de recursos tan significativos (con cuatro buques y equipos industriales y comerciales) para su reasignación para gestionar las obligaciones de servicio público establecidas en el nuevo contrato de servicio público. Esto es especialmente cierto ya que el nuevo contrato contiene requisitos específicos sobre los buques que deben utilizarse en las distintas rutas de servicio público (véase el considerando 243). Cualquier operador que contara con los recursos requeridos, probablemente ya los habría empleado en otras rutas y su reasignación con arreglo al nuevo contrato de servicio público necesariamente le habría producido la pérdida de los ingresos procedentes de su uso previo.
- (250) La Comisión considera, por tanto, que la vinculación de estos barcos con el contrato de servicio público permitió obtener un precio más elevado por los buques de Laziomar ya que, a cambio de utilizar los buques en las rutas de servicio público, su adquirente recibiría una compensación por servicio público durante un período de diez años. Asimismo, cualquier vendedor en una economía de mercado habría decidido vender Laziomar junto con un nuevo contrato de servicio público a fin de obtener el precio más elevado. Por ello, la Comisión considera que Italia no ha impuesto condiciones que pudieran rebajar el precio o que un vendedor privado no hubiera exigido.

- (251) La Comisión concluye que sus dudas con respecto a si la licitación del nuevo contrato de servicio público conjuntamente con la actividad de Laziomar no podían dar lugar a un menor coste para la colectividad quedan disipadas.
- (252) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que la utilización de la oferta económicamente más ventajosa para el nuevo contrato de servicio público vinculado con la empresa Laziomar creó una competencia real hasta el final del procedimiento de licitación.

Salvaguardias sólidas en el diseño del procedimiento cuando solo se presenta una oferta

- (253) A tenor de la evaluación anteriormente descrita (véanse los considerandos 224 a 252), la Comisión concluye que el procedimiento de licitación fue abierto, transparente y no discriminatorio, en consonancia con las normas de adjudicación de los contratos públicos. No obstante, el apartado 68 de la Comunicación sobre SIEG señala que «en el caso de procedimientos en los que solo se presente una oferta, la licitación no puede considerarse suficiente para garantizar que el procedimiento da lugar al menor coste para la colectividad».
- (254) En consecuencia, dado que solo CLN presentó una oferta en el procedimiento de licitación de Laziomar (que incluía el nuevo contrato de servicio público), dicha licitación en principio no sería suficiente para garantizar la ausencia de una ventaja para el adjudicatario.
- (255) No obstante, la Comisión ha matizado lo expuesto en el apartado 68 de la Comunicación sobre SIEG en su Guía sobre SIEG ⁽⁸⁰⁾, afirmando que «eso no significa que no pueda haber casos en los que, debido a salvaguardias particularmente sólidas en el diseño del procedimiento, también un procedimiento en el que solo se presente una oferta puede ser suficiente para garantizar la prestación del servicio “al menor coste para la colectividad”».
- (256) La Comisión considera que en el caso objeto de evaluación, dichas salvaguardias están presentes. En concreto:
- 1) el procedimiento de licitación se organizó de tal manera que se potenciara al máximo el interés de los posibles licitadores. Asimismo, estos posibles licitadores no tuvieron que seguir procedimientos complicados ni incurrir en gastos importantes para manifestar su interés. Como consecuencia de ello, se recibieron ocho manifestaciones de interés, de las cuales siete fueron invitadas a presentar una oferta (véase el considerando 237);
 - 2) Italia eligió el procedimiento de licitación restringida para adjudicar el contrato de servicios (véase el considerando 59), que es un proceso en dos fases en el que solo los operadores invitados a la fase de licitación pueden presentar ofertas. Según el apartado 66 de la Comunicación SIEG, «[...] también un procedimiento restringido puede satisfacer el cuarto criterio Altmark, salvo que se impida a los operadores interesados licitar, sin motivos válidos». De hecho, para esta oferta siete posibles licitadores (de los ocho que inicialmente habían expresado interés) permanecieron en la fase de licitación (véase el considerando 61), lo que demuestra que la competencia real era posible hasta el final del procedimiento de licitación. Por lo general, un procedimiento restringido permite a los licitadores potenciales disponer de más tiempo para evaluar su oferta antes de presentar su oferta. La Comisión considera que, sobre la base de su perfil, al menos cinco de los posibles licitadores restantes (es decir, NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetur y Ustica Lines, que actualmente operan bajo el nombre Liberty Lines) pudieron (debido a su experiencia y recursos financieros) presentar ofertas o tenían motivos para tener un interés real en presentar una oferta [por ejemplo, NLG y Vetur ya operan en algunas de las rutas en las que navega Laziomar (véase el cuadro 9), mientras que las demás empresas son operadores marítimos establecidos con actividades nacionales e internacionales];
 - 3) la invitación a presentar ofertas enviada a los siete operadores que habían expresado un interés inicial consistía en un precio fijo para la venta de todas las acciones de Laziomar en 2 272 000 EUR, que no estaba sujeto a revisión a la luz de ninguna oferta de ningún tipo (véase el considerando 62). La Comisión observa que el precio de venta de Laziomar fue determinado por un experto independiente sobre la base de las condiciones económicas y de mercado pertinentes en aquel momento y constituía un precio fijo en el procedimiento de licitación. Dicho esto, todos los participantes eran conscientes de ese precio y no plantearon ninguna reclamación en cuanto a su alcance y nivel. Además, la invitación a presentar ofertas consistió en una remuneración anual máxima para el servicio público, fijada por la Región de Lacio, en 14 300 550 EUR anuales, neto del IVA devengado durante

⁽⁸⁰⁾ Véase más concretamente la respuesta de la Comisión al apartado 68 en su Documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Guía relativa a la aplicación a los servicios de interés económico general y, en particular, a los servicios sociales de interés general, de las normas de la Unión en materia de ayudas estatales, de contratos públicos y de mercado interior» de 29 de abril de 2013 (véase: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_es.pdf).

diez años. Se invitó a todos los participantes a presentar mejores ofertas en relación con esta remuneración anual del servicio público sobre la base de determinados criterios técnicos. Se trata de una salvaguardia especialmente fuerte para garantizar no solo que se obtenga la oferta más baja posible en términos de remuneración anual por el servicio público (y, por tanto, el menor coste para la colectividad), sino también que los licitadores no se vean disuadidos de presentar una oferta.

- (257) La Comisión considera que, teniendo en cuenta las anteriores garantías, el procedimiento de licitación fue suficiente para garantizar la prestación del servicio al menor coste para la colectividad, aunque solo se presentara una oferta ⁽⁸¹⁾.
- (258) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que en el presente caso se cumple el cuarto criterio Altmark.
- (259) Dado que las cuatro condiciones fijadas por el Tribunal de Justicia en el asunto Altmark se cumplen acumulativamente, la Comisión concluye que la adjudicación del nuevo contrato de servicio público vinculado con la empresa Laziomar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Laziomar no confiere una ventaja económica a este último ni a su adquirente, CLN.

5.1.2.5. Conclusión

- (260) Dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la adjudicación del contrato de servicio público vinculado con la empresa Laziomar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Laziomar y su adquirente CLN no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.1.3. Las medidas establecidas en la Ley de 2010

- (261) La Comisión concluyó de forma preliminar en la Decisión de 2011 que todas las medidas establecidas en el Decreto-ley n.º 125/2010 convertido con modificaciones en la Ley de 2010, constituyen ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia en la medida en que los respectivos beneficiarios pudieron utilizar estas medidas para cubrir necesidades de liquidez y, de ese modo, mejorar su situación financiera global.
- (262) Sobre la base de la información recibida durante la investigación formal, la Comisión considera que las tres medidas deben evaluarse por separado.

5.1.3.1. Posible uso de fondos destinados a la modernización de barcos para obtener liquidez

- (263) Fondos estatales: El Estado otorgó los fondos en cuestión con cargo a su propio presupuesto (véase el considerando 84) y la Ley de 2010 posibilitó su uso con fines de liquidez. La medida es, por tanto, imputable al Estado y se otorga mediante fondos estatales.
- (264) Selectividad: esta medida se concedió únicamente a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar, y es, por tanto, selectiva. En aras de la exhaustividad, la Comisión señala que esta medida no se concedió a CLN.
- (265) Ventaja económica: según Italia, Caremar (en aquel momento) se benefició de los fondos en cuestión para trabajos de modernización de la flota utilizada en el archipiélago de Pontino para adaptarla a las normas internacionales de seguridad. Algunas de las obras se referían a dos unidades de la flota de Caremar que luego se transfirieron gratuitamente a Laziomar (véase el considerando 132). Estos fondos nunca se utilizaron con fines de liquidez (véase el considerando 132) y la Comisión no encontró pruebas que respaldaran lo contrario.
- (266) Dado que Laziomar no utilizó estos fondos con fines de liquidez para evitar costes, que normalmente tendría que cubrir mediante sus propios recursos financieros, las dudas expresadas en la Decisión de 2011 ya no son válidas y la Comisión considera que no se ha concedido ninguna ventaja económica a Laziomar mediante el uso de dichos fondos.
- (267) Conclusión: dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la medida no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁸¹⁾ En aras de la exhaustividad, la Comisión observa que el caso que nos ocupa difiere de otros casos en los que solo se presentó una oferta. A este respecto y para un razonamiento específico, véase la Decisión (UE) 2020/1412 (considerandos 404 y 405).

5.1.3.2. Exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización

- (268) Tal y como se describe en el considerando 86, de conformidad con el artículo 1 de la Ley de 2010, algunos actos y operaciones llevados a cabo para privatizar el grupo Tirrenia y descritos en el artículo 19 *ter*, apartados 1 a 15, del Decreto-ley n.º 135/2009, convertido con modificaciones en la Ley de 2009, están exentos de cualquier impuesto normalmente adeudado por dichos actos y operaciones.
- (269) La Comisión observa, en primer lugar, que se deben analizar tres grupos de transferencias independientes: 1) las transferencias de las antiguas filiales de Tirrenia Caremar, Saremar y Toremar de Tirrenia a las Regiones de Campania, Cerdeña y Toscana, 2) la transmisión de la actividad de Laziomar de la Región de Campania a la Región de Lacio, y 3) la transmisión de la actividad de Laziomar de la Región de Lacio a CLN. Los impuestos de cuyo pago se dispensó son, en particular, el derecho de registro, los gastos de registro de propiedades y los gastos hipotecarios, y el derecho de timbre (en su conjunto, «los impuestos indirectos»), el IVA y el impuesto sobre sociedades. Los beneficiarios de esta medida de ayuda serían el vendedor, el comprador o ambos. En la presente Decisión solo se evaluarán las transferencias segunda y tercera ⁽⁸²⁾.
- (270) En un principio, la Comisión acepta que la transferencia de la actividad de Laziomar entre la Región de Campania y la Región de Lacio no estaba sujeta al impuesto sobre sociedades (ya que no se pagó ninguna contraprestación) o al IVA (que no se aplica a estas transacciones en virtud de la legislación nacional). En cuanto a los impuestos indirectos, aquellos que con arreglo a la legislación nacional eran adeudados únicamente por los adquirentes, debían ser pagados en el presente caso por la Región de Lacio en el ámbito de su función de servicio público, es decir, como entidad estatal. Como tal, no puede considerarse una empresa. Por lo tanto, no se seguirá evaluando ninguna de las exenciones de impuestos en la presente Decisión.
- (271) Por lo que se refiere a la tercera transmisión, la Comisión señala, en primer lugar, que, en virtud del Decreto Presidencial n.º 633, de 26 de octubre de 1972, las transferencias de empresas en funcionamiento o unidades de negocio a otra empresa no se consideran suministro de bienes y están, por tanto, exentas de IVA. Por consiguiente, puesto que transacciones como la venta de la actividad de Laziomar a CLN no están sujetas al IVA, la exención fiscal no pudo haber concedido una ventaja a Laziomar con respecto al IVA. Además, la Comisión toma nota de que el contrato de venta de la actividad de Laziomar estipula claramente que el comprador, es decir CLN, debe pagar todos los gastos relacionados con la venta (es decir, tasas de registro, gastos notariales, registro catastral, etc.), sin referencia a ninguna exención del pago de estos gastos en favor de CLN. Por lo que se refiere a la exención del impuesto sobre sociedades, la Comisión considera que dicho impuesto solo se aplicaría a los ingresos de una venta. En este caso, sin embargo, CLN compró Laziomar a la Región de Lacio, lo que significa que esta operación constituía un gasto para CLN y, en consecuencia, no podía ser exigible impuesto de sociedades. Por lo tanto, esta medida no se aplica a CLN. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que ni Laziomar ni CLN se han beneficiado de estas exenciones fiscales.
- (272) Por estos motivos, ninguna de las exenciones fiscales mencionadas constituye ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

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

- (273) En las Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión mencionó la posibilidad de que las empresas del (antiguo) grupo Tirrenia utilizaran recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez en ese momento. No obstante, en el curso del procedimiento de investigación formal Italia aclaró que los recursos del FAS no estaban destinados a servir de compensación adicional para Laziomar o CLN (o para cualquiera de las empresas del antiguo grupo Tirrenia o sus respectivos adquirentes). Por el contrario, dichos recursos se ofrecieron para complementar los créditos presupuestarios para el pago de las compensaciones por servicio público del antiguo grupo Tirrenia en caso que resultaran insuficientes. En efecto, el artículo 1, apartado 5 *ter*, de la Ley de 2010 permitía a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar parte de la compensación periódica por servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos. En otras palabras, esta medida se referiría únicamente a una asignación de recursos en el presupuesto del Estado italiano para el pago de compensaciones por servicio público.
- (274) A la luz de lo anterior, la Comisión concluye que los recursos del FAS son solo una fuente de financiación que permite al Estado pagar las compensaciones por servicio público (concedidas sobre la base del convenio inicial prorrogado) y no constituyen una medida de la que Laziomar pueda beneficiarse además de dichas compensaciones por servicio público. Por lo tanto, la posible utilización de los recursos del FAS no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽⁸²⁾ El primer conjunto de transferencias se evaluó en la Decisión (UE) 2020/1412 (considerando 418).

5.1.4. Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal

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

- la compensación a Laziomar por la explotación de rutas marítimas en el período comprendido entre el 1 de junio de 2011 y el 14 de enero de 2014 constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE,
- la adjudicación del nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 15 de enero de 2014 y el 14 de enero de 2024, vinculada con la empresa Laziomar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Laziomar y su adquirente CLN, cumple las cuatro condiciones Altmark y, por lo tanto, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE,
- habida cuenta de que Laziomar no utilizó los fondos destinados a la modernización de barcos para obtener liquidez, posibilitado por la Ley de 2010, esa medida no constituye ayuda estatal a Laziomar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, y
- las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Laziomar y la posibilidad de utilizar los recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez, como establece la Ley de 2010, no constituye ayuda estatal a Laziomar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.2. Legalidad de la ayuda

(276) La medida englobada en el ámbito de la presente Decisión se han aplicado antes de contar con la aprobación formal de la Comisión. Por lo tanto, puesto que esta medida de ayuda no estaba exenta del requisito de notificación en virtud de la Decisión SIEG de 2005 o de la Decisión SIEG de 2011, fue concedida por Italia contraviniendo lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE ⁽⁸³⁾.

5.3. Compatibilidad de la ayuda

(277) La compatibilidad de la compensación por servicio público concedida a Laziomar en virtud de la prórroga del convenio inicial debe apreciarse a la luz del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

5.3.1. Normas aplicables

(278) Como ya se ha mencionado, la prórroga del convenio inicial después de finales de 2008 se llevó a cabo mediante actos jurídicos subsiguientes, de la siguiente manera:

- a) Decreto-ley n.º 207, de 30 de diciembre de 2008, convertido en Ley n.º 14, de 27 de febrero de 2009, por el que se establece la prórroga de los convenios iniciales desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2009;
- b) Decreto-ley n.º 135, de 25 de septiembre de 2009, convertido en la Ley de 2009, por el que se establece, entre otras cosas, la prórroga de los convenios iniciales desde el 1 de enero de 2010 hasta el 30 de septiembre de 2010;
- c) Decreto-ley n.º 125, de 5 de agosto de 2010, convertido en la Ley de 2010, que establecía una nueva prórroga de los convenios iniciales desde el 1 de octubre de 2010 hasta que finalizasen los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar, y
- d) Ley n.º 228 de la Región de Lacio, de 24 de diciembre de 2012, que confirma la obligación de Laziomar de garantizar la continuidad territorial de las rutas del archipiélago de Pontino hasta su privatización.

(279) En este contexto, la Comisión observa que la concesión de la compensación por servicio público en virtud de la última prórroga del convenio inicial es anterior a la fecha de entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011 y del Marco SIEG de 2011, a diferencia de las tres primeras prórrogas que son anteriores a la entrada en vigor de este marco legislativo. No obstante, en este último contexto, el paquete SIEG de 2011, en el artículo 10 de la Decisión SIEG de 2011 y en el apartado 69 del Marco SIEG de 2011, contiene normas que prevén su aplicación también a la ayuda concedida antes de la entrada en vigor del paquete SIEG de 2011, el 31 de enero de 2012. En particular la Decisión SIEG de 2011 estipula en su artículo 10, letra b) que

⁽⁸³⁾ La Comisión analizará si este fue el caso en la sección 5.3.1.

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

- (280) En cuanto al Marco SIEG de 2011, los apartados 68 y 69 de dicho Marco especifican que la Comisión aplicará los principios expuestos en él a todos los proyectos de ayuda que se le notifiquen, aunque la notificación haya tenido lugar antes del 31 de enero de 2012, así como a las ayudas ilegales sobre las que adopte una decisión después del 31 de enero de 2012, aunque la ayuda haya sido concedida antes de dicha fecha. En este último caso, no se aplican las disposiciones de los apartados 14, 19, 20, 24, 39 y 60 del Marco SIEG de 2011.
- (281) En consecuencia, las normas sobre la aplicación de la Decisión SIEG de 2011 y el Marco SIEG de 2011 descritas anteriormente suponen que la compensación por servicio público concedida a Laziomar durante el período de prórroga puede evaluarse con arreglo al paquete SIEG de 2011. Si se cumplen las correspondientes condiciones, tanto de la Decisión SIEG de 2011 como del Marco SIEG de 2011, esta medida de ayuda es compatible con el mercado interior durante todo el período comprendido entre el 1 de enero de 2011 y el 14 de julio de 2014 ⁽⁸⁴⁾.
- (282) La Comisión evaluará en primer lugar si la compensación por servicio público concedida a Laziomar durante el período de prórroga cumple las condiciones de la Decisión SIEG de 2011.
- (283) La Comisión señala que la Decisión SIEG de 2011 es únicamente aplicable a la ayuda estatal en forma de compensación por servicio público para enlaces marítimos con islas cuyo tráfico medio anual durante los dos ejercicios financieros anteriores a aquel en el que se atribuyó el carácter de SIEG no exceda los 300 000 pasajeros [artículo 2, apartado 1, letra d)]. Como se describe en el considerando 141, Italia ha presentado cifras que muestran que este umbral no se supera en ninguna de las rutas de Laziomar. Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple la condición del artículo 2, apartado 1, letra d), de la Decisión SIEG de 2011.
- (284) Además, según el artículo 4 de la Decisión SIEG, el acto de atribución debe incluir, entre otras cosas, una referencia a la aplicación de dicha Decisión. La Comisión observa que tal referencia no figura en el contrato de servicio público celebrado entre la Región de Lacio y Laziomar ni en ninguno de sus documentos de acompañamiento. En consecuencia, la Comisión concluye que no se cumple el artículo 4 y que la compatibilidad de la compensación por servicio público concedida a Laziomar durante el período de prórroga no puede evaluarse con arreglo a la Decisión SIEG de 2011.
- (285) En consecuencia, la compatibilidad de la compensación por servicio público concedida a Laziomar a partir de 2011 y hasta la finalización del proceso de privatización, se englobaría, en principio, en el ámbito de aplicación del Marco SIEG de 2011.
- (286) No obstante, en este contexto, dado que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 1, letra d), de la Decisión SIEG, se aplica el apartado 61 del Marco SIEG de 2011. Sobre esta base, la Comisión evaluará si la compensación por servicio público concedida a Laziomar durante todo el período de prórroga cumple las condiciones del Marco SIEG de 2011, con excepción de las condiciones de sus apartados 14, 19, 20, 24, 39 y 60.

⁽⁸⁴⁾ En aras de la exhaustividad, la Comisión señala la disposición transitoria contenida en el artículo 10, letra a), de la Decisión SIEG de 2011, según la cual todo régimen de ayuda que produzca efectos antes de la entrada en vigor de esta Decisión (es decir, el 31 de enero de 2012) que fuera compatible con el mercado interior y estuviera exento del requisito de notificación, de conformidad con la Decisión SIEG de 2005, seguirá siendo compatible con el mercado interior y estará exento del requisito de notificación durante un período adicional de dos años (es decir, hasta el 30 de enero de 2014, inclusive). Esto significa que la ayuda concedida con arreglo a dicho régimen en el período comprendido entre la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2005, el 19 de diciembre de 2005, y la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011, el 31 de enero de 2012, se considerará compatible con el mercado interior, pero únicamente desde la fecha en la que se concediera hasta el 30 de enero de 2014 inclusive. De cualquier modo, en el caso de las ayudas concedidas desde el 31 de enero de 2012 en adelante, no será de aplicación la disposición transitoria del artículo 10, letra a), de la Decisión SIEG de 2011 y la evaluación de la compatibilidad deberá realizarse con arreglo a la Decisión SIEG de 2011.

5.3.2. *Verdadero servicio de interés económico general a que se hace referencia en el artículo 106 del TFUE*

- (287) De conformidad con el apartado 12 del Marco SIEG de 2011, «[l]a ayuda debe concederse a un verdadero servicio de interés económico general correctamente definido como establece el artículo 106, apartado 2, del Tratado». El apartado 13 aclara que «los Estados miembros no pueden vincular obligaciones específicas de servicio público a servicios que ya prestan, o pueden prestar satisfactoriamente y en condiciones tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado. En cuanto a la cuestión de si un servicio puede ser prestado por el mercado, la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si la definición del Estado miembro presenta un error manifiesto, salvo que las disposiciones del Derecho de la Unión establezcan una norma más estricta». Finalmente, el apartado 56 del Marco SIEG de 2011, se refiere al «amplio margen de apreciación del Estado miembro» en cuanto a la naturaleza de los servicios que podrían calificarse como servicios de interés económico general.
- (288) La valoración de si se trata de un verdadero SIEG debe realizarse también a la luz de la Comunicación sobre SIEG (véanse los considerandos 170 y 186), el Reglamento sobre el cabotaje marítimo (véanse los considerandos 173, 174 y 175) y la jurisprudencia (véanse los considerandos 176 y 177). Por lo tanto, la Comisión debe analizar, en el caso del período de prórroga:
- 1) si existía una demanda por parte de los usuarios;
 - 2) si dicha demanda no podía ser atendida por los operadores del mercado si no existía una obligación en ese sentido establecida por los poderes públicos (existencia de una deficiencia del mercado), y
 - 3) si el recurso a simples obligaciones de servicio público no bastaba para paliar tal carencia (el enfoque menos perjudicial).
- (289) La Comisión señala que las rutas de servicio público explotadas por Laziomar durante el período de prórroga son las mismas que se le han confiado en virtud del nuevo contrato de servicio público, con la excepción de que el número de rutas durante el período de prórroga fue de solo cinco (véase el considerando 43), mientras que en el nuevo contrato de servicio público se han añadido dos rutas adicionales que conectan Terracina con Ponza (línea T3) y Ventotene (línea T4) (véase el considerando 72). Asimismo, la Comisión ya ha descrito y analizado la situación de competencia en dichas rutas durante el período de ampliación. En este contexto, el siguiente análisis se basará en las partes pertinentes de la evaluación realizada anteriormente para el nuevo contrato de servicio público (véase la sección 5.1.2.1) y se referirá a ellas.
- (290) La Comisión recuerda, en primer lugar, (véase el considerando 120) que Italia ha impuesto las obligaciones de servicio público estipuladas en el nuevo convenio principalmente para i) garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas y ii) contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión mediante servicios regulares y fiables de transporte marítimo. La Comisión ya concluyó (véase el considerando 179) que se trata, sin duda, de objetivos de interés público legítimos.
- (291) Para ilustrar la verdadera demanda de los usuarios por los servicios marítimos en cuestión, Italia facilitó (véanse los cuadros 11 y 12), estadísticas detalladas que muestran que en 2011, Laziomar transportó 270 457 pasajeros y 17 717 vehículos en las cinco rutas de servicio combinadas durante los respectivos períodos de tiempo cubiertos por las obligaciones de servicio público. Estas cifras en 2012 fueron de 240 430 pasajeros y 13 228 vehículos y en 2013 fueron de 254 167 pasajeros y 16 927 vehículos ⁽⁸⁵⁾.

⁽⁸⁵⁾ Italia también ha facilitado cifras de pasajeros únicamente para 2009 y 2010. Se recordará que las rutas específicas fueron realizadas por Caremar durante ese período hasta finales de mayo de 2011. Las cifras en 2009 fueron de 287 639 pasajeros (157 055 para T1 y A2, 99 087 para T2 y A3 y 31 494 para A1) y 253 638 en 2010 (141 300 para T1 y A2, 86 031 para T2 y A3 y 26 307 para A1).

Cuadro 11

Estadísticas de los pasajeros para los años 2011-2013

Año	Línea T1	Línea T2	Línea A1	Línea A2	Línea A3	n.º total de pasajeros
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Cuadro 12

Estadísticas de vehículos para los años 2011-2013

Año	Línea T1	Línea T2	Línea A1	Línea A2	Línea A3	n.º total de vehículos ⁽¹⁾
2011	13 203	2 880	1 634 ⁽²⁾			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

⁽¹⁾ Los buques utilizados en la línea A1, la línea A2 y la línea A3 no transportaban vehículos (con la excepción de la línea A1 en 2011).

⁽²⁾ A partir de 2012, esta ruta solo ha estado sirviendo a los pasajeros.

- (292) En conjunto, las cifras muestran que la demanda de los usuarios de los servicios marítimos en cada una de las rutas en cuestión era significativa y bastante estable, y el análisis para los años 2011-2013 no aportó ningún indicio de que hubiera desaparecido. La Comisión ya ha demostrado que también había una demanda significativa de los usuarios de los servicios marítimos para el período a partir de 2014 (véase el considerando 184).
- (293) Por consiguiente, puede concluirse que estos servicios abordan una demanda real de los usuarios y, por tanto, satisfacen necesidades públicas reales.
- (294) Tal y como se ha explicado en el considerando 186, la Comisión debe examinar también si el servicio habría sido inadecuado si su prestación se hubiera dejado exclusivamente en manos de las fuerzas del mercado teniendo en cuenta las obligaciones de servicio público impuestas por el Estado miembro en virtud de la ampliación del convenio inicial. El apartado 48 de la Comunicación sobre SIEG señala a este respecto que «la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si el Estado miembro ha cometido un error manifiesto».
- (295) La Comisión observa que, durante el período comprendido entre el 1 de junio de 2011 y el 14 de enero de 2014, en una ruta explotada por Laziomar en virtud de la prórroga del convenio inicial (línea A3), otro operador, Vetur, ofreció un servicio de pasajeros, aunque no con la misma continuidad, regularidad y precio. La Comisión ya ha evaluado en el considerando 195 la situación competitiva de la línea A3 y si los servicios prestados por Vetur eran equivalentes a los que Laziomar debía prestar en el marco del nuevo contrato de servicio público. La Comisión recuerda que este análisis se basó en la situación de competencia en dicha ruta entre el 1 de enero de 2011 y el 14 de julio de 2014. Dado que los servicios en general que Laziomar debe prestar son casi idénticos en cuanto a las rutas, las frecuencias y los requisitos técnicos a los que debía ofrecer durante el período de prórroga, la conclusión de la Comisión (véase el considerando 195) de que las fuerzas del mercado por sí solas no eran suficientes para satisfacer las necesidades de servicio público es también válida para Laziomar durante todo el período de prórroga. En efecto, en algunas de las rutas Laziomar era el único operador, mientras que en una ruta únicamente (línea A3) los servicios prestados por Vetur no eran equivalentes en lo que a continuidad, regularidad, capacidad y precio se refiere y, por tanto, no respondían plenamente a las exigencias de servicio público impuestas a Laziomar en virtud del convenio inicial (prorrogado).

- (296) Finalmente, a la luz de la privatización prevista y con el fin de garantizar la continuidad de los servicios públicos prestados en virtud del convenio inicial, Italia decidió prorrogar este convenio sin cambios y sujeto al cambio en la metodología de compensación aplicable a partir de 2010. La Comisión acepta que la demanda de los usuarios (descrita en los considerandos 291, 292 y 293) no podría haberse satisfecho mediante la imposición de obligaciones de servicio público aplicables a todos los operadores que prestaban servicio en las rutas disponibles. En particular, en la mayoría de las rutas Laziomar era el único operador (véase el considerando 188) y cuando no era el caso, la oferta del otro operador no cumplía los requisitos de regularidad, continuidad, capacidad y precio asequible. Asimismo, la explotación de la mayoría de las rutas (si no de todas), especialmente en temporada baja, es deficitaria, de manera que sin la compensación por servicio público es probable que ni siquiera tuvieran servicio. Además, la Comisión acepta que, en vista del proceso de privatización de Laziomar, la prórroga del contrato de servicio público existente era el único modo de garantizar la continuidad de los servicios públicos hasta que hubiese finalizado dicha privatización.
- (297) Por lo tanto, la Comisión concluye que Italia no ha cometido un error manifiesto al definir los servicios atribuidos a Laziomar como SIEG. Las dudas expresadas por la Comisión en las Decisiones de 2011 y 2012 quedan, pues, disipadas.

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

- (298) Tal y como se indica en la sección 2.3 del Marco SIEG de 2011, el concepto de servicio de interés económico general en el sentido del artículo 106 del TFUE significa que la gestión del servicio de interés general se ha encomendado a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos oficiales.
- (299) Estos actos deben especificar, en particular:
- la naturaleza exacta de la obligación de servicio público y su duración,
 - la empresa y territorio afectados,
 - la naturaleza de los derechos exclusivos,
 - los parámetros aplicados al cálculo, el control y la revisión de la compensación,
 - las modalidades para evitar y devolver las posibles compensaciones excesivas.
- (300) En sus Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión expresó sus dudas con respecto a si el acto de atribución proporcionaba una descripción exhaustiva de la naturaleza de las obligaciones de servicio público de Laziomar durante el período de prórroga. No obstante, la Comisión recordó también que los distintos elementos de la atribución podrían incluirse en varios actos sin que se cuestione la idoneidad de la definición de las obligaciones. Durante el período de prórroga, el acto de atribución a Laziomar incluyó el convenio inicial (modificado y prorrogado a lo largo del tiempo), los planes quinquenales que cubrían los períodos 2000-2004 y 2005-2008, una serie de decisiones *ad hoc* de Italia, la Directiva CIPE y la Ley de 2009.
- (301) En este contexto, la Comisión señala, en primer lugar, que el convenio inicial (modificado a lo largo del tiempo), que constituye la esencia del acto de atribución de Laziomar, siguió siendo plenamente aplicable hasta la conclusión de la privatización sobre la base de una serie de Decretos-ley (véase el considerando 278). Estos actos jurídicos especifican que se encomendaron a Laziomar obligaciones de servicio público hasta la conclusión de su privatización.
- (302) De conformidad con el convenio inicial, en los planes quinquenales se especificaban las rutas y los puertos en los que debía prestarse servicio, el tipo y la capacidad de los buques que debían utilizarse para las conexiones marítimas en cuestión, la frecuencia del servicio y las tarifas que debían pagarse, entre ellas tarifas subvencionadas, en particular para los residentes de las regiones isleñas. Aunque los planes para el período 2005-2008 no se adoptaron formalmente, el plan para el período 2000-2004 siguió aplicándose sin cambios en el ámbito de las obligaciones de servicio público. Por consiguiente, las disposiciones de dicho plan siguieron aplicándose íntegramente durante el período comprendido entre el 1 de junio de 2011 y el 14 de enero de 2014. Antes de 2011, el régimen tarifario original previsto en el convenio inicial fue modificado por una serie de actos posteriores. No obstante, durante todo el período de prórroga no se emitió ningún decreto interministerial para volver a modificar las tarifas que debían cobrar las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar. Sobre esta base, la Comisión concluye que las obligaciones de servicio público que Laziomar debía cumplir durante el período de prórroga se definieron de manera clara y suficiente.

- (303) La Comisión ya señaló en los considerandos 239 y 240 de la Decisión de 2011 que los parámetros necesarios para el cálculo del importe de la compensación se habían establecido de antemano y estaban descritos con claridad. En particular, en el caso de los años 2011 a 2013, el convenio inicial (véase el considerando 46) contiene una lista exhaustiva y precisa de los elementos de coste que deben tenerse en cuenta, así como del método de cálculo del rendimiento del capital invertido para el operador. La metodología pertinente se establece en la Directiva CIPE (véanse los considerandos 47 a 57). En concreto, la Directiva CIPE detalla los elementos de coste tenidos en cuenta y el rendimiento del capital invertido. Finalmente, la Ley de 2009 incluye el importe máximo de la compensación de 10 030 606 EUR anuales que se aplica desde 2010. Asimismo, el convenio inicial establecía que la compensación se pagaría a plazos y garantizaba que dicha compensación estuviera basada en los costes e ingresos reales originados por la prestación del servicio público. De este modo, el exceso de compensación podría detectarse y evitarse fácilmente. Llegado el caso, el Estado podría recuperar la compensación excesiva concedida a Laziomar.
- (304) Sobre esta base, la Comisión considera que, en el período de prórroga del convenio inicial, los actos de atribución ofrecieron una definición clara de las obligaciones de servicio público, la duración, la empresa y el territorio afectados, los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación, y las disposiciones para evitar y devolver la compensación excesiva tal y como requiere el Marco SIEG de 2011.

5.3.4. Duración del período de atribución

- (305) Como se indica en el apartado 17 del Marco SIEG de 2011, «[...] la duración del período de atribución deberá justificarse por referencia a criterios objetivos, tales como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles. En principio, la duración del período de atribución no deberá exceder el período requerido para la amortización de los activos más importantes necesarios para gestionar el SIEG».
- (306) Italia indicó que la duración de la prórroga se ha establecido en referencia al período requerido para la amortización de los activos empleados en la prestación del SIEG. En particular, la duración total del convenio inicial prorrogado es de algo más de 24 años. Los buques son los activos más importantes necesarios para prestar el servicio público. El período de amortización de los buques utilizados para los servicios de transbordador suele ser largo y puede superar los 25 años.
- (307) Italia ha facilitado a la Comisión el valor de amortización de los buques de Laziomar para el período 2011-2013. La Comisión observa que, en el momento en que Laziomar comenzó a explotar las rutas del archipiélago de Pontino el 1 de junio de 2011, en virtud de la prórroga del convenio inicial, sus cuatro buques tenían una antigüedad media de 24 años.
- (308) La Comisión observa que era necesario prorrogar el período de dos años y medio para garantizar la continuidad del servicio público hasta la finalización del proceso de privatización. Teniendo en cuenta, además, la edad media de los buques, la eslora media de la amortización de los buques utilizados en general para los servicios de transbordador, las iniciativas de modernización previstas en virtud de las disposiciones del contrato de servicios y la utilización de buques nuevos (véase el considerando 243), la Comisión concluye que la duración del acto de atribución está suficientemente justificada y que se cumple el apartado 17 del Marco SIEG.

5.3.5. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ⁽⁸⁶⁾

- (309) De acuerdo con el apartado 18 del Marco SIEG de 2011, la ayuda se considerará compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Tratado solo cuando la empresa respete, cuando sea aplicable, la Directiva 2006/111/CE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas.

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

- (310) Asimismo, el apartado 44 del Marco SIEG de 2011 requiere que: «Cuando una empresa realice actividades que se hallen tanto dentro como fuera del SIEG, la contabilidad interna deberá reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios de acuerdo con los principios expuestos en el punto 31».
- (311) Italia ha confirmado que Laziomar solo ha prestado servicios públicos con arreglo al convenio inicial.
- (312) Por lo tanto, la Comisión considera que el apartado 18 del Marco SIEG de 2011 no es aplicable.

5.3.6. Importe de la compensación

- (313) El apartado 21 del Marco SIEG de 2011 estipula que «[e]l importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable».
- (314) En el caso que nos ocupa, puesto que la compensación constituye ayuda ilegal concedida antes de su entrada en vigor, el apartado 69 del Marco SIEG de 2011 establece específicamente que, a fin de evaluar las ayudas estatales, no es preciso utilizar el método del coste evitado neto. En su lugar, pueden utilizarse métodos alternativos para calcular el coste neto necesario para ejecutar las obligaciones de servicio público, como el método basado en la asignación de costes. Según este último, el coste neto se calcularía como la diferencia entre los costes y los ingresos para un proveedor designado para ejecutar las obligaciones de servicio público, tal como se precisan y estiman en el acto de atribución. Los apartados 28 a 38 del Marco SIEG de 2011 establecen con más detalle cómo debe aplicarse este método.
- (315) En sus Decisiones de 2011 y 2012, la Comisión expresó dudas sobre la prima de riesgo del 6,5 %, que se aplicó a partir de 2010. En concreto, la Comisión cuestionó si esta prima refleja un nivel adecuado de riesgo, teniendo en cuenta que, a primera vista, Toremar no parecía asumir los riesgos que normalmente se asumen en la prestación de dichos servicios.
- (316) La prima de riesgo del 6,5 % se habría aplicado para determinar el rendimiento del capital utilizando la fórmula del CMPC. No obstante, como ya se ha explicado en los considerandos 136, 137 y 138, Italia ha aclarado que, dado que el importe de la compensación está limitado por la Ley de 2009, se decidió simplificar el cálculo aplicando el 6,5 % como coeficiente fijo de rendimiento del capital.
- (317) En este contexto, sobre la base de las cuentas de cada ruta presentadas por Italia y agregadas en el cuadro 13, la Comisión pudo verificar que, para 2011, 2012 y 2013, la compensación por servicio público era 70 650 EUR superior al coste neto del servicio (sin incluir ningún rendimiento del capital):

Cuadro 13

Coste neto del servicio público operado por Laziomar en el período 2011-2013

(EUR)

Misión de servicio público de Laziomar	2011	2012	2013	Total general
Ingresos totales	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
- Costes totales	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
- Amortizaciones	114 836	274 044	352 229	741 109
= Coste neto del servicio público	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Rendimiento del capital (6,5 %)	0	0	0	0

= Apto para compensación	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Compensación real	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Compensación excesiva/insuficiente	149 484	- 192 047	113 213	70 650

- (318) La Comisión tiene en cuenta el hecho de que Laziomar comenzó a explotar las rutas en el archipiélago de Pontino el 1 de junio de 2011, inmediatamente después de la transferencia de estas rutas de la Región de Campania y Caremar a la Región de Lacio y Laziomar (véanse los considerandos 4, 32 y 33). Por lo tanto, el ejercicio financiero de 2011, que muestra una diferencia positiva de 149 484 EUR, no puede atribuirse plenamente a Laziomar y no es representativo de los resultados reales de Laziomar. De hecho, para los ejercicios 2012 y 2013, que se atribuyen íntegramente a Laziomar, la diferencia combinada entre la compensación subvencionable y la compensación real es negativa (- 78 834 EUR).
- (319) La Comisión también verificó los cálculos facilitados por Italia en relación con el rendimiento del capital invertido sobre la base del tipo fijo del 6,5 %. Dado que los rendimientos fueron negativos durante el período 2011-2013 (véase el considerando 138), están representados como cero en el cuadro 13 a efectos del cálculo del coste neto del servicio público. Teniendo en cuenta estos resultados negativos, la Comisión observa que, en el caso del ejercicio financiero trienal, la diferencia positiva de 70 650 EUR, que representa solo el 0,2 % de la compensación real pagada a Laziomar, se refleja en el porcentaje a coeficiente fijo del 6,5 % y no da lugar a una compensación excesiva. Además, una tasa de rendimiento de 0,2 % (o 20 puntos básicos) no supera el tipo swap pertinente más una prima de 100 puntos básicos, lo que, de conformidad con el apartado 36 del Marco SIEG de 2011, se considera razonable en cualquier caso.
- (320) El apartado 49 del Marco SIEG de 2011 requiere que los Estados miembros garanticen que las empresas no reciban una compensación excesiva (tal y como se define en el apartado 47 de dicho Marco) por la gestión de SIEG. Entre otras cosas, los Estados miembros deben facilitar pruebas a petición de la Comisión. Además, deben realizar comprobaciones periódicas o garantizar que dichas comprobaciones se realicen al final del período de atribución y, en cualquier caso, en intervalos que no superen los tres años.
- (321) La Comisión ya ha evaluado con arreglo al tercer criterio Altmark que el coeficiente fijo de rendimiento del capital del 6,5 % que Laziomar podía esperar desde una perspectiva *ex ante* estaba en consonancia con los riesgos que corría al explotar los servicios públicos en el marco del contrato de servicio público (véanse los considerandos 211 a 216). Además, la Comisión reitera que Italia ha utilizado un coeficiente fijo de rendimiento del capital a efectos de simplificación del cálculo.
- (322) La Comisión observa que la Directiva CIPE presentada tiene en cuenta determinados valores de mercado aplicables en el sector del cabotaje marítimo. Establece los costes subvencionables a efectos de las obligaciones de servicio público, así como los principios de cálculo de la tasa de rendimiento del capital sobre la base de la información, las condiciones y los riesgos pertinentes para este sector en particular.
- (323) Además, como ya se ha explicado en el considerando 214, en el contexto de la evaluación del nuevo contrato de servicio público en virtud del tercer criterio Altmark, la Comisión ha constatado que en 2013 (así como para todo el período 2011-2013) el rendimiento medio del capital generado por un grupo de referencia de operadores de transbordadores seleccionados que ofrecen conexiones marítimas dentro de Italia o entre Italia y otros Estados miembros fue generalmente similar al rendimiento del 6,5 % del capital de Laziomar.
- (324) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el rendimiento del capital del 6,5 % se mantiene en un nivel razonable.
- (325) Por último, Italia ha aportado las pruebas necesarias que demuestran que se llevaron a cabo todos los controles periódicos para garantizar que el importe de la compensación no superaba el coste neto del servicio. Además, la Comisión recuerda que la compensación se paga a plazos (véase el considerando 45) y que el pago final se efectúa sobre la base de los costes e ingresos reales del año. Esto garantiza que el importe de la compensación no supere los costes netos del servicio.

- (326) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que el importe de la compensación concedida a Laziomar durante la prórroga del convenio inicial no ha dado lugar a ninguna compensación excesiva y que se cumplen los requisitos aplicables de la sección 2.8 del Marco SIEG.

5.3.7. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre

- (327) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley de 2009 especifica claramente que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y a la luz de las obligaciones de servicio público de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Laziomar. En efecto, si las empresas a las que se ha atribuido el servicio público no tuvieran prioridad en la asignación de los puntos de amarre, tendrían que esperar su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que perjudicarían al objetivo de garantizar una conectividad fiable y adecuada para los consumidores. Un horario regular es sin duda necesario para cumplir con las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión. Además, dado que el nuevo convenio prevé obligaciones de regularidad para la salida de rutas de servicio público, la prioridad en la asignación de puntos de amarre contribuye a garantizar que los puertos asignan los puntos de amarre y las horas de atraque de manera que el operador del servicio público pueda cumplir las obligaciones de servicio público.
- (328) En este contexto, la Comisión considera que esta medida se otorgó para posibilitar que Laziomar lleve a cabo sus obligaciones de servicio público que constituyen verdaderos SIEG (véase la sección 5.3.2). Además, Italia ha confirmado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados en el marco del régimen de servicio público.
- (329) La Comisión ya ha analizado con detalle la compatibilidad del SIEG y la compensación asociada para Laziomar durante la prórroga del convenio inicial (véanse las secciones 5.3.2 a 5.3.6). La Comisión considera, pues, que su análisis de la compatibilidad de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre puede limitarse a establecer si esta medida dio lugar o no a una compensación excesiva.
- (330) La Comisión considera que cualquier posible ventaja monetaria derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre sería escasa (véase el considerando 162). Como consecuencia, también el riesgo de compensación excesiva que emana de esta medida sería reducido. Asimismo, puesto que esta medida contribuiría a reducir los gastos de explotación o a incrementar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en la contabilidad interna del operador. Por lo tanto, las comprobaciones de la compensación excesiva que se han aplicado a Laziomar tal como se describe en la sección 5.3.6 son adecuadas también para detectar cualquier posible compensación excesiva derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.
- (331) La Comisión concluye, por tanto, que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, que está indisolublemente ligada al servicio público prestado por Laziomar, es también compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y al Marco SIEG de 2011.

5.3.8. Conclusión

- (332) Sobre la base de la evaluación realizada en los considerandos 278 a 331, la Comisión concluye que la compensación concedida a Laziomar para la prestación de los servicios marítimos con arreglo a la prórroga del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2011 y el 14 de julio de 2014 y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre cumplen con las condiciones aplicables del Marco SIEG de 2011 y son, por tanto, compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 106 del TFUE.

6. CONCLUSIÓN

- (333) La Comisión considera que Italia ha aplicado ilegalmente las medidas de ayuda objeto de evaluación en contravención del artículo 108, apartado 3, del TFUE. Sobre la base de la evaluación precedente, la Comisión ha decidido que la compensación por servicio público concedida a Laziomar en virtud de la prórroga del convenio inicial es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 106 del TFUE. Asimismo, dado que la prioridad en la asignación de puntos de amarre está indisolublemente ligada a la prestación del SIEG por Laziomar, esta medida es también compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106 del TFUE.
- (334) Por consiguiente, la Comisión concluye que las siguientes medidas no constituyen ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE:
- a) la compensación concedida a Laziomar por la prestación de servicios marítimos en el marco del nuevo contrato de servicios para el período 15 de enero de 2014-14 de enero de 2024, vinculada a la empresa Laziomar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Laziomar, porque cumple los cuatro criterios Altmark;

- b) la posible utilización por parte de Laziomar de fondos para mejorar los buques con fines de liquidez, ya que Laziomar no hizo uso de estos fondos para dichos fines;
- c) las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Laziomar y la posibilidad de utilizar los recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez como se establece en la Ley de 2010.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La compensación otorgada a Laziomar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre concedida para la prestación de servicios marítimos en el marco de la prórroga del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2011 y el 14 de julio de 2014, constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Italia ha aplicado la ayuda a Laziomar infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Dicha ayuda es compatible con el mercado interior;

Artículo 2

La adjudicación del nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 15 de enero de 2014 y el 14 de enero de 2024, vinculada a la empresa Laziomar y la prioridad en la asignación de puntos de amarre a Laziomar no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 3

La posibilidad de utilizar de forma temporal los recursos financieros ya comprometidos para la mejora y modernización de la flota con vistas a cubrir necesidades apremiantes de liquidez, tal como establece la Ley de 2010, no se aprovechó por lo que respecta a Laziomar. Por consiguiente, la medida no constituye ayuda estatal a Laziomar a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 4

Las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Laziomar, tal como establece la Ley de 2010, no constituyen ayuda estatal a Laziomar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 5

La posibilidad de utilizar los recursos del *Fondo Aree Sottoutilizzate* para cubrir necesidades de liquidez, como establece la Ley de 2010, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 30 de septiembre de 2022.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión
