

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 5.10.2011
C(2011)6961 definitivo

<p>Nella versione pubblicata della presente decisione, sono state omesse alcune informazioni, ai sensi degli articoli 24 e 25 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, relativi al divieto di divulgazione di informazioni protette dal segreto professionale. Le omissioni sono pertanto indicate nel seguente modo: [...].</p>	<p style="text-align: center;">VERSIONE PUBBLICA</p> <p>Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.</p>
---	--

Oggetto: **Aiuti di Stato n° SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) – Italia**
Aiuti di Stato a favore dell'ex Gruppo Tirrenia (possibili aiuti di Stato sotto forma di compensazioni per obblighi di servizio pubblico e possibili aiuti nel contesto della privatizzazione)
(SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010))

Signor Ministro,

la Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

S.E. On. Franco FRATTINI
Ministro degli Affari esteri
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma

1. PROCEDIMENTO

- (1) Mediante notifica elettronica del 29 luglio 2010, le autorità italiane informavano la Commissione, in conformità dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, delle compensazioni pubbliche che lo Stato italiano ha corrisposto nel 2008, nel 2009 e 2010 a Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (in seguito "Caremar"), una delle società regionali dell'ex Gruppo Tirrenia¹. La notifica è stata protocollata con il numero N 338/2010. Poiché l'aiuto di Stato era stato posto in essere prima che la Commissione potesse prendere posizione in merito alla sua compatibilità con il mercato interno, la misura è stata registrata come aiuto non notificato con il numero NN 51/2010.
- (2) Il 24 settembre 2010 la Commissione sollecitava ulteriori informazioni sulla misura notificata. Con la stessa lettera, la Commissione informava le autorità italiane della necessità di presentare una notifica completa riportante le compensazioni corrisposte a ciascuna delle società dell'ex Gruppo Tirrenia a partire dal 1° gennaio 2009.
- (3) Il 20 ottobre 2010, le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste, senza tuttavia notificare ufficialmente la compensazione che lo Stato italiano ha corrisposto alle altre società dell'ex Gruppo Tirrenia, ovvero a Tirrenia di Navigazione S.p.A. (in seguito, *Tirrenia*), Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A (in seguito, *Saremar*), Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A. (in seguito, *Toremar*) e Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (in seguito, *Siremar*).
- (4) Il 1° dicembre 2010, le autorità italiane notificavano alla Commissione le sovvenzioni corrisposte dallo Stato italiano nel 2009 e 2010 a Saremar e Toremar, due delle società regionali dell'ex Gruppo Tirrenia. Inoltre, le autorità italiane ripresentavano la notifica delle compensazioni pubbliche corrisposte a Caremar. Le compensazioni versate alle società dell'ex Gruppo Tirrenia fino al 2008 rientrano nel campo di applicazione della decisione del 2004 (cfr. punti da (11) a (18)) e sono quindi soggette ad una valutazione separata. La nuova notifica riguardava soltanto le compensazioni corrisposte a Caremar nel 2009 e nel 2010.
- (5) Con lettera del 15 dicembre 2010 le autorità italiane informavano la Commissione che lo stesso livello delle compensazioni alle tre società regionali – Caremar, Saremar e Toremae - notificato per il 2010 valeva anche per il 2011 e prorogavano di conseguenza le notifiche precedenti. Inoltre, le autorità italiane revocavano la prima notifica formale delle compensazioni corrisposte a Caremar, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 [ora articolo 108] del trattato CE² (in seguito "il regolamento di applicazione").
- (6) Poiché la misura è stata attuata prima della notifica alla Commissione e prima dell'approvazione ufficiale di quest'ultima, ne consegue che l'Italia non ha rispettato l'obbligo di sospendere l'esecuzione delle misure progettate, come disposto

¹ L'ex Gruppo Tirrenia risultava costituito da Tirrenia di Navigazione S.p.A, Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. e Caremar - Campania Regionale Marittima S.p.A..

² GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1.

dall'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Pertanto, le misure sono state registrate come aiuti non notificati, con i numeri SA 32014, SA 32015 e SA 32016.

- (7) Il 23 febbraio 2011 la Commissione chiedeva alle autorità italiane l'invio di ulteriori informazioni. La Commissione sollecitava inoltre le autorità italiane a notificare ufficialmente alla Commissione le compensazioni pubbliche corrisposte dal 2009 al 2011 alle restanti società dell'ex Gruppo Tirrenia, ovvero a Tirrenia e Siremar.
- (8) Il 6 aprile 2011 le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste. Pur contenendo alcune informazioni, per la maggior parte riguardanti le rotte servite da Tirrenia e Siremar e i servizi prestati dai concorrenti sulle rotte in questione, la risposta delle autorità italiane non comprendeva alcuna notifica ufficiale, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, della compensazione pubblica versata a tali società.
- (9) In proposito, la Commissione ricorda che il fatto che i servizi della Commissione potessero avere conoscenza di una determinata misura non significa che tale misura sia stata formalmente notificata ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato. Le informazioni che le autorità italiane hanno trasmesso relativamente al servizio pubblico fornito da Tirrenia e Siremar non possono valere come notifica ufficiale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Pertanto, nella misura in cui le compensazioni versate a tali società nel periodo 2009 - 2011 corrispondono ad aiuti, tali aiuti risultano illegali in quanto non sono stati debitamente notificati e sono stati attuati prima che la Commissione li dichiarasse compatibili.
- (10) La Commissione ha ricevuto sei denunce - pervenute il 23 marzo 2009, il 9 dicembre 2009, il 21 dicembre 2009, il 6 gennaio 2010, il 27 settembre 2010 e il 12 ottobre 2010 - riguardanti varie misure di aiuto che lo Stato italiano avrebbe concesso alle società dell'ex Gruppo Tirrenia, relative in particolare alle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico erogate dopo la scadenza delle convenzioni iniziali (cfr. punto (11)), a misure di aiuto supplementari contenute in diversi atti legislativi adottati nel contesto del processo di privatizzazione delle società e ad alcune questioni concernenti il processo di privatizzazione delle società. Ai fini della presente decisione, la Commissione ha tenuto conto delle informazioni fornite dai denunciati.

2. DESCRIZIONE DEI FATTI

2.1. Le convenzioni iniziali

- (11) Lo Stato italiano possedeva il Gruppo Tirrenia attraverso la società Fintecna - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A (in seguito, *Fintecna*)³, che comprendeva inizialmente sei società, ossia Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, che fornivano servizi di trasporto marittimo sulla base di contratti separati di servizio pubblico conclusi con lo Stato italiano nel 1991 e rimasti in vigore per 20 anni, dal gennaio 1989 al dicembre 2008 (in seguito, *le convenzioni iniziali*). Fintecna deteneva il 100% del capitale azionario di

³ Fintecna è interamente controllata dal Ministero italiano dell'Economia e delle Finanze ed è specializzata nella gestione di partecipazioni azionarie e processi di privatizzazione; si occupa altresì di processi di razionalizzazione e ristrutturazione di imprese che si trovino in difficoltà industriali, finanziarie o organizzative.

Tirrenia, la quale, a sua volta, era proprietaria dell'intero capitale delle società regionali Caremar, Siremar, Saremar e Toremar⁴.

- (12) Tali contratti di servizio pubblico avevano lo scopo di garantire la regolarità, l'affidabilità e la continuità dei suddetti servizi di trasporto marittimo, che per la maggior parte collegano l'Italia continentale con Sicilia, Sardegna e altre isole italiane minori. A tal fine, lo Stato italiano concedeva aiuti finanziari in forma di sovvenzioni corrisposte direttamente a ciascuna delle società del gruppo.
- (13) Il 6 agosto 1999 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, in merito agli aiuti corrisposti alle sei società del Gruppo Tirrenia sulla base delle convenzioni iniziali.
- (14) Durante la fase istruttoria, le autorità italiane hanno chiesto che l'esame del dossier del Gruppo Tirrenia venisse scorporato al fine di pervenire, in via prioritaria, a una decisione finale riguardante l'impresa Tirrenia. Tale richiesta era motivata dalla volontà delle autorità italiane di procedere alla privatizzazione del gruppo cominciando proprio dal Tirrenia e dall'intento di accelerare detto processo in riferimento a questa impresa.
- (15) La Commissione decideva di poter accogliere la richiesta delle autorità italiane e con la decisione 2001/851/CE del 21 giugno 2001 chiudeva il procedimento riguardante gli aiuti concessi a Tirrenia⁵ (in seguito, *la decisione del 2001*). Gli aiuti venivano dichiarati compatibili a condizione che le autorità italiane assumessero determinati impegni.
- (16) Con la decisione 2005/163/CE del 16 marzo 2004⁶ (in seguito, *la decisione del 2004*) la Commissione stabiliva che le compensazioni concesse dall'Italia alle società del Gruppo Tirrenia diverse dalla società Tirrenia erano parzialmente compatibili con il mercato interno, parzialmente compatibili a condizione che le autorità italiane rispettassero alcuni impegni e parzialmente incompatibili con il mercato interno. La decisione, basata su dati contabili relativi al periodo 1992 – 2001, conteneva alcune condizioni volte a garantire la compatibilità della compensazione per tutta la durata delle convenzioni iniziali.
- (17) Con la sentenza del 4 marzo 2009 nelle cause T-265/04, T-292/04 e T-504/04⁷ (in seguito, *la sentenza del 2009*), il Tribunale di primo grado annullava la decisione del 2004 della Commissione.
- (18) La presente decisione non pregiudica il procedimento in corso avviato ai sensi dell'articolo 266 del TFUE al fine di conformarsi alla sentenza del 2009 relativa alle compensazioni accordate alle società dell'ex Gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia, fino alla data di scadenza delle convenzioni iniziali, ovvero fino al dicembre 2008.

⁴ Dopo l'adozione della decisione del 2004, Tirrenia di Navigazione è stata fusa con Adriatica.

⁵ GU L 318 del 4.12.2001, pag. 9.

⁶ GU L 53 del 26.2.2005, pag. 29.

⁷ Cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04, Tirrenia di navigazione contro Commissione, Racc. 2009, pag. II-21.

2.2. Riorganizzazione del Gruppo Tirrenia e proroga delle convenzioni iniziali

- (19) Le convenzioni iniziali sono state concluse per un periodo di vent'anni compreso tra il gennaio 1989 e il dicembre 2008. Successivamente, esse sono state prorogate fino alla conclusione del processo di privatizzazione delle società del gruppo, tramite l'adozione dei seguenti atti legislativi:
- (a) il decreto-legge n. 207 del 30 dicembre 2008, convertito in legge n. 14 del 27 febbraio 2009, che ha disposto la proroga delle convenzioni iniziali fino alla fine del 2009;
 - (b) l'articolo 19ter del decreto-legge n. 135/2009, convertito in legge n. 166/2009 (in seguito, *la legge del 2009*) che ha disposto la proroga delle convenzioni iniziali fino al 30 settembre 2010, data entro la quale l'Italia intendeva concludere il processo di privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia e
 - (c) la legge n. 163 del 1° ottobre 2010 di conversione del decreto-legge n. 125 del 5 agosto 2010 (in seguito, *la legge del 2010*) che ha disposto un'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali fino alla fine del processo di privatizzazione.
- (20) Secondo la legge italiana, la proroga delle convenzioni italiane fino al completamento del processo di privatizzazione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia si giustifica con la necessità di assicurare le condizioni per la migliore valorizzazione delle società in vista della loro privatizzazione⁸.
- (21) Il processo di riorganizzazione del Gruppo Tirrenia ha comportato l'approvazione di nuove convenzioni e nuovi contratti di servizio pubblico con le società dell'ex Gruppo Tirrenia e, successivamente, l'indizione di una gara d'appalto per la privatizzazione delle società, di cui i nuovi contratti costituiscono parte integrante. Le nuove convenzioni / i nuovi contratti di servizio pubblico verrebbero stipulati all'atto del completamento del processo di privatizzazione di ciascuna delle società dell'ex Gruppo Tirrenia⁹.

2.2.1. Tirrenia e Siremar

- (22) Il 23 dicembre 2009, Fintecna ha pubblicato il primo invito a manifestare interesse per la vendita dell'intero capitale azionario di Tirrenia e della sua controllata Siremar. Il 4 agosto 2010, dopo il fallimento delle trattative con l'unico soggetto che aveva presentato un'offerta vincolante, Fintecna dichiarava chiusa la procedura.
- (23) Dopo il fallimento del primo tentativo di privatizzazione, nell'agosto e nel settembre 2010, le società, che versavano in gravi difficoltà finanziarie, sono state ammesse alla procedura collettiva di insolvenza prevista dalla legge italiana per le grandi imprese, ovvero sia la procedura di amministrazione straordinaria, e sono state dichiarate insolventi dal tribunale competente.
- (24) Il secondo invito a presentare proposte è stato pubblicato il 15 settembre per Tirrenia e, separatamente, il 4 ottobre 2011 per Siremar.

⁸ Articolo 19ter, paragrafo 6, della legge del 2009.

⁹ Articolo 19ter, paragrafo 10, della legge del 2009.

- (25) La privatizzazione di Tirrenia e Siremar è avvenuta tramite la vendita delle aziende in attività soggette all'obbligo di fornire il servizio pubblico nonché, per quanto riguarda Tirrenia, servizi forniti sulle rotte non gestite nell'ambito del regime di servizio pubblico stabilito dalle convenzioni iniziali, conformemente alle disposizioni del decreto-legge 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 (in seguito, *la legge Marzano*) e successive modifiche.

2.2.2. *Le società regionali*

- (26) Carema, Saremar e Toremar sono state trasferite alle Regioni e, secondo la legge italiana, dovrebbero essere privatizzate¹⁰. Attualmente, la Commissione non possiede informazioni sufficienti sullo stato di avanzamento della procedura di privatizzazione delle società in questione.

2.3. Ambito di applicazione della decisione

2.3.1. *La compensazione corrisposta alle società dell'ex Gruppo Tirrenia per il periodo 2009-2011 (misura 1)*

- (27) Come indicato ai punti (4) e (5), la notifica riguarda soltanto le compensazioni corrisposte dall'Italia a Caremar, Saremar e Toremar nel quadro della proroga delle convenzioni iniziali scadute alla fine del 2008.
- (28) Lo scopo della misura notificata è garantire la continuità dei servizi forniti dai beneficiari per soddisfare le esigenze di mobilità delle comunità locali e di sviluppo sociale ed economico delle regioni insulari.
- (29) Tuttavia, poiché anche le convenzioni iniziali con Tirrenia e Siremar sono state prorogate simultaneamente, in virtù degli stessi atti legislativi indicati di seguito, anche la compensazione corrisposta a tali società per la gestione del servizio pubblico nel periodo 2009-2011 è soggetta alla presente decisione.

2.3.1.1. Base giuridica nazionale

- (30) In sintesi, le disposizioni pertinenti del quadro legislativo nazionale che sta alla base degli aiuti finanziari di Stato per l'esecuzione dei servizi di trasporto marittimo da parte di Caremar, Saremar, Toremar, Tirrenia e Siremar sono le seguenti:

Legge n. 856/1986

- (31) La legge 5 dicembre 1986 n. 856 *Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato*, che ha disposto alcune modifiche del regime degli obblighi di servizio pubblico marittimo (in seguito, *regime OSP*).
- (32) Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'articolo 11 della suddetta legge ha modificato i criteri di calcolo della compensazione di servizio pubblico. Infatti, conformemente alla lettera d), la sovvenzione di equilibrio doveva essere calcolata sulla base della differenza tra i proventi e i costi del servizio, facendo

¹⁰ In seguito al trasferimento alle Regioni della partecipazione azionaria delle società regionali, il Gruppo Tirrenia è composto da Tirrenia e Siremar.

riferimento a parametri medi obiettivi e tenendo conto di un adeguato rendimento del capitale investito. I contratti di servizio pubblico dovevano comprendere dettagli specifici in merito agli elementi di costo da prendere in considerazione nel calcolo, nonché l'elenco delle rotte sovvenzionate. Le sovvenzioni erano soggette all'approvazione dei ministri della Marina mercantile, delle Partecipazioni statali e del Tesoro.

Articolo 26 del decreto-legge n. 207/2008, convertito in legge n. 14/2009

- (33) L'articolo 26 del decreto-legge n. 207/2008 convertito in legge n. 14/2009 ha disposto la proroga fino alla fine del 2009 delle convenzioni iniziali concluse da ciascuna società dell'ex Gruppo Tirrenia con lo Stato italiano.

La legge del 2009

- (34) L'articolo 19ter della legge del 2009 ha stabilito che, in vista della privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia, la partecipazione azionaria delle società regionali (ad eccezione di Siremar) fosse trasferito da Tirrenia nel modo seguente:
- (a) Caremar alla Regione Campania. Successivamente, la Regione Campania avrebbe trasferito alla Regione Lazio la società incaricata di assicurare i collegamenti di trasporto con l'Arcipelago Pontino;
 - (b) Saremar alla Regione Sardegna;
 - (c) Toremar alla Regione Toscana.
- (35) La legge del 2009 ha inoltre specificato che sarebbero state concluse nuove convenzioni tra lo Stato italiano e Tirrenia e Siremar entro il 31 dicembre 2009. Allo stesso modo, i servizi regionali sarebbero stati inclusi in contratti di servizio pubblico, da concludere tra Saremar, Toremar e Caremar con le autorità regionali rispettivamente entro il 31 dicembre 2009 e il 28 febbraio 2010. Le nuove convenzioni/i nuovi contratti di servizio pubblico sarebbero stati stipulati all'atto del completamento del processo di privatizzazione di ciascuna delle società dell'ex Gruppo Tirrenia¹¹.
- (36) A tal fine, la legge del 2009 ha prorogato fino al 30 settembre 2010 la validità delle convenzioni iniziali.
- (37) Il massimale della compensazione annua per la prestazione dei servizi offerti nell'ambito delle convenzioni iniziali, prorogate, nonché ai sensi delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio pubblico, è stato fissato in un importo totale di 184 942 251 euro nel 2010, ripartito come segue:

Impresa	Compensazione annua
Tirrenia	EUR 72 685 642
Siremar	EUR 55 694 895
Saremar	EUR 13 686 441
Toremar	EUR 13 005 441
Caremar	EUR 29 869 832, di cui EUR 19 839

¹¹ Articolo 19ter, paragrafo 10, della legge del 2009.

	226 dalla Regione Campania e EUR 10 030 606 dalla Regione Lazio
--	--

Tabella 1 – Massimali della compensazione nel 2010

- (38) Inoltre, il paragrafo 19 della legge stabilisce che un ulteriore finanziamento pubblico pari a 7 milioni di EUR verrà stanziato per garantire l'ammodernamento della flotta del Gruppo Tirrenia al fine di soddisfare gli standard di sicurezza marittima.
- (39) Ai sensi del paragrafo 21 della legge, le società dovrebbero mantenere anche l'attracco già assegnato e la priorità nell'assegnazione di nuovi posti/container (*slot*), conformemente alle procedure stabilite dalle autorità marittime, secondo quanto disposto dalla legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e dal codice marittimo.

La legge del 2010

- (40) L'articolo 1, primo comma, del decreto-legge 5 agosto 2010 n. 125 (in seguito, *D.L. 125/2010*) ha stabilito che, per fare fronte alle esigenze di cassa, le società dell'ex Gruppo Tirrenia possano utilizzare temporaneamente le risorse di rispettiva spettanza destinate all'ammodernamento e adeguamento della flotta, come previsto dall'articolo 19, comma 13-bis del decreto-legge n. 78/2009 convertito in legge 102/2009 e l'articolo 19-ter della legge del 2009.
- (41) L'articolo 19, paragrafo 13bis del decreto legge n. 78/2009 convertito in legge 102/2009 ha stabilito, inter alia, che 49 milioni di euro delle risorse statali rese disponibili dalla legge n. 296 del 27 dicembre 2006 e dalla legge n. 222 del 29 novembre 2007, che ammontano rispettivamente a 50 milioni di euro e a 14,5 milioni di euro, fossero concessi alle società dell'ex Gruppo Tirrenia come compensazione per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico nel 2009, nonché per l'aggiornamento della flotta al fine di rispettare gli standard di sicurezza.
- (42) Inoltre, l'articolo 1 della legge del 2010, che converte il D.L. n. 125/2010 prevede tra l'altro quanto segue:
- (a) le convenzioni iniziali vengono prolungate a partire dal 1° ottobre 2010 fino al termine del processo di privatizzazione;
 - (b) l'articolo 19ter del decreto legge 135/2009 (in seguito D.L. 135/2009), convertito con modifiche nella legge del 2009, viene modificato. Viene introdotta una disposizione che ammette al beneficio dell'esenzione fiscale tutte le operazioni svolte nell'attuazione delle disposizioni dei commi da 1 a 15 della legge 2009;
 - (c) al fine di garantire la continuità del servizio pubblico e sostenere il processo di privatizzazione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia, le regioni interessate possono ricorrere alle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (in seguito, *FAS*)¹², in conformità della direttiva del Comitato interministeriale per la programmazione economica (in seguito, *CIPE*) n. 1/2009 del 6 marzo 2009, GURI n. 137 del 16 giugno 2009.

¹² Il Fondo aree sottoutilizzate è un fondo nazionale che sostiene l'attuazione della politica regionale italiana. Le risorse di cui dispone sono stanziate principalmente a favore delle regioni in cui vi sono aree ritenute tali dalle autorità italiane.

2.3.1.2. Obblighi di servizio pubblico

- (43) L'articolo 1 delle convenzioni iniziali concluse nel 1991, successivamente prorogate nelle modalità illustrate in dettaglio al punto (19), prevedeva l'individuazione nell'ambito di piani quinquennali dei porti da servire, del tipo di imbarcazioni da utilizzare e della frequenza del servizio richiesta.
- (44) Tuttavia, nel quadro della procedura in corso di cui al punto (18), le autorità italiane hanno informato la Commissione che in luogo di adottare piani quinquennali per i periodi 2000-2004 e 2005-2008, sono state adottate misure di razionalizzazione ad hoc finalizzate a rendere i servizi più consoni alle esigenze delle comunità locali, senza però modificare in misura sostanziale il sistema del servizio pubblico. Le autorità italiane hanno dichiarato che non era stato più possibile fare una pianificazione a più lungo termine a causa della mancanza di una previsione di bilancio dei fondi richiesti.

2.3.1.3. Beneficiari

2.3.1.3.1. Caremar

- (45) Caremar gestisce una rete di collegamenti marittimi tra i porti del golfo di Napoli (Napoli, Sorrento e Pozzuoli) e le isole di Capri, Ischia e Procida e tra il continente e l'arcipelago Pontino.
- (46) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, Caremar non svolge attività commerciali non sovvenzionate.
- (47) Caremar ha 293 dipendenti e un fatturato annuo di 60 milioni di EUR.

2.3.1.3.2. Saremar

- (48) Saremar gestisce esclusivamente collegamenti di cabotaggio locale tra la Sardegna e le isole a nord-est e sud-ovest della Sardegna, nonché un collegamento internazionale tra Sardegna e Corsica.
- (49) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, Saremar non opera su rotte estranee all'ambito di applicazione del sistema di servizio pubblico.
- (50) Saremar ha 160 dipendenti e un fatturato annuo di 21 milioni di EUR.

2.3.1.3.3. Toremar

- (51) Toremar gestisce una rete di collegamenti marittimi nell'arcipelago Toscano, tra il continente e le isole di Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa e Giglio.
- (52) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, Toremar non svolge attività commerciali non sovvenzionate dallo Stato.
- (53) Toremar ha 181 dipendenti e un fatturato annuo di 37,6 milioni di EUR.

2.3.1.3.4. Tirrenia e Siremar

- (54) Come indicato in precedenza, le successive proroghe delle convenzioni iniziali valevano anche per Tirrenia e Siremar.

- (55) Le autorità italiane non hanno comunicato alla Commissione se tali società gestiscano collegamenti marittimi al di fuori del regime di servizio pubblico. Tuttavia, le informazioni disponibili in questa fase (cfr. l'invito a manifestare interesse relativo a Tirrenia, punto (266)) indicano che Tirrenia attualmente gestisce alcune rotte marittime a condizioni puramente commerciali. Inoltre, nel 2006 Adriatica è stata fusa con Tirrenia. In precedenza, Adriatica gestiva una serie di rotte tra Italia e Grecia, Albania e Croazia.

2.3.1.4. Bilancio e durata

- (56) Come specificato ai precedenti punti (4) e (5), le autorità italiane hanno notificato le compensazioni corrisposte a Caremar, Saremar e Toremar nel periodo 2009-2011.
- (57) Gli importi notificati previsti dalla misura sono i seguenti:

	2009	2010	2011
Caremar	32,47 milioni	28,32 milioni	28,32 milioni
Saremar	13,17 milioni	12,33 milioni	12,33 milioni
Toremar	13,5 milioni	12,33 milioni	12,33 milioni

Tabella 2 – Sovvenzioni annuali per il periodo 2009-2011 (EUR)

- (58) Come indicato, non avendo notificato le compensazioni destinate a Tirrenia e Siremar, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione la ripartizione annuale dei fondi pubblici che tali società hanno diritto a ricevere per la gestione del servizio pubblico nel periodo 2009-2011.

2.3.1.5. Fallimento del mercato¹³

2.3.1.5.1. Caremar

2.3.1.5.1.1. Collegamenti di cabotaggio marittimo nel golfo di Napoli

- (59) Come già indicato, nel golfo di Napoli Caremar gestisce rotte marittime di collegamento tra l'Italia continentale e le isole di Capri, Ischia e Procida. Le autorità italiane sottolineano che per questi servizi la domanda è molto alta a causa dell'elevato numero di residenti insulari che si recano sul continente per ragioni professionali o di studio.
- (60) In particolare:
- sulla rotta Capri-Sorrento il beneficiario fornisce durante tutto l'anno servizi misti (passeggeri, automobili e camion) con frequenza giornaliera. Secondo le autorità italiane, nessun altro operatore fornisce servizi simili su questa rotta, perché gli operatori privati erogano principalmente servizi di trasporto rapido di passeggeri.

¹³ Tale capitolo si basa sulle informazioni fornite dalle autorità italiane.

- Sulla rotta Capri-Napoli Caremar assicura durante tutto l'anno servizi misti con frequenza giornaliera ed è l'unico operatore a garantire anche servizi di trasporto merci verso l'isola. Pertanto, su questa rotta gli altri operatori forniscono esclusivamente servizi di trasporto rapido di passeggeri. Le autorità italiane sostengono che su questa linea Caremar assicura la prima corsa quotidiana in partenza dall'isola, rispondendo alle esigenze di mobilità essenziale delle comunità insulari. Le autorità italiane sottolineano inoltre che, su questa rotta, Caremar fornisce soltanto servizi misti e che pertanto lo Stato italiano ha cessato la corresponsione di compensazioni per i servizi di trasporto rapido di passeggeri, in conformità della decisione del 2004. Caremar ha l'obbligo di garantire la permanenza notturna dell'imbarcazione a Capri.
 - Sulle rotte Ischia-Procida-Napoli e Ischia-Procida-Pozzuoli Caremar fornisce servizi misti.
- (61) Le autorità italiane sottolineano che, su tali rotte, Caremar è stata tradizionalmente l'unico esercente a offrire una fermata transitoria a Procida nel percorso da e verso Ischia. Secondo le autorità italiane, questa sosta aggiuntiva comporta sia un aumento dei costi operativi sia un tempo di percorrenza complessivo molto più lungo (superiore all'incirca del 50% rispetto al collegamento diretto). Sempre secondo le autorità italiane, Caremar è l'unica società a collegare l'isola di Procida con Pozzuoli e Napoli sul continente e con l'isola d'Ischia. Le autorità italiane sostengono che la gestione di queste rotte è essenziale per le comunità locali perché i residenti di Ischia devono recarsi a Procida per motivi di studio mentre i residenti di Procida hanno accesso permanente alle strutture sanitarie a Ischia.
- (62) Inoltre, le autorità italiane dichiarano che nel 2007, a seguito di ripetute richieste da parte delle comunità insulari, la Regione Campania ha istituito due collegamenti notturni supplementari (servizi misti) sulle seguenti rotte:
- Napoli-Procida-Ischia
 - Ischia-Procida-Pozzuoli.
- (63) Le autorità italiane rilevano che nessun operatore privato si era offerto di fornire questi servizi su una base puramente commerciale. Di conseguenza, la gestione di questi servizi è stata data in appalto e i servizi sono attualmente forniti in regime OSP da un operatore privato, al quale è stato imposto l'obbligo di praticare le stesse tariffe ridotte per determinate categorie di passeggeri che sono applicate da Caremar. Si sostiene pertanto che solo i servizi forniti da tale operatore privato sono paragonabili a quelli del beneficiario in quanto questi rappresenta l'unica impresa privata a servire la linea con una fermata transitoria a Procida. Viene sottolineato, inoltre, che per la gestione di questa rotta, l'operatore privato riceve una compensazione da parte delle autorità regionali.
- (64) Infine, le autorità italiane sottolineano che esistono differenze essenziali tra i servizi forniti da Caremar e quelli forniti dagli operatori privati sulle linee Napoli-Ischia e Pozzuoli-Ischia:
- (a) i servizi assicurati da Caremar prevedono sempre una tappa transitoria a Procida mentre gli operatori privati forniscono per lo più collegamenti diretti (le uniche eccezioni sono i collegamenti notturni effettuati da un operatore privato). Le rotte dirette Napoli-Ischia e Pozzuoli-Ischia sono gestite da numerosi operatori privati. Gli obblighi di servizio pubblico sono stati imposti in tal senso dalla Regione.

- (b) In secondo luogo, i servizi prestati da Caremar sono stati basati su una convenzione con lo Stato italiano e, a partire dal 30 settembre 2010, ai sensi dell'articolo 19ter della legge del 2009, su un nuovo contratto di servizio pubblico concluso dalla Regione Campania¹⁴. Per contro, i servizi erogati dagli operatori privati si basano sugli obblighi di servizio pubblico assunti unilateralmente dagli operatori stessi. Secondo le autorità italiane, la prestazione del servizio pubblico da parte di questi ultimi potrebbe essere conclusa in qualunque momento con un preavviso di 60 giorni.
- (c) In terzo luogo, le tariffe applicate da Caremar sono imposte dalle autorità pubbliche sia nei confronti dei residenti insulari e dei residenti nel continente che lavorano sull'isola che degli altri passeggeri e si applicano anche al trasporto di veicoli (auto e camion). Al contrario, agli operatori privati sono stati imposti degli obblighi per quanto riguarda le tariffe soltanto nei confronti dei residenti e delle persone che lavorano sull'isola. Le tariffe applicate agli altri passeggeri e quelle per il trasporto di veicoli sono stabilite in autonomia dall'operatore privato.
- (d) Infine, le autorità italiane sottolineano il fatto che nel caso di Caremar, l'orario resta essenzialmente invariato per tutto l'anno, indipendentemente dalla stagione. Al contrario, l'orario degli operatori privati evidenzia un notevole squilibrio tra bassa e alta stagione, in particolare tramite un incremento dei servizi di punta.
- (65) Le autorità italiane affermano che il collegamento passeggeri Napoli-Ischia è l'unica linea gestita simultaneamente da operatori pubblici e privati. Sempre secondo le autorità italiane, due operatori privati forniscono servizi marittimi su questa rotta: Medmar, con servizi misti, e Alilauro, con servizi esclusivamente passeggeri. Le autorità italiane hanno confermato che Medmar offre anche servizi misti sulla rotta Ischia-Pozzuoli.
- (66) Le autorità italiane sottolineano che, su questa rotta, Caremar fornisce servizi passeggeri in orari essenziali per l'interesse pubblico, mirando a garantire la continuità territoriale. In effetti, le autorità italiane affermano che la gestione della rotta Napoli-Ischia è chiaramente non praticabile a livello commerciale in quanto il numero medio di passeggeri trasportati va da 51 a 82 per traversata, per quanto riguarda i collegamenti rapidi, e da 133 a 31 per traversata per i servizi misti, pertanto rappresenta soltanto fino al 25% della capacità della nave. Inoltre, l'imbarcazione veloce è obbligata a rimanere sull'isola durante la notte per garantire la permanenza in caso di emergenza medica.
- (67) Per quanto riguarda la gestione del servizio passeggeri Napoli-Procida, le autorità italiane sottolineano che l'imbarcazione veloce è obbligata a rimanere sull'isola durante la notte in caso di emergenza medica. Inoltre, Caremar assicura la prima corsa quotidiana in partenza dall'isola, consentendo in tal modo lo spostamento sul continente dei residenti insulari per ragioni professionali o di studio.

¹⁴ Tuttavia, l'articolo 1 della legge n. 163 del 1° ottobre 2010, di conversione del D.L. n. 125/2010, prevede la proroga delle convenzioni iniziali dal 1° ottobre 2010 alla fine del processo di privatizzazione.

2.3.1.5.1.2. Collegamenti di cabotaggio marittimo nell'arcipelago Pontino

- (68) Il beneficiario è, in linea di principio, l'unico esercente che assicura durante tutto l'anno il collegamento delle isole di Ponza e Ventotene con il continente.
- (69) Le autorità italiane sottolineano le peculiarità geografiche ed economiche dell'arcipelago Pontino. In particolare, le autorità italiane sottolineano che la distanza tra le isole e il continente e la scarsità della popolazione rendono quest'ultima estremamente dipendente dal continente, sia per gli approvvigionamenti che per le necessità di base.
- (70) In particolare:
- sulla rotta Ponza-Formia Caremar gestisce due collegamenti giornalieri con servizi misti e un collegamento giornaliero solo con servizio passeggeri. La nave, lasciando l'isola alle 5,30 del mattino, garantisce ai residenti il collegamento con il continente per motivi di studio o di lavoro (con ultimo ritorno alle ore 17,30) Secondo le autorità italiane, Caremar assicura l'unico servizio rapido ed è costretta a mantenere la nave sull'isola durante la notte.
 - Sulla linea Anzio-Ponza il beneficiario assicura un servizio misto giornaliero rapido in alta stagione da lunedì al sabato. Di domenica e nei giorni festivi il servizio è potenziato. Il servizio è giustificato da motivi di sviluppo sociale ed economico (essendo il turismo, fondamentalmente, l'unica fonte di reddito dell'isola).
 - Sulla linea Ventotene-Formia Caremar assicura tutto l'anno un servizio giornaliero tramite unità miste e un collegamento giornaliero rapido per passeggeri fuori stagione (dal 1° gennaio al 30 marzo e dal 1° gennaio al 31 dicembre) che viene incrementato in alta stagione (dal 1° aprile al 30 settembre). Il servizio misto è, anche in questo caso, l'unico collegamento regolare per il trasporto di passeggeri, merci e veicoli durante tutto l'anno. L'unità veloce parte alle 6,45 del mattino, consentendo ai residenti di recarsi sul continente per ragioni professionali o di studio, e rimane durante la notte sull'isola per assicurare la permanenza in caso di emergenza medica.

2.3.1.5.1.3. Conclusioni

- (71) Le autorità italiane sottolineano che mantenere la nave sull'isola durante la notte rappresenta un ulteriore obbligo di servizio pubblico imposto soltanto a Caremar e che nessun operatore privato offrirebbe in normali condizioni di mercato. Le autorità italiane sostengono pertanto che la concessione di una compensazione per servizio pubblico è necessaria allo scopo di garantire un servizio regolare su tutte le linee sopra descritte e che la gestione delle linee suddette alle stesse condizioni non verrebbe assicurata da operatori privati su basi esclusivamente commerciali.

2.3.1.5.2. Toremar

- (72) Toremar assicura collegamenti nell'arcipelago Toscano per garantire la continuità territoriale tra il continente e le isole di Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa e Giglio.
- (73) Su alcune rotte Toremar opera in concorrenza con gli operatori privati. Le autorità italiane sottolineano il fatto che, al contrario degli operatori privati, Toremar è l'unica impresa ad operare in regime di servizio pubblico e a ricevere una compensazione per

i servizi offerti. In tal senso, le autorità italiane dichiarano che la missione pubblica è giustificata in relazione alle esigenze di mobilità delle comunità insulari, nonché dai flussi turistici estivi tra il continente e l'isola.

(74) Su alcune rotte, però, Toremar non ha praticamente concorrenti.

2.3.1.5.2.1. Isola d'Elba

(75) Durante tutto l'anno, Toremar garantisce i seguenti collegamenti più di una volta al giorno:

- Piombino – Portoferraio. Su tale rotta, Toremar fornisce servizi misti. Le autorità italiane confermano che su questa rotta Toremar opera in concorrenza con due imprese private.
- Piombino - Rio Marina - Porto Azzurro-Pianosa Su questa rotta Toremar è l'unico esercente a garantire servizi misti più di una volta al giorno per il porto di Rio Marina e collegamenti settimanali con il porto di Pianosa. Attualmente, il collegamento con Porto Azzurro è sospeso per motivi tecnici.
- Piombino – Cavo – Portoferraio. Su questa rotta Toremar garantisce l'unico collegamento rapido per passeggeri.

(76) Le autorità italiane sostengono che Toremar è l'unico operatore a essere costantemente presente sulle linee suddette tutto l'anno a ore essenziali per le comunità insulari, consentendo in tal modo ai residenti di recarsi sul continente per ragioni professionali o di studio.

2.3.1.5.2.2. Isole di Gorgona e Capraia

(77) Toremar assicura tutto l'anno servizi misti verso Livorno, con due fermate settimanali nell'isola di Gorgona e almeno una al giorno sull'isola di Capraia.

(78) Le autorità italiane informano che dal 2005 il collegamento con Capraia è offerto anche da un operatore privato che comunque fornisce un servizio passeggeri soltanto in luglio e agosto. Dato lo scarso numero di abitanti che vivono sull'isola d'inverno e la distanza dal continente la permanenza del servizio è ritenuta essenziale per consentire ai residenti di soddisfare le necessità di base.

2.3.1.5.2.3. Isola del Giglio - Porto S. Stefano

(79) Su questa rotta, Toremar garantisce tutto l'anno più di un collegamento quotidiano. Il servizio è gestito in concorrenza con un'impresa privata. Le autorità italiane sostengono tuttavia che il beneficiario offre il servizio a orari essenziali per il pubblico interesse, consentendo un trasferimento affidabile da e verso l'isola. In questo senso, si sostiene che il servizio non possa essere svolto da operatori privati sulla base di considerazioni puramente commerciali.

2.3.1.5.3. Saremar

(80) Saremar assicura i collegamenti tra la Sardegna e le isole minori situate a nord-est e a sud-ovest dell'isola maggiore, nonché un collegamento internazionale tra Sardegna e Corsica.

- (81) Più specificamente, Saremar fornisce servizi misti sulle seguenti rotte di cabotaggio:
- La Maddalena - Palau
 - Carloforte - Portovesme
 - Carloforte – Calasetta.
- (82) Saremar gestisce inoltre la rotta internazionale che collega S. Teresa di Gallura (Sardegna) con Bonifacio (Corsica).

2.3.1.5.3.1. Rotte di cabotaggio

- (83) Sulla rotta La Maddalena-Palau il beneficiario assicura tutto l'anno 21 collegamenti giornalieri (servizi misti). La prima partenza da La Maddalena è prevista alle 7,00 di mattina, mentre l'ultimo traghetto parte da Palau alle 19,30. Su questa rotta Saremar utilizza due traghetti costruiti appositamente per ridurre al minimo i tempi di carico e scarico di un numero elevato di automobili e camion.
- (84) Le autorità italiane sottolineano che Saremar opera su questa rotta da oltre 70 anni¹⁵. Inoltre, esse informano che già nel 2006 Saremar aveva ridotto del 25% il numero dei collegamenti giornalieri su questa rotta¹⁶ a causa della presenza sul mercato di esercenti privati.
- (85) Secondo le autorità italiane, tre operatori privati forniscono servizi marittimi su questa stessa rotta: Enermar, Maddalena Ferry e Delcomar. Le autorità italiane sostengono che quest'ultimo riceve una compensazione dalla Regione per i servizi prestati su tale rotta tra mezzanotte e le 5,30 di mattina.
- (86) Sulla rotta Carloforte-Portovesme, Saremar garantisce 17 collegamenti giornalieri durante la stagione estiva (prima partenza alle 5,00 da Carloforte e ultima corsa di ritorno alle 24,00) e 15 collegamenti giornalieri nel resto dell'anno (prima partenza alle 5,00 da Carloforte e ultima corsa di ritorno alle 22,20). Secondo le autorità italiane, Saremar è l'unico esercente presente con continuità su questa rotta durante tutto l'anno.
- (87) Le autorità italiane evidenziano altresì che questa rotta è essenziale sia per i turisti sia per i residenti sull'isola e sul continente perché Portovesme gode di collegamenti migliori con l'autostrada per Cagliari (porto e aeroporto) e per Porto Torres e Olbia (porto e aeroporto). Inoltre, le autorità italiane sottolineano l'importanza di questa rotta ai fini dell'integrazione col trasporto pubblico, ovverosia con i servizi di autobus gestiti da ARST S.p.A., di proprietà delle autorità regionali sarde.
- (88) Sulla rotta Carloforte-Calasetta, Saremar assicura nove collegamenti giornalieri durante la stagione estiva (prima partenza alle 6,55 e ultima corsa di ritorno alle 20,20) e, nel resto dell'anno, sette collegamenti giornalieri (prima partenza alle 6,55 e ultima corsa di ritorno alle 17,50), con una corsa aggiuntiva nei giorni festivi.

¹⁵ Fino al 1987 la rotta era gestita da Tirrenia di Navigazione S.p.A.

¹⁶ Secondo le autorità italiane, in precedenza il piano quinquennale fissava a 28 collegamenti giornalieri la frequenza dei servizi di Caremar sulla rotta La Maddalena-Palau.

- (89) Su questa rotta Saremar utilizza due traghetti (Arbatax e Maddalena) con capacità di trasporto di 20 automobili e 178 passeggeri.
- (90) Le autorità italiane affermano che su questa rotta Saremar opera in concorrenza con un operatore privato, Delcomar, che vi impiega un traghetto. Delcomar garantisce inoltre collegamenti integrativi notturni tra le 18,45 e le 5,15, ricevendo dalle autorità regionali una congrua compensazione.
- (91) Le autorità italiane considerano questa rotta di grandissima importanza sotto il profilo della continuità territoriale e fanno presente che il porto di Portovesme è costantemente esposto a forti venti da sud e da est, che rendono più difficile la navigazione in condizioni di sicurezza, sicché la rotta Carloforte-Calasetta diventa l'unica alternativa disponibile.

2.3.1.5.3.2. La rotta internazionale

- (92) Sulla rotta S. Teresa di Gallura (Sardegna) - Bonifacio (Corsica) il beneficiario assicura due/tre collegamenti giornalieri (servizi misti) tutto l'anno. Nessun altro esercente eroga servizi paragonabili su questa rotta; l'unico concorrente privato opera infatti esclusivamente in alta stagione (da aprile a settembre).
- (93) Le autorità italiane sottolineano che Tirrenia è attiva su questa rotta dal 1937, essendo la rotta inserita nell'elenco delle rotte di interesse nazionale istituito con il regio decreto n. 2081 del 7 dicembre 1936. Dopo la costituzione di Saremar quale società regionale di Tirrenia, in forza dell'articolo 15 della legge n. 856/1986, la gestione della rotta è stata affidata a Saremar.
- (94) Le autorità italiane sottolineano che, in alta stagione (da aprile a settembre), Saremar utilizza un solo traghetto per fornire il servizio. Di conseguenza, Saremar può trovarsi obbligata, per mancanza di sufficiente capacità, ad invitare i potenziali passeggeri con automobile al seguito a rivolgersi al concorrente privato.
- (95) Secondo le autorità italiane, i servizi forniti da Saremar in bassa stagione, quando è l'unico operatore attivo sulla rotta, sono essenziali per il trasporto di camion, soprattutto di quelli che trasportano materiali da costruzione, legname, sughero e pesce. Grazie a questo servizio, i camion possono partire da S. Teresa di Gallura (Sardegna) alle 7,30 il lunedì, mercoledì e venerdì e farvi ritorno partendo da Bonifacio (Corsica) alle 17,00, dopo aver consegnato la merce in diverse città corse.
- (96) Inoltre, le autorità italiane rilevano che i servizi erogati da Saremar su questa rotta sono di primaria importanza per facilitare l'accesso dalla Corsica alla Sardegna, garantendo così la mobilità dei lavoratori sardi oltre confine.
- (97) Infine, a dimostrazione dell'importanza del sostegno ai servizi forniti da Saremar su questa rotta, le autorità italiane citano il programma di cooperazione transfrontaliera INTERREG Italia-Francia "Isole", adottato dalla Commissione per promuovere uno sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo.

2.3.1.5.4. Tirrenia

2.3.1.5.4.1. Genova – Porto Torres

- (98) La rotta Genova – Porto Torres è gestita da Tirrenia in regime di servizio pubblico soltanto in bassa stagione. Secondo le autorità italiane, su tale rotta gli operatori privati, pur attivi sia in alta stagione che in bassa stagione, non offrono un servizio comparabile sotto il profilo della frequenza. In effetti, Tirrenia fornisce servizi giornalieri con partenze serali da entrambi i porti, secondo un orario prestabilito, per garantire un collegamento affidabile alla rete ferroviaria sarda.
- (99) Un concorrente offre collegamenti tutto l'anno, garantendo, in bassa stagione, soltanto tre partenze alla settimana e una partenza giornaliera in alta stagione e non offrendo partenze serali da entrambi i porti. Un altro concorrente opera soltanto in alta stagione. I suoi servizi non possono pertanto essere considerati paragonabili a quelli forniti da Tirrenia.
- (100) Le autorità italiane sostengono quindi che Tirrenia sia il solo operatore in grado di garantire la continuità territoriale.

2.3.1.5.4.2. Genova – Olbia - Arbatax

- (101) Tirrenia garantisce i collegamenti sulla rotta Genova – Olbia – Arbatax tutto l'anno in regime di servizio pubblico ed è esposta alla concorrenza degli operatori privati soltanto in alta stagione.
- (102) Gli operatori privati gestiscono la rotta soltanto quattro mesi all'anno (da giugno a settembre), senza collegamento con Arbatax.

2.3.1.5.4.3. Civitavecchia - Olbia

- (103) La rotta Civitavecchia - Olbia è gestita da Tirrenia in regime di servizio pubblico soltanto in bassa stagione.
- (104) Lungo tale rotta, gli operatori privati operano soltanto in alta stagione (da giugno a settembre), garantendo partenze giornaliere (notturne) da entrambi i porti.

2.3.1.5.4.4. Napoli - Palermo

- (105) La rotta Napoli - Palermo è gestita da Tirrenia in regime di servizio pubblico soltanto in bassa stagione. Durante tutto l'anno, Tirrenia offre un servizio giornaliero (notturno), secondo un orario prestabilito.
- (106) Le autorità italiane sostengono che l'unico concorrente, SNAV, non garantisce gli standard qualitativi richiesti e riduce periodicamente la frequenza del servizio per effettuare interventi di manutenzione della flotta. Secondo le autorità italiane, il servizio fornito da SNAV su questa linea non può quindi essere considerato conforme ai requisiti di continuità, regolarità e qualità.

2.3.1.5.4.5. Altre rotte (servizi misti)

- (107) Sulle rotte Civitavecchia – Arbatax – Cagliari, Napoli – Cagliari, Palermo – Cagliari, Trapani – Cagliari e Termoli - Isole Tremiti non sono presenti altri operatori.

2.3.1.5.4.6. Rotte per il trasporto merci

- (108) Lungo la rotta Livorno/Genova – Cagliari, Tirrenia fornisce servizi di trasporto merci tutto l'anno, cinque volte alla settimana. Il servizio offerto dai concorrenti si limita ad una partenza settimanale e viene sospeso durante l'alta stagione e le vacanze di Natale.
- (109) Sulle rotte Napoli – Cagliari e Ravenna – Catania non operano imprese private.

2.3.1.5.5. Siremar

- (110) Secondo le autorità italiane, i concorrenti di Siremar sulle rotte gestite in base alla convenzione iniziale, poi prorogata, sono operatori selezionati dalla Regione tramite procedure di gare aperte. Questi ultimi offrono i seguenti servizi:

Servizio	Operatore
Collegamento rapido (isole Eolie)	Ustica Lines
Servizio misto (isole Eolie)	NGI
Servizio misto (isole Egadi)	Traghetti del Mediterraneo
Collegamento rapido (isole Egadi)	Ustica Lines
Servizio misto (isola di Pantelleria)	Traghetti del Mediterraneo
Servizio misto (Ustica)	NGI
Collegamento rapido (arcipelago delle Pelagie e Ustica)	Ustica Lines
Collegamento rapido in alta stagione (arcipelago delle Pelagie)	Ustica Lines

Tabella 3 – Servizi forniti dai concorrenti di Siremar

2.3.1.6. Le sovvenzioni

2.3.1.6.1. Compensazione concessa nel 2009

- (111) Nel 2009 la compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico è stata concessa in conformità del regime in vigore alla fine del 2008. La compensazione corrispondeva alla perdita netta accumulata sui servizi gestiti in regime di servizio pubblico, cui è stato aggiunto un importo variabile corrispondente al rendimento del capitale investito.
- (112) Ai sensi delle convenzioni iniziali, per il calcolo della compensazione stabilita dalle autorità pubbliche sono stati presi in considerazione i seguenti elementi di costo: costi di acquisizione, pubblicità e alloggio, costi di carico, scarico e manovra, costo per il personale amministrativo a terra, costi di mantenimento della nave, costi amministrativi, costi di assicurazione, costi per il noleggio e l'affitto, costi per il carburante, imposte e ammortamenti.
- (113) Il rendimento del capitale investito è stata calcolata in base ai tassi d'interesse bancari e ai tassi di prestito di riferimento medi per i crediti navali.

2.3.1.6.2. Compensazioni concesse nel 2010 e 2011

- (114) La compensazione corrisposta per la gestione del servizio pubblico a partire dal 2010 è stata calcolata in base alla nuova metodologia da applicare dopo l'entrata in vigore delle nuove convenzioni e dei nuovi contratti di servizio pubblico di cui al punto (35). Il metodo di calcolo della compensazione per servizio pubblico è illustrato in dettaglio nella direttiva CIPE del 9 novembre 2007 (in seguito, *la direttiva CIPE*), GURI n. 50 del 28 febbraio 2008.

- (115) Secondo la direttiva CIPE, la combinazione della portata dei servizi forniti, dei vincoli tariffari dettagliati nel punto (118) e del livello della compensazione di servizio pubblico è tale da assicurare la copertura dell'operatore di servizio pubblico della totalità dei costi ammissibili. Più specificamente, si applica la formula seguente:

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

dove

- $VA(RSP)$ è il valore scontato della compensazione per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico
 - $VA(AI(X))$ è il valore scontato di altre entrate (tariffe e altro)
 - $(VA(CA))$ è il valore scontato dei costi di gestione ammissibili, del rimborso del debito e del rendimento del capitale investito.
- (116) La direttiva CIPE stabilisce che, qualora non potesse essere utilizzata la formula precedente, verrebbe ridotta la portata delle attività sovvenzionate o, in alternativa, verrebbero rivisti i beni o modificati i vincoli tariffari.
- (117) Gli elementi di costo presi in considerazione ai fini del calcolo della compensazione sono definiti come segue:

1) *Costi operativi*

- (a) costi direttamente collegati alla gestione del servizio pubblico (ovvero personale direttamente impiegato, apparecchiature direttamente utilizzate, manutenzione);
- (b) costi indirettamente collegati alla gestione del servizio pubblico, quale la percentuale rilevante dei costi generali.

2) *Costi di investimento e rendimento del capitale investito.* Al fine di calcolare la compensazione da erogare per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, risultano ammissibili i costi indicati di seguito:

- (a) costi di rimborso del capitale investito, tenuto conto dell'ammortamento;
- (b) congruo rendimento del capitale investito, determinata moltiplicando il capitale investito netto per il tasso stabilito di rendimento del capitale investito.

Tariffe

- (118) La tariffa massima applicabile per ciascun servizio pubblico, al netto di imposte e diritti portuali, è adeguata annualmente in base alla seguente formula per il calcolo del massimale dei prezzi:

$$\Delta T = \Delta P - X \text{dove}$$

- ΔT è la variazione percentuale annua della tariffa massima
- ΔP è il tasso di inflazione previsto per l'anno di riferimento

- X è un tasso annuo reale di adeguamento delle tariffe massime, stabilito nelle convenzioni e nei contratti di servizio pubblico, che rimane costante per l'intera durata del periodo di regolamentazione ed è differenziato per i diversi servizi.

(119) La direttiva CIPE specifica inoltre che è possibile aggiungere un ulteriore contributo alla tariffa massima per riflettere l'andamento dei costi del carburante, prendendo come riferimento i prezzi standard disponibili pubblicamente. Inoltre, le convenzioni / i contratti di servizio pubblico possono prevedere ulteriori componenti in aggiunta o in diminuzione alla tariffa massima in ragione del livello di raggiungimento di obiettivi di qualità del servizio, quantitativamente misurabili e predeterminati nei contratti stessi.

Rendimento del capitale investito

(120) Il tasso di rendimento del capitale investito è calcolato sulla base al costo medio ponderato del capitale, al lordo delle imposte:

$$r = (1 - g) \frac{k_e}{1 - T_e} + g \frac{k_d(1 - T_{rs})}{1 - T_e}$$

dove $k_e = k_f + B * k_r$

$$k_d = k_f + k_p$$

e

- g : rapporto del debito sul capitale
- k_e : costo del capitale
- k_d : costo del debito
- k_f : privo di rischio
- k_r : premio di rischio
- B : beta
- K_p : premio al debito
- T_{rs} : aliquota fiscale sul debito
- T_e imposta nominale.

(121) Il costo del debito è definito dalla somma del tasso di rendimento di attività prive di rischio e del premio al debito. Il tasso di rendimento di attività prive di rischio corrisponde al rendimento lordo medio sui bond decennali di riferimento, in relazione ai 12 mesi precedenti per i quali esistono dati disponibili. Il premio al debito è determinato a partire dai valori di mercato indicati da un'analisi di settore.

(122) Il costo del capitale proprio è calcolato applicando un premio al tasso di rendimento delle attività prive di rischio, calcolato come premio conosciuto per il capitale di rischio moltiplicato per un beta che riflette il rischio non diversificabile che caratterizza l'attività svolta dall'operatore.

(123) Il beta è valutato a partire dalla correlazione tra il rendimento previsto sul mercato azionario e il rendimento previsto sul capitale di rischio per un gruppo di società con

un profilo di rischio paragonabile, per quanto riguarda la posizione finanziaria standard. In mancanza di ciò, il beta viene stimato tramite il beta standard di mercato.

- (124) Il premio stabilito per il capitale di rischio è pari al 4%. Tuttavia, nel caso di un servizio che non viene effettuato su base esclusiva, il maggior rischio sostenuto dall'operatore è remunerato tramite l'aggiunta di 2,5 punti percentuali supplementari al premio di rischio.

2.3.1.6.2.1. Caremar

- (125) Nel 2009 il livello di rendimento del capitale investito era del 6,3%.
- (126) Per il 2010, il tasso di rendimento del capitale investito è stato fissato al 9,6%, in base alla formula riportata di seguito:

Rendimento del capitale investito (al lordo delle imposte) 2010

Tasso esente da rischio	[...]*%
Premio di rischio	[...]%
Beta	[...]
Aliquota fiscale	[...]%
Costo del capitale proprio – CoRC (lordo)	[...]%
Tasso esente da rischio	[...]%
Spread (premio al debito)	[...]%
Totale	[...]%
Aliquota fiscale sul debito ([...]%)	[...]%
Aliquota fiscale ([...]% + [...])	[...]%
Costo del debito – CoD (lordo)	[...]%
(A) - Patrimonio netto/(passività + patrimonio netto)	[...]%
(B) - Passività/(Passività + patrimonio netto)	[...]%
Rendimento del capitale investito – RoIC (lordo)	9.6%

$$\text{RoIC} = (\text{CoRC} * \text{A}) + (\text{CoD} * \text{B}) = ([...]\% * [...]\%) + ([...]\% * [...]\%) = 9.6\%$$

- (127) Le autorità italiane hanno chiarito che nel 2010 il rendimento del capitale investito (a un tasso del 9,6%) precede le imposte. Viceversa, il rendimento per il 2009 (a un tasso del 6,3%) era al netto delle imposte che, in base alla nuova metodologia, erano considerate costi ammissibili. Per maggiore completezza, le autorità italiane sottolineano che, se nel 2009 fosse stato utilizzato il metodo stabilito per il 2010, il rendimento sarebbe stato del 9,00% (cfr. la tabella riportata di seguito).

* Informazioni coperte dal segreto professionale.

Rendimento del capitale investito nel 2009

Tasso esente da rischio	[...]%
Premio di rischio	[...]%
Beta	[...]
Aliquota fiscale	[...]%
Costo del capitale proprio – CoRC (lordo)	[...]%
Tasso esente da rischio	[...]%
Spread (premio al debito)	[...]%
Totale	[...]%
Aliquota fiscale sul debito [...]%	[...]%
Aliquota fiscale ([...]% + [...]%)	[...]%
Costo del debito – CoD (Cost of debt) (lordo)	[...]%
(A) – Patrimonio netto/(passività + patrimonio netto)	[...]%
(B) – Passività/(passività finanziarie + patrimonio netto)	[...]%
Rendimento del capitale investito – ROIC (lordo)	9.0%

$$\text{ROIC} = (\text{CoRC} * A) + (\text{CoD} * B) = ([...]\% * [...]\%) + ([...]\% * [...]\%) = 9,0\%.$$

2.3.1.6.2.2. Toremar

- (128) Nel 2009 il livello di rendimento del capitale investito era del 5,46%.
- (129) Nel 2010, il tasso di rendimento del capitale investito è stato fissato al 9,95%, in base alla formula riportata di seguito:

Rendimento del capitale investito (al lordo delle imposte) nel 2010

Tasso esente da rischio	[...]%
Premio di rischio	[...]%
Beta	[...]
Aliquota fiscale	[...]%
Costo del capitale proprio – CoRC (lordo)	[...]%
Tasso esente da rischio	[...]%
Spread (premio al debito)	[...]%
Totale	[...]%
Aliquota fiscale sul debito ([...])%	[...]%
Aliquota fiscale ([...]% + [...])%	[...]%
Costo del debito - CoD (lordo)	[...]%
(A) – Patrimonio netto/(passività + patrimonio netto)	[...]%
(B) – Passività/(passività + patrimonio netto)	[...]%
Rendimento del capitale investito - ROIC (lordo)	9.95%

(130) Nel 2010 il rendimento del capitale investito precede le imposte. Viceversa, il rendimento per il 2009 (a un tasso del 5,46%) era al netto delle imposte che, in base alla nuova metodologia, erano considerate costi ammissibili.

2.3.1.6.2.3. Saremar

(131) Nel 2009 il livello di rendimento del capitale investito era del 3,88%.

(132) A partire dal 2010, il rendimento del capitale investito è stato fissato al 9,72%, sulla base della formula riportata di seguito:

Rendimento del capitale investito (al lordo delle imposte) nel 2010

Tasso esente da rischio	[...]%
Premio di rischio	[...]%
Beta	[...]
Imposta applicabile	[...]%
Costo del capitale di rischio – CoRC (lordo)	[...]%
Tasso esente da rischio	[...]%
Spread (premio al debito)	[...]%
Totale	[...]%
Aliquota fiscale sul debito ([...])%	[...]%
Imposta applicabile ([...]% + [...])%	[...]%
Costo del debito - CoD (lordo)	[...]%
(A) Patrimonio netto/(passività + patrimonio netto)	[...]%
(B) Passività/(passività + patrimonio netto)	[...]%
Rendimento del capitale investito - ROIC (lordo)	9.72%

- (133) Nel 2010 il rendimento del capitale investito precede le imposte. Viceversa, il rendimento per il 2009 (a un tasso del 3,88%) era al netto delle imposte sul reddito societario che, in base alla nuova metodologia, erano considerate costi ammissibili.

2.3.1.6.2.4. Tirrenia e Siremar

- (134) Le autorità italiane non hanno informato la Commissione in merito al livello di compensazione corrisposta a Tirrenia e a Siremar per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico durante il periodo 2009-2011.

2.3.2. Privatizzazione di Tirrenia e Siremar (misura 2)

- (135) La descrizione della procedura di vendita contenuta nei punti seguenti, nonché la successiva valutazione disposta nei punti (258) - (277) e (316) - (318) riportati di seguito riguarda unicamente la privatizzazione di Tirrenia e Siremar. In base alle informazioni attualmente a disposizione della Commissione, la privatizzazione delle società regionali dell'ex Gruppo Tirrenia è attualmente in corso, e non rientra nell'ambito di applicazione della presente decisione.
- (136) Secondo quanto affermato in precedenza, in seguito al fallimento del primo tentativo di privatizzare le società, sia Tirrenia che Siremar sono state ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria disposta dalla legge Marzano, e successive modifiche.
- (137) Secondo le autorità italiane, la privatizzazione di Tirrenia e Siremar è stata effettuata attraverso la vendita delle società autorizzate a fornire il servizio pubblico, in seguito alla procedura disposta dall'articolo 4, paragrafo 4-quater, della legge Marzano, e successive modifiche.

2.3.2.1. Procedura di amministrazione straordinaria

- (138) A differenza della normale procedura fallimentare, il cui scopo è liquidare la società insolvente per soddisfare le richieste dei creditori, *la procedura di amministrazione straordinaria*, stabilita con decreto legge n. 270 dell'8 luglio 1999¹⁷ è una procedura specifica di insolvenza per grandi aziende insolventi destinata a tutelare il patrimonio della società assicurando la continuità, ripresa o conversione dell'attività produttiva.
- (139) La gestione della società insolvente viene trasferita al commissario o ai commissari straordinari. Questi ultimi proporranno un piano di rilancio dell'attività in questione, tramite la *ristrutturazione o la vendita del patrimonio* della società insolvente. Il Ministero competente può chiedere eventuali chiarimenti, modifiche o integrazioni al programma redatto dal commissario o dai commissari. Il piano è soggetto alla previa autorizzazione del Ministero, tenuto conto del parere di un Consiglio di sorveglianza (composto da esperti nominati dal Ministero stesso).
- (140) La legge Marzano, ovvero il decreto legge n. 347 del 23 dicembre 2003 che stabilisce *misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza*, convertito tramite modifiche in legge n. 39 del 18 febbraio 2004, disciplina la procedura di amministrazione straordinaria che si applica alle imprese in stato di insolvenza che intendono avvalersi della procedura di ristrutturazione di cui al punto precedente e soddisfano, congiuntamente, alcuni requisiti concernenti il numero dei lavoratori subordinati nell'esercizio precedente e i debiti totali dell'impresa.
- (141) La procedura richiede che la società insolvente presenti una richiesta al Ministro delle attività produttive e una contestuale comunicazione al tribunale fallimentare competente. Il Ministro decide in merito all'ammissione della società insolvente alla procedura e nomina il commissario straordinario sotto la supervisione del consiglio di sorveglianza, mentre il tribunale accerta lo stato di insolvenza dell'impresa.
- (142) Entro 180 giorni dalla data del decreto di nomina, il commissario straordinario deve presentare un programma di ristrutturazione al Ministro. La procedura ordinaria di fallimento viene avviata soltanto nel caso in cui il suddetto programma di ristrutturazione non sia approvato dal Ministro e non sia possibile attuare la procedura di vendita del patrimonio.
- (143) Il decreto legge 134/2008¹⁸ (in seguito, *D.L. 134/2008*) ha introdotto diverse modifiche alla legge Marzano. Tali modifiche trovano applicazione alle *imprese che forniscono servizi pubblici essenziali*, tra cui la possibilità che il commissario straordinario individui un acquirente del patrimonio dell'impresa tramite una procedura di negoziazione con le parti che garantisca la continuità del servizio pubblico a medio termine e un intervento rapido. Il prezzo di vendita non può essere inferiore a quello di mercato dei beni, come stabilito da un esperto indipendente nominato tramite decreto ministeriale. L'articolo 4, paragrafo 4-quater, della legge Marzano, modificata dal D.L. 134/2008 recita:

¹⁷ Il cosiddetto decreto Prodi-bis.

¹⁸ Articolo 4 (4-quater) del decreto legge n. 134 del 28 agosto 2008, convertito in legge n. 166 del 27 ottobre 2008, relativo a "Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi", la cosiddetta nuova legge Marzano.

"Fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza per ogni operazione disciplinata dal presente decreto, in deroga al disposto dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 270, [...] il commissario straordinario individua l'acquirente, a trattativa privata, tra i soggetti che garantiscono la continuità nel medio periodo del relativo servizio, la rapidità dell'intervento e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale, nonché dai Trattati sottoscritti dall'Italia. Il prezzo di cessione non è inferiore a quello di mercato come risultante da perizia effettuata da primaria istituzione finanziaria con funzione di esperto indipendente, individuata con decreto del Ministro dello sviluppo economico."

- (144) Inoltre, il D.L. 134/2008 ha introdotto la possibilità di presentare la domanda di ammissione alla procedura in alternativa al Presidente del Consiglio dei Ministri e non soltanto al Ministro. È prevista la possibilità di presentare domanda per la procedura di cui sopra al fine di perseguire, nell'immediato, un piano di smaltimento, a differenza del regime precedente, che richiedeva che venisse presentato prima un piano di ristrutturazione al Ministro. Ai sensi del D.L. 134/2008 la procedura di fallimento ordinaria viene avviata nel caso in cui non sia possibile attuare o far approvare dal Ministro né un piano di dismissione dei beni né un piano di ristrutturazione.

2.3.2.2. Vendita di beni

- (145) Secondo le autorità italiane, le diverse fasi della procedura ai sensi della legge Marzano sono:
- (a) pubblicazione dell'invito a manifestare interesse;
 - (b) *invito alla due diligence*: dopo aver valutato l'osservanza dei requisiti stabiliti nell'invito, il commissario straordinario invia a tutte le parti ammesse alle fasi successive un avviso di ammissione, in cui sono indicate le modalità e i tempi per il completamento della due diligence;
 - (c) *due diligence*: le parti interessate all'acquisto ammesse alla fase di due diligence hanno accesso a tutte le informazioni tecniche, legali e finanziarie relative ai beni in questione, comprese inter alia, in questo caso, le informazioni riguardo ai beni soggetti alla procedura di vendita e ai progetti di convenzioni da firmare con gli offerenti prescelti; al completamento della due diligence, viene trasmesso un avviso supplementare alle parti ammesse, in cui sono indicati i termini e le modalità applicabili alla presentazione e alla valutazione delle offerte vincolanti;
 - (d) *Scadenza per la valutazione dell'esperto indipendente* nominato dal Ministro;
 - (e) *Presentazione delle offerte vincolanti (prima fase) e del piano d'impresa*: l'ammissione di acquirenti potenziali alla fase finale è soggetta (i) alla presentazione a un'offerta superiore al valore stabilito dall'esperto indipendente per i beni in questione; e (ii) alla valutazione positiva del piano d'impresa presentato e, in questo caso, della conformità delle ipotesi sottostanti agli obblighi di servizio pubblico stabiliti dalle nuove convenzioni;

Secondo le autorità italiane, in questo caso il piano d'impresa doveva includere:

- a. la presentazione delle rotte e delle frequenze conformemente agli obblighi di servizio pubblico stabiliti dalle nuove convenzioni;

- b. le tariffe previste;
 - c. le navi da utilizzare su ogni rotta e i potenziali ritiri o acquisti di nuove navi e il relativo arco temporale.
- (f) *Seconda fase della due diligence*: al completamento della due diligence, alle parti ammesse viene inviato un ulteriore avviso in cui vengono indicati i termini e le modalità applicabili alla presentazione e alla valutazione dell'offerta vincolante;
- (g) *presentazione delle offerte vincolanti (seconda fase)*: gli offerenti possono presentare le offerte aumentate, di non più del 10%; nel caso in cui sia ammessa più di un'offerta alla fase finale, viene selezionata l'offerta più conveniente;
- (h) *selezione e chiusura della trattativa*.

(146) Secondo le informazioni presentate dalle autorità italiane, i tempi delle fasi principali della procedura in questo caso sono state le seguenti:

Fasi della procedura	Tirrenia	Siremar
<i> Pubblicazione dell'invito a manifestare interesse</i>	15 settembre 2010	4 ottobre 2010
Lettere d'intenti ricevute	21	5
<i> Invito alla due diligence</i>	10 novembre 2010 (16 parti)	24 novembre 2010 (5 parti)
<i> Due diligence</i> (dettagli sull'oggetto della vendita, sulle nuove convenzioni e su tutte le informazioni finanziarie pertinenti messe a disposizione degli offerenti)	26 novembre 2010	16 dicembre 2010
<i> Invito a presentare un'offerta vincolante</i>	2 febbraio 2011	2 febbraio 2011
<i> Esperto nominato dal Ministro</i>	4 febbraio 2011	4 febbraio 2011
<i> Presentazione delle offerte vincolanti (seconda fase)</i>	19 maggio 2010 Compagnia Italiana di Navigazione (CIN)	23 maggio 2010 Compagnia delle Isole Società di Navigazione Siciliana
<i> Selezione e chiusura della trattativa</i>	23 maggio 2011	-

Tabella 4 – Procedure di vendita

2.3.3. Priorità di attracco (misura 3)

- (147) Come detto in precedenza, il paragrafo 21 della legge 2009 stabilisce che le società manterranno l'attracco già assegnato e la priorità nella ripartizione di nuovi posti/container in conformità con le procedure disposte dalle autorità marittime, come stabilito dalla legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e dal codice marittimo.

2.3.4. Misure previste dalla legge del 2010 che converte il decreto legge 125/2010 (misura 4)

- (148) Come già affermato, la legge del 2010 ha stabilito che ulteriori finanziamenti pubblici di 7 milioni di euro e di 49 milioni di euro, già stanziati per l'ammodernamento della flotta, sarebbero stati messi a disposizione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia per coprire i costi di esercizio.
- (149) Inoltre, l'articolo 1 della legge 2010, che converte con modifiche il D.L. 125/2010, ha stabilito determinati vantaggi fiscali nel contesto del processo di privatizzazione, vale a dire il diritto all'esenzione fiscale per tutte le operazioni relative al processo di privatizzazione.
- (150) Inoltre, la legge 2010 dispone la possibilità per le società del Gruppo Tirrenia di avvalersi di risorse FAS per soddisfare le attuali esigenze di liquidità.

2.4. Le denunce

- (151) La Commissione ha ricevuto diverse denunce dai concorrenti in relazione alle varie misure intraprese dallo Stato italiano a favore delle società del Gruppo Tirrenia. Di seguito sono sintetizzate le principali asserzioni dei denunciati.

2.4.1. Misure disposte dalla legge del 2009

- (152) I denunciati sono operatori privati concorrenti delle società del Gruppo Tirrenia su alcune rotte servite da quest'ultima in regime di OSP. Essi sostengono essenzialmente che la legge del 2009 specifichi tre misure di aiuto di Stato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia. La maggior parte dei denunciati, tuttavia, si riferisce in effetti alle misure di sostegno stabilite dalla legge del 2009 a favore di Caremar.
- (153) I denunciati affermano sostanzialmente che le misure:

- (a) *violano il principio di trasparenza e non discriminazione stabilito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (in seguito, "cabotaggio marittimo")¹⁹, tramite: a) la proroga (in assenza di gara) fino al 30 settembre 2010 delle convenzioni iniziali; b) la priorità nell'assegnazione di nuovi slot. Si afferma che la priorità nella ripartizione dei posti/container viene applicata a tutte le rotte servite dalle società, comprese quelle che non rientrano nell'ambito di applicazione del regime di servizio pubblico e conferisce alle società un vantaggio aggiuntivo che falsa la concorrenza;*

¹⁹ GUL 364 del 12.12.1992.

- (b) *violano le norme sugli aiuti di Stato per i motivi seguenti:* a) proroga al 30 settembre 2010 della compensazione a favore di Caremar per l'erogazione di servizi di cabotaggio marittimo; b) compensazione da assegnare nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico da concludere con la Regione, per un massimo di dodici anni, per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico; c) priorità di attracco.
- (154) Inoltre, uno dei denunciati afferma che la durata dei nuovi contratti di servizio pubblico, fino a dodici anni, che le società regionali dell'ex Gruppo Tirrenia concluderanno con le Regioni per l'assolvimento di tali obblighi oltre il settembre 2010 è eccessiva.
- (155) Uno dei denunciati conclude che le compensazioni corrisposte a Caremar a partire dal 1° gennaio 2009 per l'esercizio dei collegamenti sulla rotta citata costituiscono nuovi aiuti concessi illegalmente.
- (156) Per quanto riguarda in particolare i servizi attualmente gestiti da Caremar nell'ambito del regime di servizio pubblico, i denunciati sostengono che la compensazione pagata per il funzionamento di alcune rotte nel Golfo di Napoli costituisce un aiuto di Stato incompatibile in quanto servizi simili sono forniti dal mercato a condizioni puramente commerciali. Pertanto, si sostiene che la gestione delle rotte in questione non possa essere considerata un vero e proprio servizio pubblico legittimo.
- (157) In questo senso, un concorrente afferma che soltanto i seguenti obblighi imposti a Caremar non vengono attualmente assolti da operatori privati: la gestione di tre collegamenti giornalieri da Pozzuoli a Ischia con una fermata transitoria a Procida per mezzo di una nave tradizionale e un'unità veloce e la permanenza della nave sull'isola durante la notte. Inoltre, un denunciante sostiene che l'obbligo di permanenza della nave sull'isola durante la notte, introdotto diversi anni prima, è attualmente obsoleto, considerata l'attuazione del servizio pubblico medico effettuato in elicottero in caso di emergenza medica.
- (158) Inoltre, uno dei denunciati sostiene che potrebbe ragionevolmente presupporre di assicurare la gestione di entrambe le rotte Napoli-Capri e Napoli-Procida-Ischia alle stesse condizioni di Caremar, compreso l'obbligo di lasciare la nave nei porti dell'isola durante la notte, se ottenesse una compensazione adeguata.
- (159) In ultima istanza, uno dei denunciati sostiene che Caremar abusi della propria posizione dominante sul mercato per la gestione di servizi di trasporto misti per mezzo di tariffe eccessivamente basse, in conseguenza delle sovvenzioni statali che riceve.

2.4.2. Misure disposte dalla legge del 2010

- (160) Due denunciati citano le misure stabilite dalla legge del 2010 e affermano che l'articolo 1, paragrafo 1, del D.L. 125/2010 e l'articolo 1 della legge del 2010 equivalgono ad aiuti di Stato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia.
- (161) I denunciati affermano che, in linea di principio, il finanziamento pubblico in questione corrisponde ad aiuti al funzionamento alle società dell'ex Gruppo Tirrenia in quanto verrà usato per coprire le perdite subite dalle società nella gestione dei servizi pubblici. I denunciati affermano che questo finanziamento si aggiunge alla compensazione per servizio pubblico erogata alle società per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2.4.3. Privatizzazione

- (162) Due denuncianti citano il processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar, lamentando soprattutto la mancanza di trasparenza della procedura.
- (163) Uno dei denuncianti afferma che la gara d'appalto per la vendita dei beni di Tirrenia viola il principio di trasparenza e di non discriminazione imposto dal regolamento sul cabotaggio marittimo. Il denunciante sostiene fundamentalmente che la nuova gara d'appalto non è trasparente riguardo a:
- (a) oggetto della procedura e prezzo di vendita;
 - (b) il campo di applicazione della futura convenzione tra Tirrenia e lo Stato italiano;
 - (c) i criteri di selezione.
- (164) Inoltre, un altro denunciante sostiene che la mancanza di trasparenza della procedura di vendita potrebbe favorire alcuni operatori nazionali dei trasporti già consolidati sul mercato.

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

3.1. La compensazione

- (165) Secondo le autorità italiane i servizi specificati ai punti (59) – (110) riportati sopra costituiscono un vero e proprio servizio d'interesse economico generale in quanto mirano ad assicurare la continuità territoriale e i concorrenti non forniscono alcun servizio analogo in termini commerciali sulle rotte in questione.

3.2. Privatizzazione

- (166) Come già affermato, ai sensi della legge del 2009, le società dell'ex Gruppo Tirrenia, a cui sono già state assegnate nuove convenzioni/contratti di servizio pubblico, sono in corso di privatizzazione.
- (167) Per quanto riguarda le procedure per la vendita dei beni di Tirrenia e di Siremar, le autorità italiane dichiarano che tutti gli acquirenti potenziali sono stati trattati in modo uguale, non discriminatorio, considerato che:
- (a) le gare d'appalto sono state ampiamente pubblicizzate a mezzo stampa;
 - (b) a tutti gli offerenti sono state fornite informazioni adeguate allo stesso livello durante la fase di due diligence;
 - (c) la procedura è studiata in modo da garantire che venga corrisposto un prezzo di mercato per i beni soggetti alla vendita.
- (168) Per quanto riguarda l'imposizione di condizioni di natura pubblica nella procedura di vendita, le autorità italiane affermano che non verrà effettuato alcun trasferimento automatico di dipendenti. Inoltre, affermano che l'unico obbligo legale imposto agli acquirenti è il mantenimento dei livelli della manodopera che assicura la continuità operativa dei servizi, nel pieno rispetto degli obblighi di servizio pubblico imposti

dalle nuove convenzioni. Tale obbligo tuttavia è limitato a due anni e soltanto ai lavoratori indispensabili per il funzionamento dei servizi.

- (169) Le autorità italiane hanno indicato, inoltre, che il commissario straordinario ha definito chiaramente l'oggetto della vendita come il trasferimento dei beni (navi) e della manodopera corrispondente per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in conformità con le nuove convenzioni. Pertanto si afferma che i beni che non sono necessari per fornire il servizio pubblico sulle rotte specificate sono stati esclusi dalla trattativa di acquisto.

3.3. Priorità di attracco

- (170) Le autorità italiane hanno sottolineato che la priorità di attracco può essere accordata esclusivamente in relazione alle rotte soggette al regime OSP e viene fornita nel pieno rispetto delle disposizioni della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e del codice marittimo.

3.4. Misure stabilite dalla legge del 2010 che ha convertito il D.L. 125/2010

- (171) Per quanto riguarda i 49 milioni di euro e gli ulteriori 7 milioni di euro per *l'aggiornamento della flotta* per rispettare gli standard di sicurezza, le autorità italiane hanno chiarito che sono stati assegnati complessivamente 23 750 000 euro alle cinque società, a seconda degli aggiornamenti richiesti dalla flotta, nel seguente modo:

Società	Sovvenzioni (EUR)
Tirrenia	12 051 900
Caremar	2 115 000
Toremar	1 617 300
Siremar	7 215 800
Saremar	750 000

Tabella 5 – Sovvenzioni per l'aggiornamento della flotta

- (172) Secondo le autorità italiane, finora solo Tirrenia ha chiesto di utilizzare il finanziamento pubblico in questione per coprire le esigenze di liquidità e ha ricevuto a tale scopo 12 051 900 euro.
- (173) Per quanto riguarda specificatamente i 49 milioni di euro, le autorità italiane dichiarano che, poiché la misura fornisce alle società soltanto l'accesso al finanziamento già stanziato per altri scopi, al fine di far fronte alle limitazioni temporanee di liquidità, subordinatamente al risarcimento di tali risorse da parte della società in modo che possano essere utilizzate per il loro scopo originario, la misura non costituisce aiuto di Stato.
- (174) Per quanto riguarda l'utilizzo di 7 milioni di euro, le autorità italiane hanno chiarito che la misura mira a garantire la conformità agli obblighi imposti da varie direttive europee, che stabiliscono determinate modifiche tecniche obbligatorie alle navi, obbligatorie se la nave è utilizzata per fornire un servizio pubblico e/o è effettivamente messa in vendita nell'ambito della procedura di privatizzazione. Le autorità italiane ritengono che, poiché mira ad assicurare la conformità alla legislazione UE ed è essenziale per garantire la continuità del servizio pubblico (la non attuazione di tali misure avrebbe presumibilmente comportato l'immediato ritiro completo di diverse

navi, con una conseguente grave interruzione del servizio pubblico), la misura non rappresenta un aiuto di Stato.

- (175) Per quanto riguarda *l'esenzione fiscale*, le autorità italiane hanno chiarito quanto segue:
- (a) per quanto riguarda l'imposta sui redditi di impresa e l'IVA, la misura non è stata applicata poiché il trasferimento delle società alle Regioni non è stato remunerato ed è esente da IVA;
 - (b) per quanto riguarda le altre imposte, gli effetti della legge possono essere considerati puramente simbolici.
- (176) Per quanto riguarda la *possibilità di utilizzare fondi del FAS*, l'Italia ritiene che non corrispondano ad aiuti di Stato, in quanto sono disponibili per le Regioni interessate per incentivare il completamento del processo di privatizzazione in corso e per garantire la continuità territoriale in attesa del risultato di questo processo.
- (177) Le autorità italiane affermano che finora nessuna Regione ha utilizzato i fondi del FAS a questo scopo.

4. VALUTAZIONE

4.1. Esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

- (178) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che "*sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza*".
- (179) I criteri previsti dall'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi; ne consegue che le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni succitate. In particolare, il sostegno finanziario deve:
- (a) essere concesso da uno Stato membro o attraverso risorse statali,
 - (b) favorire talune imprese o talune produzioni,
 - (c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza,
 - (d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

4.1.1. La compensazione (misura 1)

- (180) *Risorse statali*: poiché la misura notificata riguarda compensazioni economiche concesse ai beneficiari dallo Stato italiano, essa comporta l'utilizzo di risorse statali.
- (181) *Selettività*: le sovvenzioni in questione vanno a beneficio soltanto di alcune imprese e, pertanto, sono selettive.
- (182) Vantaggio economico: per giungere a una conclusione sulla possibilità che la compensazione per la gestione del servizio pubblico costituisca o meno un vantaggio

ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, la Corte di giustizia ha stabilito i seguenti criteri nella propria sentenza nella causa Altmark²⁰:

1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (in seguito, "Altmark 1"); 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (in seguito, "Altmark 2");

3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (in seguito, "Altmark 3");

4. quando, in un caso specifico, la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, o che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (in seguito, "Altmark 4").

4.1.1.1. Altmark 1

(183) Non esiste una definizione uniforme e precisa di quale servizio può costituire un servizio d'interesse economico generale (in seguito, *SIEG*) ai sensi della legislazione UE, ai sensi della prima condizione nella causa Altmark o dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE²¹.

(184) Il punto (22) della comunicazione della Commissione sui servizi di interesse economico generale in Europa²² recita:

"La libertà di definizione significa che spetta fundamentalmente agli Stati membri definire che cosa considerino «servizi d'interesse economico generale», in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività. Tale definizione può essere soggetta a controllo soltanto in caso di errore manifesto [...]"

Nei settori non specificamente disciplinati da una normativa comunitaria, gli Stati membri godono in un ampio margine di manovra per l'elaborazione delle politiche nazionali, che possono essere soggette a controllo soltanto in caso di errore manifesto. La competenza di decidere quale servizio debba essere considerato

²⁰ Causa C-280/00 Altmark Trans / Regierungspräsidium Magdeburg, Racc. 2003, pag. I7747.

²¹ Causa T-289/03 BUPA e altri contro Commissione, Racc. 2008, pag. II-81, punto 96. Cfr. anche le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa C-53/00 Ferring, Racc. pag. I-9069 e le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa C-126/01 GEMO, Racc. 2003, pag. I-13769.

²² GU C 17 del 19.1.2001, pag. 4.

servizio d'interesse generale e come debba essere gestito pertiene in primo luogo al livello locale".

- (185) Alla luce di quanto riportato sopra, la Commissione ritiene, essenzialmente, che le autorità nazionali siano autorizzate a considerare che determinati servizi sono di interesse generale e devono essere forniti per mezzo di obblighi di servizio pubblico quando le forze di mercato non sono sufficienti a garantire che siano forniti al livello o alle condizioni richieste. Pertanto, ad eccezione dei settori in cui sono in vigore le norme UE che regolano la materia, il compito della Commissione in tali casi è di garantire che questo margine di discrezione venga applicato senza errore manifesto per quanto riguarda la definizione di SIEG. Nell'ambito dei trasporti marittimi, il regolamento sul cabotaggio marittimo stabilisce norme dettagliate che disciplinano gli obblighi di servizio pubblico nell'UE.
- (186) In questo caso, la missione pubblica definita dalle autorità italiane riguarda principalmente le rotte di cabotaggio verso le isole, che collegano per lo più l'Italia continentale ai porti delle isole. A esse si aggiunge una rotta internazionale gestita da Saremar. Secondo le autorità italiane, un servizio soddisfacente in termini di regolarità e di frequenza sulle rotte in questione è fondamentale per lo sviluppo economico delle isole e soddisfa al contempo le esigenze essenziali di mobilità delle comunità locali.
- (187) I collegamenti di cabotaggio rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio e, allo scopo di esaminare i possibili aiuti di Stato, degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (in seguito, *gli orientamenti marittimi*)²³. La sezione 9 degli orientamenti marittimi specifica che "*possono essere imposti obblighi di servizio pubblico (OSP) o conclusi contratti di servizio pubblico (CSP) per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio*", ovvero servizi programmati verso, da e tra le isole. La compensazione per la gestione di tali servizi è pertanto soggetta alle norme indicate nella disposizione citata e alle norme sugli aiuti di Stato stabilite dal trattato e interpretate dalla Corte di giustizia. Dalla giurisprudenza consolidata risulta che gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto se rispondono a un'esigenza reale che non può essere soddisfatta dalle sole forze di mercato²⁴.
- (188) La comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo²⁵ conferma che "*Spetta agli Stati membri (comprese, ove opportuno, le autorità regionali e locali) determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi di cabotaggio insulari regolari (di linea) qualora il mercato non assicuri servizi adeguati.*" Inoltre, l'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento sul cabotaggio marittimo definisce gli obblighi di servizio pubblico come gli obblighi che

²³ Comunicazione della Commissione C(2004)43 – Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

²⁴ Sentenza della Corte nella causa C-205/1999 Analir e a. Racc. 2001, pag. I-1271.

²⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni che aggiorna e rettifica la comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), COM(2003) 595 def., 22.12.2003.

l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.

- (189) Di conseguenza la Commissione deve valutare se le sovvenzioni versate alle società dell'ex Gruppo Tirrenia sono concesse in relazione ai servizi che non sarebbero forniti alle normali condizioni di mercato nella stessa misura o a prezzi analoghi e se questi servizi rispondono a un'esigenza reale.
- (190) All'inizio, la Commissione riconosce che l'obiettivo perseguito nel caso in esame, ovvero assicurare l'adeguatezza dei servizi di trasporto marittimo regolari tra l'Italia continentale e le isole, può essere considerato di interesse generale.
- (191) La Commissione osserva, inoltre, che storicamente l'obiettivo di continuità territoriale perseguito dall'Italia non è stato realizzato attraverso l'interazione delle sole forze di mercato. Infatti, l'adeguatezza di questi servizi è stata assicurata tradizionalmente dagli obblighi di servizio pubblico imposti a tale effetto alle società dell'ex Gruppo Tirrenia e sanciti nelle convenzioni iniziali, successivamente prolungate, come specificato nei dettagli in precedenza.
- (192) Tuttavia, la Commissione deve valutare se i servizi sono orientati verso le esigenze attuali. Al fine di accertare l'esistenza e la portata degli obblighi di servizio pubblico imposti ai beneficiari, nonché la necessità di concedere a questi ultimi compensazioni economiche per i costi sostenuti nell'adempimento di tali obblighi, la Commissione deve verificare se altri esercenti offrano servizi che sono simili a quelli forniti dai beneficiari e conformi agli obblighi previsti dall'atto di incarico.
- (193) In primo luogo, la Commissione osserva che in questo caso la compensazione per la gestione dei servizi marittimi nel 2009 è basata sulla proroga delle convenzioni iniziali concluse nel 1991, ai sensi delle leggi del 2009 e del 2010. Tuttavia, come detto in precedenza, le convenzioni iniziali hanno stabilito soltanto che gli obblighi di servizio pubblico relativi alle rotte e ai porti da servire, alla capacità delle navi assegnate ai collegamenti marittimi in questione, alla frequenza del servizio e alle tariffe sarebbero stati definiti dettagliatamente dai piani quinquennali.
- (194) Secondo quanto esposto nel punto (44) riportato sopra, non è stato adottato alcun programma per i periodi 2000-2004 e 2005-2008. Invece, secondo le autorità italiane, le modifiche agli obblighi imposti agli operatori sono state concordate ad-hoc. Alla Commissione non è stato fornito alcun documento di questo tipo che descrive la portata degli obblighi di servizio pubblico imposti. Di conseguenza, in questa fase la Commissione non può valutare in modo conclusivo se gli obblighi di servizio pubblico imposti ai beneficiari sono stati definiti chiaramente e se vi fosse una necessità reale di imporre obblighi per un servizio pubblico a tale riguardo.
- (195) In secondo luogo, la Commissione osserva che la compensazione per la gestione dei servizi a partire dal 2010 è stata calcolata in base alla nuova metodologia da applicarsi dopo l'entrata in vigore delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio pubblico citati nel punto (35) riportato sopra. Il metodo di calcolo della compensazione di servizio pubblico è stato spiegato dettagliatamente nella direttiva CIPE (cfr. il punto (114) riportato sopra). Quest'ultima in effetti specifica nei dettagli il contenuto delle nuove convenzioni/contratti di servizio pubblico e stabilisce che questi ultimi dovrebbero specificare chiaramente gli obblighi imposti ai beneficiari. Tuttavia, la Commissione osserva che questi contratti non sono ancora in vigore e che le leggi

del 2009 e del 2010 non forniscono alcun dettaglio sugli obblighi imposti ai beneficiari a tale scopo.

- (196) In assenza di una definizione anteriore precisa del livello di servizi richiesti, la Commissione non può valutare pienamente se la definizione della missione di servizio pubblico riflette un'esigenza reale che non può essere soddisfatta dalle forze di mercato, ovvero in riferimento ai servizi concorrenti. Tuttavia, alla luce delle informazioni attualmente disponibili, sembra che la situazione sulle rotte in questione sia la seguente:

4.1.1.1.1. Caremar

4.1.1.1.1.1. Golfo di Napoli

- (197) Secondo le autorità italiane, sulle rotte Capri-Sorrento e Capri-Napoli, il beneficiario è l'unico operatore a fornire servizi misti tutto l'anno.
- (198) Tuttavia, la Commissione osserva che alcune rotte servite da Caremar sono effettuate anche da imprese private. Sulle rotte in questione, infatti, la concorrenza non è un fenomeno recente. Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, senza dubbio la concorrenza su alcune delle rotte nel Golfo di Napoli esisteva molto prima del 2008. In realtà, come sopra specificato, per quanto riguarda taluni dei servizi sovvenzionati, i denunciatori sostengono che non vi è alcuna necessità di imporre obblighi di servizio pubblico, dato che tali rotte sono attualmente servite in modo adeguato da imprese private che le gestiscono a livello commerciale e che offrono servizi simili in termini di frequenza, continuità, regolarità e tariffe.
- (199) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, sulle rotte Ischia – Procida - Napoli e Ischia – Procida - Pozzuoli, il beneficiario fornisce servizi di trasporto misti passeggeri e merci, con una sosta transitoria a Procida da e verso Ischia. Come indicato, le autorità italiane sostengono che fornisce servizi analoghi soltanto un altro operatore privato, il quale riceve una compensazione dalle autorità regionali. Le autorità italiane affermano che il servizio fornito dall'impresa di trasporto privata è complementare a quello fornito dal beneficiario ed è il risultato di una richiesta delle comunità dell'isola.
- (200) Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità italiane, su questa linea la definizione di servizio pubblico è applicabile essenzialmente al collegamento tra Procida e il continente da un lato, e tra Procida e Ischia dall'altro. In effetti, la giustificazione delle autorità italiane per l'imposizione del regime OSP su questa rotta si basa in gran parte sull'importanza per le comunità locali del collegamento tra Procida e Ischia.
- (201) In base alle informazioni disponibili in questa fase, la Commissione osserva che sembra che nessun concorrente offra il trasporto merci sulle rotte Ischia – Procida – Napoli e Ischia – Procida – Pozzuoli in termini esclusivamente commerciali. Tuttavia, sembra che tali servizi siano forniti dai concorrenti sulle rotte dirette Ischia - Napoli e Procida - Napoli. Inoltre, la Commissione osserva che Procida è ben collegata al continente da entrambi gli operatori privati e dalla Caremar stessa. Dunque, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, sembrerebbe che gli unici servizi non forniti dalle libere forze di mercato siano il trasporto di merci sulla rotta Ischia-Pozzuoli e i servizi misti sulla rotta Ischia - Procida.

- (202) Per quanto riguarda l'imposizione di obblighi di servizio pubblico su queste rotte parallelamente al contratto di servizio pubblico concluso con Caremar, la Commissione ritiene che questa non possa essere considerata come un'indicazione del fatto che i servizi forniti da quest'ultima non siano effettivamente necessari. Infatti, nulla impedisce agli Stati membri di imporre obblighi di servizio pubblico e di concludere contratti di servizio pubblico simultaneamente al fine di far fronte a un fallimento del mercato nella gestione di alcuni servizi. Il semplice fatto che siano stati imposti obblighi di servizio pubblico contemporaneamente a più operatori non può di per sé minare la legittimità della missione pubblica.
- (203) Tuttavia, in questa fase, risulta incerto, secondo la Commissione se il servizio fornito da Caremar su queste rotte costituisce un esclusivo interesse economico generale, tenuto conto del fatto che diversi operatori privati che operano sulle rotte adiacenti senza sovvenzione offrono servizi analoghi. Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione solleva, pertanto, dubbi circa l'adeguatezza della portata del servizio pubblico definita dalle autorità italiane.
- (204) Il collegamento diretto Ischia-Napoli è gestito con navi ad alta velocità da Caremar e da diversi operatori privati. L'Italia sottolinea che su tale rotta Caremar offre servizi di trasporto passeggeri in orari essenziali per il pubblico interesse, al fine di garantire la continuità territoriale. Inoltre, il beneficiario è obbligato a mantenere la nave sull'isola durante la notte per garantire l'accesso permanente al continente in caso di emergenza medica. Sulla linea Procida-Napoli, si sostiene che Caremar assicura la prima corsa quotidiana in partenza dall'isola di Procida tutto l'anno, consentendo in tal modo lo spostamento dei residenti insulari per ragioni professionali o di studio. Analogamente alla linea Ischia-Napoli, l'unità veloce rimane sull'isola durante la notte.
- (205) Per quanto riguarda la gestione di queste due rotte, la Commissione non dispone, in questa fase, di informazioni sufficienti sull'esistenza di servizi analoghi. Le autorità italiane non hanno fornito informazioni sul tipo e sugli orari dei servizi offerti dai concorrenti.
- (206) Inoltre, la Commissione prende atto dell'affermazione delle autorità italiane secondo cui mantenere a disposizione la nave durante la notte rappresenta un obbligo supplementare, che nessun operatore privato fornirebbe in normali condizioni di mercato. Tuttavia, sulla base delle informazioni fornite dai denunciatori, la Commissione nutre dubbi circa la legittimità di considerare la permanenza nei porti dell'isola di notte un vero e proprio servizio pubblico e invita le autorità italiane a precisare se il trasporto mediante elicottero non possa essere utilizzato nel caso di alcune patologie e a fornire informazioni sulla disponibilità e la capacità di servizi alternativi di trasporto medico.

4.1.1.1.2. *Arcipelago Pontino*

- (207) Secondo le autorità italiane, sulle rotte Ponza-Formia, Anzio-Ponza e Ventotene-Formia Caremar è sostanzialmente l'unico operatore ad assicurare collegamenti affidabili durante tutto l'anno. È inoltre applicabile lo stesso obbligo per quanto riguarda la permanenza della nave nell'isola durante la notte. La Commissione osserva pertanto che non sembrano esistere servizi analoghi offerti da imprese concorrenti sulle rotte in questione.

4.1.1.1.3. *Conclusione*

- (208) Data la mancanza di una definizione precisa della missione relativa al servizio di interesse economico generale e pertanto del livello di servizi richiesti, così come di una chiara descrizione dei servizi forniti dalle imprese concorrenti sulle medesime rotte sopra esaminate, la Commissione non dispone in questa fase di informazioni sufficienti per stabilire se tale definizione rifletta un'esigenza reale di servizio pubblico sulle rotte operate da Caremar nel Golfo di Napoli e nell'Arcipelago Pontino, che non possa essere soddisfatta dalle sole forze di mercato.

4.1.1.1.2. Toremar

4.1.1.1.2.1. *Isola d'Elba*

- (209) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, Toremar è l'unico operatore che fornisce servizi di collegamento marittimo sulla rotta Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-Pianosa. È inoltre l'unico operatore che fornisce servizi ad alta velocità sulla linea Piombino-Cavo-Portoferraio.
- (210) Tuttavia, sulla linea diretta Piombino-Portoferraio, Toremar opera in concorrenza con due operatori privati. Le autorità italiane sostengono che Toremar è l'unico operatore presente tutto l'anno, anche in bassa stagione. Inoltre, viene precisato che il beneficiario fornisce il servizio in orari essenziali per le comunità insulari.
- (211) Atteso che le autorità italiane non hanno sufficientemente chiarito gli obblighi imposti a Toremar per le citate rotte, la Commissione non dispone in questa fase di informazioni sufficienti per stabilire se i servizi offerti dai concorrenti possono essere considerati sostitutivi e conseguentemente se la missione di servizio pubblico imposta dall'Italia corrisponda ad un'esigenza reale che non può essere soddisfatta dalle sole forze di mercato.

4.1.1.1.2.2. *Isole Gorgona e Capraia*

- (212) Secondo le autorità italiane, Toremar è l'unico operatore a fornire servizi misti tutto l'anno sulle rotte per le isole di Capraia e Gorgona.

4.1.1.1.2.3. *Isola del Giglio– Porto S. Stefano*

- (213) Su questa rotta il servizio è gestito in concorrenza con un'impresa privata. Tuttavia, le autorità italiane sostengono che il beneficiario assicuri il servizio in orari essenziali per l'interesse pubblico, offrendo ai residenti un collegamento regolare con il continente.
- (214) Nella misura in cui non dispone, ad oggi, di informazioni sufficienti sugli obblighi effettivi di servizio pubblico imposti a Toremar e sui servizi offerti dai suoi concorrenti, la Commissione non può giungere ad una conclusione circa il fatto che la missione di servizio pubblico imposta dall'Italia soddisfi un'esigenza reale che non può essere soddisfatta dal solo operare delle forze di mercato.

4.1.1.1.2.4. *Conclusione*

- (215) In assenza di una chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'operatore e dei servizi forniti dai suoi concorrenti, la Commissione non dispone di

informazioni sufficienti per valutare se il servizio offerto da Toremar sulle citate rotte soddisfi una reale esigenza che non potrebbe essere soddisfatta dalle forze di mercato.

4.1.1.1.3. Saremar

4.1.1.1.3.1. Rotte di cabotaggio

- (216) Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, sulla linea Carloforte - Portovesme, il beneficiario è l'unico operatore a fornire servizi misti tutto l'anno.
- (217) Tuttavia, la Commissione rileva che talune rotte gestite da Saremar sono anche gestite da imprese private. Secondo le informazioni presentate dalle autorità italiane, tre operatori privati sono presenti sulla linea La Maddalena - Palau, vale a dire Enermar, Maddalena Ferry e Delcomar. Per la prestazione dei collegamenti notturni da mezzanotte alle 5,30 quest'ultima riceve una compensazione dalla Regione.
- (218) Sulla rotta Carloforte-Calasetta, le autorità italiane sottolineano la presenza di un operatore privato, Delcomar, che fornisce anche collegamenti notturni dalle 18,45 alle 5,15. Per questi ultimi l'operatore è compensato dalla Regione.
- (219) Alla luce di quanto sopra, sembra che sulle rotte di cui ai punti (217) e (218) precedenti, Saremar operi in concorrenza con altri operatori. In effetti, come accennato in precedenza, le autorità italiane hanno riconosciuto il fatto che sulla rotta La Maddalena-Palau la concorrenza non è un fenomeno recente (v. punto (84)).

4.1.1.1.3.2. Il collegamento internazionale tra S. Teresa di Gallura (Sardegna) e Bonifacio (Corsica)

- (220) Secondo l'articolo 1, paragrafo 1 del regolamento n. 4055/86²⁶, *"La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi"*.
- (221) La Commissione ritiene che, a prescindere dalla mancanza di un'esplicita disposizione che disciplini la possibilità da parte degli Stati membri di concludere contratti di servizio pubblico per quanto riguarda i servizi di trasporto marittimo tra Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi, il regolamento n. 4055/86 non impedisca agli Stati membri di adottare tali azioni. In effetti, conformemente al paragrafo 9, secondo comma degli Orientamenti in materia di trasporti marittimi²⁷ *"La Commissione accetta inoltre che, qualora un servizio di trasporto internazionale sia necessario per far fronte ad un'impellente necessità di trasporto pubblico, possano essere imposti obblighi di servizio pubblico o conclusi contratti di servizio pubblico, a condizione che ogni compensazione sia conforme alle summenzionate norme sostanziali e procedurali del trattato [norme sostanziali e procedurali dettate dal trattato in materia di aiuti di Stato, nell'interpretazione datane dalla Corte di giustizia]"*.

²⁶ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

²⁷ Cfr. nota 23.

- (222) Saremar gestisce solo una linea internazionale ai sensi del regime OSP, essendo il solo operatore stabilmente presente su questa linea durante tutto l'anno (due viaggi andata e ritorno al giorno). Le informazioni fornite dalle autorità italiane indicano che si tratta di un collegamento transfrontaliero a breve distanza (10 miglia nautiche) di interesse prevalentemente locale, sia per le comunità sarde che per le vicine comunità corse. Il collegamento di linea tra Santa Teresa e Bonifacio garantisce la mobilità dei lavoratori transfrontalieri e un flusso regolare di merci tra il sud della Corsica e la Sardegna settentrionale.
- (223) Come indicato sopra, Saremar gestisce questa rotta in concorrenza con un operatore privato solo durante l'alta stagione (aprile - settembre).

4.1.1.1.3.3. *Conclusioni*

- (224) Dato che le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione una chiara definizione della finalità e della natura degli obblighi di servizio pubblico imposti a Saremar sulle citate rotte rispetto ai servizi forniti dai suoi concorrenti, la Commissione non dispone in questa fase di informazioni sufficienti per valutare se esiste una reale esigenza di servizio pubblico sulle rotte operate da Saremar.

4.1.1.1.4. Tirrenia e Siremar

Tirrenia

- (225) Secondo le autorità italiane, nessun concorrente fornisce servizi analoghi in termini di continuità e frequenza, a quelli erogati da Tirrenia sulle rotte Genova - Porto Torres e Napoli-Palermo.
- (226) Tirrenia è il solo operatore a gestire tutto l'anno in modo continuativo la linea Genova - Olbia - Arbatax. I servizi forniti dalla concorrenza non sono costanti durante la bassa stagione e non includono un collegamento per Arbatax. Analogamente, nessun concorrente gestisce la rotta Civitavecchia-Olbia in bassa stagione.
- (227) Tirrenia è l'unico operatore presente sulle rotte Civitavecchia - Arbatax - Cagliari, Napoli - Cagliari, Palermo - Cagliari, Trapani - Cagliari e Termoli - Isole Tremiti.
- (228) La Commissione ritiene che i servizi offerti su rotte marittime possono configurare un autentico servizio di interesse economico generale solo nella misura in cui altri operatori non offrono servizi analoghi a condizioni meramente commerciali. Poiché non ha, in questo momento, un quadro completo degli effettivi obblighi imposti a Tirrenia per i collegamenti effettuati sulle citate rotte, la Commissione non può giungere ad una conclusione circa la legittimità della qualifica SIEG in riferimento alle citate rotte.
- (229) Per quanto riguarda i collegamenti mercantili operate da Tirrenia, le autorità italiane sostengono che nessun altro operatore di trasporti sia presente sulle rotte Napoli - Cagliari e Ravenna - Catania. Non viene fornito alcun servizio analogo in termini di frequenza e continuità sulla linea Livorno/Genova - Cagliari.
- (230) Nonostante ciò, la Commissione osserva che Tirrenia fornisce esclusivamente servizi di trasporto di merci sulle rotte in questione.

- (231) La Corte ha stabilito che, quando gli Stati membri fanno affidamento sull'esistenza di una missione SIEG e sulla necessità di tutelarla, essi devono assicurare che questa missione soddisfi taluni criteri minimi e dimostrare l'effettiva conformità a quei criteri in un caso particolare. Nel senso precisato dalla giurisprudenza, questi sono, in particolare, la presenza di un atto dell'autorità pubblica che delega agli operatori in questione una missione SIEG e il carattere universale e obbligatorio di tale missione.
- (232) Per quanto riguarda il carattere universale di tali servizi, la Corte ha già stabilito²⁸ che per poter essere definito servizio di interesse economico generale, il servizio in questione non deve necessariamente essere un servizio di carattere universale *stricto sensu*. In effetti, il concetto di servizio universale non significa che il servizio in questione debba rispondere a una necessità comune all'intera popolazione o essere erogato in un intero territorio²⁹ quanto piuttosto che serva gli interessi della società nel suo complesso.
- (233) Inoltre, la Commissione ritiene che la legislazione comunitaria non impedisca agli Stati membri di qualificarsi validamente, a loro discrezione, come SIEG per alcuni servizi di trasporto marittimo da e verso aree remote, a condizione che vengano rispettati i principi stabiliti dal regolamento sul cabotaggio marittimo.
- (234) Tuttavia, stando alle informazioni disponibili a tutt'oggi, la Commissione non è certa che i collegamenti mercantili operati sulle rotte Napoli – Cagliari, Ravenna - Catania e Livorno/Genova – Cagliari possano essere considerati intesi a soddisfare interessi economici generali ai sensi della normativa UE. Parallelamente all'avvio del procedimento di indagine formale, la Commissione invita le autorità italiane e i terzi a sottoporle le loro osservazioni al riguardo.

Siremar

- (235) Secondo le autorità italiane, sulle rotte che rientrano nell'ambito della missione di servizio economico generale, i concorrenti di Siremar sono solo operatori che forniscono servizi marittimi analoghi in base al regime OSP. Tali operatori hanno anche diritto a ricevere una compensazione pubblica per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico.
- (236) In mancanza di una previa definizione del livello di servizi richiesto, la Commissione non può stabilire se esista una reale esigenza di servizio pubblico su queste rotte.

4.1.1.1.5. Conclusione

- (237) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene in via preliminare che la definizione dell'obbligo di servizio pubblico non sia stata sufficientemente chiara e non consenta alla Commissione di concludere definitivamente se essa contenga errori manifesti.
- (238) La Commissione invita le autorità italiane a fornire tutte le informazioni necessarie per una valutazione completa della legittimità della qualifica SIEG (segnatamente i

²⁸ Causa T289/03 BUPA e altri contro Commissione, Racc. 2008, pag II-0000, punto 186.

²⁹ Causa 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen, Racc. 1989 803, punto 55; causa C-266/96 Corsica Ferries Francia, Racc. 1998, pag. I-3949, punto 45; causa T-17/02 Fred Olsen contro Commissione, Racc. 2005, pag. II-2031, punto 186.

documenti che descrivono la portata degli obblighi di servizio pubblico imposti sui beneficiari degli aiuti fin dal 2009, in modo da chiarire il livello di servizi richiesto e tutte le informazioni sui servizi forniti dagli operatori in concorrenza con i beneficiari dell'aiuto che consentano di valutare se tali servizi soddisfano già le esigenze di servizio pubblico individuate dalle autorità italiane), incluso sotto il profilo dei servizi forniti nell'ambito del regime OSP da Tirrenia e Siremar, e di giustificare ulteriormente questa denuncia. La Commissione invita altresì le autorità italiane a precisare se i collegamenti su qualsiasi delle rotte internazionali operate dalle imprese dell'ex Gruppo Tirrenia (ad esempio quelli precedentemente operati da Adriatica tra Italia e Albania, Grecia e Croatia) sono stati interrotti e quando, e, in caso contrario, se una compensazione per obblighi di servizio pubblico sia stata versata dal 2009 per i servizi forniti su tali rotte.

4.1.1.2. Altmark 2

- (239) Per quanto riguarda la seconda condizione della sentenza Altmark, la Commissione osserva che i parametri in base ai quali è calcolata la compensazione sono stati stabiliti precedentemente in maniera obiettiva e trasparente.
- (240) Più specificatamente, le convenzioni iniziali contenevano, oltre alla metodologia del calcolo del rendimento per l'operatore, un elenco esauriente e preciso degli elementi di spesa da tenere in considerazione. Per quanto riguarda la compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nel 2010 e oltre, la Commissione osserva che il livello è stato stabilito sulla base della direttiva CIPE menzionata al precedente punto (114), già pubblicata nel 2008. Il metodo di calcolo della compensazione, ad esempio gli elementi di spesa tenuti in considerazione e il rendimento del capitale investito, sono spiegati dettagliatamente in tale sede.
- (241) La Commissione ritiene quindi in via preliminare, che la seconda condizione della sentenza Altmark sia stata soddisfatta.

4.1.1.3. Altmark 3

- (242) In base alla terza condizione Altmark, la compensazione ricevuta per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non può andare al di là di quanto necessario per coprire in tutto o in parte le spese sostenute nell'adempimento di tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un ragionevole margine di utile per l'adempimento degli obblighi.
- (243) Tuttavia, la sentenza Altmark non fornisce una definizione precisa di utile ragionevole. Gli orientamenti marittimi³⁰ prevedono che la quantità di sovvenzione concessa come compensazione per gli obblighi di servizio pubblico debba tenere conto di un rendimento ragionevole del capitale impiegato.
- (244) In questa fase, la Commissione nutre dubbi riguardo alla proporzionalità della compensazione corrisposta ai beneficiari a partire dal 2009, sulla base di diverse considerazioni esaminate dettagliatamente di seguito.
- (245) Un principio fondamentale della valutazione della proporzionalità della compensazione è che solo i costi netti sostenuti dall'operatore pubblico per

³⁰ Cfr. la nota n. 23.

l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico possono dar luogo alla compensazione. Come indicato sopra, in questa fase la Commissione nutre dubbi sul fatto che la definizione di servizio pubblico corrisponda sempre ad un bisogno reale che non possa essere soddisfatto dalle sole forze di mercato e sulla portata precisa degli obblighi di servizio pubblico che incombono ai beneficiari dell'aiuto. In mancanza di una chiara definizione degli obblighi imposti ai beneficiari, la Commissione non può stabilire in modo inequivocabile i costi che avrebbero dovuto essere presi in considerazione per calcolare la compensazione.

- (246) Per quanto riguarda la ragionevolezza dei margini di profitto, la Commissione considera che per profitto ragionevole si debba intendere un tasso di rendimento del capitale investito che tenga conto del rischio, o dell'assenza di rischio, che l'impresa affronta in virtù all'intervento dello Stato membro, in particolare se quest'ultimo conferisce diritti esclusivi o speciali. Il rendimento dovrebbe pertanto rispecchiare il livello di rischio cui sono esposti i beneficiari durante la fornitura del servizio pubblico in questione.
- (247) Per quanto riguarda l'adempimento degli obblighi del servizio pubblico a partire dal 2010, la Commissione osserva che il premio di rischio è stato fissato al 4%. La metodologia consente inoltre di sommare 2,5 punti percentuali al premio di rischio, per compensare i rischi più elevati cui sono esposti gli operatori che non beneficino di diritti esclusivi. Il premio di rischio ammonta pertanto al 6,5%. In questa fase la Commissione nutre dubbi sul fatto che questo livello rispecchi un livello adeguato di rischio, tenendo conto che, da una prima analisi, non risulta che gli operatori assumano rischi che sono normalmente a carico di chi gestisce tali servizi. Più specificatamente, gli elementi di costo presi in considerazione ai fini del calcolo della compensazione includono tutti i costi che rientrano nella fornitura del servizio. Inoltre, si è tenuto conto delle variazioni del prezzo del carburante e dei costi delle operazioni portuali. Pertanto, il profilo di rischio potrebbe non giustificare il livello di compensazione corrisposto alle imprese.
- (248) Di conseguenza, in questa fase la Commissione nutre dubbi sulla proporzionalità della compensazione dei servizi forniti e ritiene in via preliminare che, a partire dal 2010, gli operatori siano stati sovracompensati per l'esecuzione dei compiti di servizio pubblico.

4.1.1.4. Altmark 4

- (249) Il quarto criterio prevede che, per non costituire un aiuto, la compensazione debba essere fissata al livello minimo necessario. Tale criterio è ritenuto soddisfatto se i destinatari della compensazione sono stati scelti in base a una gara che consente la selezione di un offerente capace di fornire i servizi al costo minore oppure, ove ciò non fosse possibile, la compensazione è stata calcolata sulla base dei costi di un'impresa gestita in modo efficiente.
- (250) In questo caso i beneficiari non sono stati scelti in base a una procedura di gara pubblica aperta. Lo Stato italiano ha semplicemente prorogato il sistema già in vigore, autorizzando in tal modo gli operatori già presenti a continuare a ricevere una compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.
- (251) Inoltre, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione alcuna indicazione sul fatto che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in maniera ottimale e fornita adeguatamente di

mezzi di trasporto in modo da essere in grado di soddisfare i necessari requisiti del servizio pubblico, avrebbe dovuto sostenere per l'adempimento di tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un profitto ragionevole per l'adempimento degli obblighi.

- (252) Di conseguenza, in questa fase la Commissione non dispone di alcun elemento che permetta di sostenere che i beneficiari forniscano in effetti i servizi in questione al minor costo per la collettività. In assenza di elementi di prova a sostegno del contrario, non si può dimostrare che la compensazione corrisposta nella fattispecie alle imprese per la fornitura dei SIEG sia stata determinata sulla base dei costi di un'impresa gestita in modo efficiente. La Commissione ritiene in via preliminare che nel caso in oggetto il quarto criterio Altmark non risulti soddisfatto.

4.1.1.5. Conclusione

- (253) La Commissione ritiene in via preliminare che le quattro condizioni enunciate dalla Corte nella sentenza Altmark non siano cumulativamente soddisfatte nel caso in oggetto. Di conseguenza, in base alle informazioni disponibili in questa fase, la Commissione ritiene che la misura conferisca un vantaggio economico a tutte le società dell'ex Gruppo Tirrenia.
- (254) *Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi*: quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa a scapito di altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto³¹. Per giungere a tale conclusione, è sufficiente che il beneficiario sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza³². Nel caso in oggetto, i beneficiari operano in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto marittimo nell'UE, in particolare da quando sono entrati in vigore il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio³³ e il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio³⁴, che hanno liberalizzato rispettivamente il mercato del trasporto marittimo internazionale e quello del cabotaggio marittimo. Pertanto, la misura in esame è tale da incidere sul commercio dell'UE e da falsare la concorrenza nel mercato interno.
- (255) *Conclusione*: sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene in via preliminare che le compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico corrisposte alle società dell'ex Gruppo Tirrenia durante il periodo 2009 - 2011 costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (256) L'articolo 4, paragrafo 3 del regolamento sul cabotaggio marittimo stabilisce che "i contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza". Pertanto, soltanto la compensazione corrisposta per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, relativamente alle rotte di cabotaggio previsti dai contratti pubblici in vigore al momento della liberalizzazione del mercato del

³¹ Cfr. in particolare la causa 730/79 Philip Morris contro Commissione, Racc. 1980 pag. 2671, punto 11; causa C-53/00 Ferring, Racc. 2001 pag. I-9067, punto 21 e causa C-372/97 Italia contro Commissione, pag. I-3679, punto 44.

³² Causa T-214/95 Het Vlaamse Gewest contro Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.

³³ Cfr. la nota n. 26.

³⁴ Cfr. la nota n. 19.

cabotaggio, e strettamente proporzionale alle spese sostenute può essere considerata un aiuto di Stato esistente ai sensi dell'articolo 108 del TFUE.

- (257) Le convenzioni iniziali scadute alla fine del 2008 sono state ulteriormente prorogate dalle autorità italiane senza indire alcuna gara. Pertanto, nella misura in cui la compensazione pagata sulla base di questa proroga costituisce un aiuto di Stato, tale aiuto dovrebbe essere considerato un aiuto nuovo. Questa valutazione è conforme all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b) del regolamento n. 794/2004³⁵ in base al quale il mero prolungamento nel tempo di un regime di aiuto crea un nuovo aiuto. Il Tribunale ha confermato che la modifica della durata di un regime di aiuto dovrebbe essere considerata un nuovo aiuto³⁶.

4.1.2. La privatizzazione (misura 2)

- (258) È considerato aiuto di Stato qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscano nell'esercizio di competenze conferite loro dallo Stato³⁷.
- (259) *Imputabilità allo Stato*: In questo caso la liquidazione degli attivi è stata condotta nel contesto di una procedura d'insolvenza. Sebbene dopo l'ammissione alla procedura specifica, la gestione della società insolvente sia trasferita al commissario straordinario, quest'ultimo è nominato dal ministro competente e opera sotto la supervisione del consiglio di sorveglianza (composto dagli esperti nominati dal Ministero).
- (260) In aggiunta, il progetto del piano di cessione degli attivi, o in alternativa, il progetto del piano di ristrutturazione, viene redatto sotto la supervisione del Ministero e in conformità con i suoi orientamenti politici complessivi ed è sottoposto all'autorizzazione formale da parte di quest'ultimo. Inoltre, qualora venga effettuata la vendita dei beni, la scelta dell'acquirente dei beni della società viene effettuata dal commissario straordinario in base ai criteri definiti chiaramente dalla legge stessa.
- (261) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la supervisione che le autorità pubbliche esercitano sulla vendita dei beni conformemente alla legge Marzano, successivamente modificata dal D.L. 134/2008, è tale da implicare l'imputabilità allo Stato delle decisioni adottate dal commissario straordinario.
- (262) *Risorse statali e vantaggio economico selettivo*: vendendo beni propri a prezzi inferiori ai prezzi di mercato, lo Stato rinuncia a risorse statali e allo stesso tempo accorda un vantaggio all'acquirente dei beni o all'impresa privatizzata, un vantaggio che quest'ultima non avrebbe ottenuto alle normali condizioni del mercato. Tale vantaggio risulta poi necessariamente selettivo, in quanto viene accordato soltanto all'acquirente dei beni o all'attività economica in questione. Se una società viene privatizzata non tramite una vendita delle quote azionarie in borsa bensì tramite una

³⁵ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante attuazione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, GU L 140 del 30.4.2004.

³⁶ Cause congiunte T-127/99, T-129/99 e T-148/99 Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava e altri/Commissione, Racc. 2002, pag. II-1275, punto 175.

³⁷ Causa C-482/99, Francia contro Commissione, Racc. 2002, pag. I-4397.

vendita commerciale (mediante una vendita totale o parziale della società ad altre società), la Commissione ritiene che sia sufficiente tener conto dei seguenti principi per concludere se è stato ottenuto un prezzo equo di mercato e pertanto se non è presente alcun elemento di aiuto di Stato:

- (a) occorre indire una gara d'appalto aperta a tutte le parti interessate, trasparente e non condizionata dall'esecuzione di altri atti come l'acquisizione di beni patrimoniali diversi da quelli del bando per la prosecuzione di determinate attività;
 - (b) la società deve essere venduta al miglior offerente;
 - (c) gli offerenti devono disporre di tempo e informazioni sufficienti per compiere una valutazione adeguata degli attivi per i quali presentano l'offerta³⁸.
- (263) Sulla base delle informazioni disponibili in questa fase, la Commissione ritiene che la procedura di vendita non possa essere considerata sufficientemente trasparente, incondizionata e non discriminatoria da permettere di escludere in sé la presenza di aiuti di Stato.
- (264) Innanzi tutto, la Commissione osserva che le norme speciali introdotte con D.L. n. 134/2008 applicabili ai servizi pubblici essenziali, come definiti dalle autorità italiane,³⁹ e applicabili al caso in oggetto, hanno ridotto in misura significativa i requisiti di trasparenza previsti dal regime generale, in particolare consentendo trattative private tra il commissario straordinario e i potenziali acquirenti.
- (265) Sebbene l'invito a manifestare interesse per gli attivi di Tirrenia e di Siremar sia stato pubblicato in diversi quotidiani, esso non illustrava nel dettaglio gli attivi oggetto dell'accordo di vendita e non forniva agli offerenti istruzioni chiare sulle fasi successive della procedura. L'invito non conteneva alcun criterio di preselezione o selezione né alcuna altra condizione che dovesse essere soddisfatta dagli offerenti oltre alla condizione obbligatoria di continuare a fornire il servizio pubblico alle condizioni imposte dagli atti di conferimento dell'incarico. Tutte le informazioni rilevanti riguardo agli attivi oggetto della procedura di vendita sono state messe a disposizione degli offerenti solo durante la fase di *due diligence*. Secondo le autorità italiane, i documenti presenti nella *data room* comprendevano i progetti di convenzione che avrebbero dovuto sottoscrivere i vincitori della gara.
- (266) Come illustrato in precedenza, le autorità italiane sostengono che l'oggetto della vendita includeva solo gli attivi e i contratti necessari per fornire il servizio pubblico conformemente alle nuove convenzioni, mentre gli attivi non essenziali sarebbero stati scissi. Tuttavia, per quanto riguarda Tirrenia, l'invito a manifestare interesse pubblicato il 15 settembre 2010 prevede quanto segue:

"[...] in ossequio a quanto previsto dall'art. 4, co. 4, del d.l. n. 347 del 2003, Tirrenia di Navigazione S.p.A. in a.s. intende procedere alla dismissione del complesso

³⁸ XXIII relazione sulla politica in materia di concorrenza 1993, punto 402 e successivi.

³⁹ In base all'articolo 1 della legge del 12 giugno 1990, n. 146, i servizi pubblici essenziali sono tutti quei servizi che mirano a concedere e a tutelare l'esercizio del diritto fondamentale individuale della persona riconosciuto dalla Costituzione italiana, quale il diritto alla vita, alla salute, alla libertà, alla sicurezza, alla libertà di circolazione, alle pensioni sociali, all'istruzione e alla libertà di comunicazione.

aziendale preposto all'erogazione del servizio di collegamento di cui al regime convenzionale, nonché al servizio erogato su altre tratte direttamente operate dalla Tirrenia di Navigazione, al di fuori del predetto rapporto convenzionale. [...] Separatamente si disporrà sia per i cespiti non direttamente riconducibili al ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione S.p.A. preposto all'erogazione del servizio di collegamento di cui anche al regime convenzionale, sia per la partecipazione azionaria in Siremar S.p.a. (ovvero in ogni caso per il complesso aziendale che si riferisce alle concessioni esercitate da quest'ultima Società)."

(267) La Commissione osserva che la formulazione dell'invito a manifestare interesse per l'acquisto di Tirrenia sembrerebbe suggerire che l'intenzione del commissario straordinario fosse di abbinare le attività necessarie all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico e le attività non essenziali a tal fine. Con l'avvio di una procedura formale d'indagine, la Commissione invita le autorità italiane a fornire informazioni chiarificatrici in tal senso ed a precisare le rotte gestite da Tirrenia al di fuori del regime previsto dalle convenzioni, nonché le attività impiegate a tale scopo. In effetti, l'abbinamento di beni privi di destinazione economica comune può comportare la riduzione del valore di mercato dei beni, rispetto alla vendita scorporata degli stessi beni.

(268) Per quanto riguarda Siremar, l'invito a manifestare interesse prevede quanto segue:

" [...] in ossequio a quanto previsto dall'art. 4, co. 4, del d.l. n. 347 del 2003, Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. in a.s. intende procedere alla dismissione del complesso aziendale preposto all'erogazione del servizio di collegamento di cui al regime convenzionale".

(269) Inoltre, la Commissione osserva che i criteri di aggiudicazione previsti dal D.L. n. 134/2008 non sono necessariamente tali da consentire di ottenere il prezzo migliore per i beni oggetto della vendita e che la procedura non è più destinata a ottimizzare i ricavi della vendita degli attivi. Il D.L. n. 134/2008 si discosta esplicitamente dalle disposizioni dell'articolo 62 del D.L. n. 270/1999, in base al quale la procedura che disciplina l'alienazione dei beni delle imprese insolventi deve essere finalizzata al miglior realizzo. Tuttavia, esso afferma che il prezzo di cessione non può essere inferiore a quello di mercato, risultante da perizia effettuata da un esperto indipendente nominato con decreto ministeriale.

(270) Inoltre, se una privatizzazione è subordinata a determinate condizioni, anche se una società è stata venduta al miglior offerente per un prezzo superiore al valore stimato comprensivo di dette condizioni, si potrebbe configurare la presenza di aiuto di Stato se il prezzo pagato dall'investitore privato è minore di quello che sarebbe stato ottenuto in assenza di tali condizioni⁴⁰. Ciò è dovuto al fatto che tali condizioni non sarebbero state imposte da un investitore privato. Nella misura in cui il rendimento ottenuto è inferiore al prezzo che sarebbe stato raggiunto senza tali condizioni, la Commissione solitamente ritiene che la differenza possa conferire un vantaggio all'attività economica trasferita. In aggiunta, tali condizioni possono costituire uno svantaggio per alcuni investitori nella fase iniziale della procedura e disincentivarli dal presentare un'offerta, in modo tale che l'effetto competitivo della gara ne risulti

⁴⁰ Decisione della Commissione sull'aiuto di Stato n. C 56/2006 (ex NN 77/06) – Austria - privatizzazione della HYPO Bank Burgenland AG, punto 114.

compromesso, nel qual caso potrebbe configurarsi un elemento di aiuto a favore dell'acquirente⁴¹.

- (271) Nel caso in oggetto la Commissione osserva che ai potenziali acquirenti sono state imposte alcune condizioni riguardanti il livello della forza lavoro. Questo fatto non è contestato dalle autorità italiane. La Commissione osserva inoltre che gli inviti a manifestare interesse prevedevano esplicitamente come condizione obbligatoria la continuità del servizio pubblico per tutta la durata delle nuove convenzioni.
- (272) Ad una prima analisi, la Commissione ritiene che già nelle fasi iniziali della procedura i possibili investitori che avrebbero potuto prendere in considerazione un diverso utilizzo dei beni in questione avrebbero potuto essere disincentivati dal presentare un'offerta. Si può supporre che, imponendo l'obbligo di fornire un servizio pubblico, lo Stato non abbia cercato di ottenere il prezzo maggiore, quanto piuttosto di perseguire un obiettivo pubblico basato su considerazioni di sviluppo sociale e regionale. La Commissione dubita che un venditore privato avrebbe attribuito lo stesso peso al funzionamento ininterrotto del servizio pubblico. In questa fase, la Commissione non può escludere che un venditore privato avrebbe cercato di vendere i beni separatamente e non avrebbe avuto interesse a definire alcuna linea strategica relativamente alle attività future fornite tramite tali beni.
- (273) Pertanto, la Commissione ritiene in via preliminare che questa condizione possa ostacolare il libero gioco della concorrenza nel contesto dell'operazione di vendita, dato che di per sé stessa potrebbe impedire che un offerente, pur offrendo il prezzo maggiore, sia dichiarato vincitore a meno che non attui una strategia commerciale interamente conforme agli obiettivi pubblici dichiarati.
- (274) La Commissione ritiene che in linea di principio l'obbligo di mantenere i livelli di occupazione non sarebbe stato imposto da parte di un venditore privato alle condizioni normali di mercato, in quanto avrebbe rischiato di non ottenere il prezzo maggiore per gli attivi che vende.
- (275) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene in questa fase che la procedura di privatizzazione di Tirrenia non sia stata sufficientemente trasparente e incondizionata da garantire di per sé stessa che la vendita avvenisse a prezzi di mercato. Sulla base delle informazioni disponibili, non si può escludere che le offerte sarebbero state più alte o che altri offerenti avrebbero partecipato alla gara se i criteri di selezione fossero stati più trasparenti e la gara d'appalto fosse stata incondizionata. Avviando la procedura d'indagine formale, la Commissione invita le autorità italiane e le parti interessate a fornire tutte le informazioni utili alla valutazione della conformità del prezzo di vendita al valore di mercato dei beni trasferiti all'acquirente. Risulta effettivamente essenziale valutare caso per caso se tali condizioni abbiano comportato la riduzione del valore di mercato, conferendo un vantaggio economico all'attività economica ceduta o all'acquirente.
- (276) Inoltre, in questa fase la Commissione non dispone di elementi sufficienti che le permettano di valutare se la vendita del complesso aziendale preposto all'erogazione del servizio pubblico in base al regime previsto dalle convenzioni, alle condizioni indicate sopra, implichi una continuità economica tra Tirrenia e i suoi acquirenti. In

⁴¹ Decisione della Commissione del 27.2.2008 sull'aiuto di Stato n. C 46/07 (ex NN59/07).

base alla giurisprudenza consolidata, per valutare se l'obbligo di restituzione degli aiuti concessi ad un'impresa in difficoltà possa essere esteso all'impresa cui siano stati trasferiti i beni dell'impresa beneficiaria e valutare quindi la misura in cui tale trasferimento comporti la continuità delle attività, si può tenere conto dei seguenti fattori: l'oggetto del trasferimento (attivi e passivi, continuità della forza lavoro, attivi *bundled*), il prezzo del trasferimento, l'identità degli azionisti o dei proprietari dell'impresa acquirente e di quella originaria, il momento in cui il trasferimento è realizzato (dopo l'inizio delle indagini, dell'avvio del procedimento o della decisione finale) o infine la logica economica dell'operazione⁴². Il fatto che la Commissione concluda che vi sia continuità economica può significare che gli eventuali aiuti incompatibili concessi alle società dell'ex Gruppo Tirrenia possano essere recuperati presso le entità che ne hanno continuato l'attività economica.

- (277) La stessa argomentazione vale per la privatizzazione di Siremar, per la quale è stata seguita la medesima procedura.

4.1.3. Priorità di attracco (misura 3)

- (278) Per quanto riguarda la priorità di attracco, prevista al comma 21 dell'articolo 19ter della legge del 2009, la Commissione ritiene che, non essendo tale priorità remunerata, la misura conferisca un vantaggio a livello di regolamentazione che non implica alcun trasferimento di risorse statali e che la misura non possa di conseguenza essere considerata aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (279) Se la priorità di attracco è remunerata, la Commissione ritiene che, nella misura in cui la Commissione accetta la definizione di servizio pubblico proposta dalle autorità italiane, qualsiasi diritto a posti di attracco e qualsiasi priorità a questo riguardo sono intrinseci alla missione pubblica, tanto da essere concessi solamente in relazione a rotte gestite in regime di servizio pubblico. In base alle informazioni fornite dalle autorità italiane la priorità di attracco non è apparentemente prevista per le linee servite dalle società che non operano in regime di servizio pubblico. Sulla base di tali informazioni, la Commissione ritiene di conseguenza che tale diritto non comporti un vantaggio economico aggiuntivo per le società.
- (280) In ogni caso, con l'avvio di una procedura formale d'indagine, la Commissione invita le autorità italiane e i terzi a fornire informazioni in merito al fatto che il vantaggio comporti la perdita di risorse statali e, in caso affermativo, sugli eventuali servizi non pertinenti il regime di servizio pubblico forniti da Tirrenia e Siremar e a chiarire ulteriormente se la priorità di attracco sia limitata alle rotte incluse nel regime di servizio pubblico con riferimento a tutte le società dell'ex Gruppo Tirrenia.
- (281) Per quanto riguarda il presunto abuso di posizione dominante di cui al punto (159), la Commissione osserva che le tariffe applicate da Caremar sono state imposte dalle autorità pubbliche e costituiscono una caratteristica intrinseca alla missione pubblica, secondo la definizione delle autorità italiane, nella misura in cui tale definizione non includa errore manifesto.

⁴² Cause riunite C-328/99 e C-399/00 Italia e SIM 2 Multimedia contro Commissione, Racc. 2003, pag. I-4035.

4.1.4. *Misure previste dalla legge del 2010 che converte il decreto legge n. 125/2010 (misura 4)*

- (282) Il decreto legge n. 125/2010, convertito con modifiche nella legge 2010, ha previsto varie misure di sostegno a favore delle società facenti parte dell'ex Gruppo Tirrenia e precisamente:
- (a) la possibilità di usare a titolo temporaneo le somme di 49 milioni di euro e di 7 milioni di euro, rispettivamente, parzialmente destinate all'ammodernamento della flotta, per coprire le spese correnti;
 - (b) determinati vantaggi fiscali nell'ambito del processo di privatizzazione e
 - (c) la possibilità per le società del Gruppo Tirrenia di avvalersi di risorse FAS per soddisfare le attuali esigenze di liquidità.
- (283) *Risorse statali:* dato che tutte le misure sopra citate implicano un finanziamento statale aggiuntivo concesso alle società dell'ex Gruppo Tirrenia da parte dello Stato italiano, tali misure implicano senza dubbio l'uso di risorse statali. Analogamente, la decisione delle autorità italiane di concedere a determinate imprese finanziamenti a titolo dei fondi FAS costituisce un trasferimento di risorse statali.
- (284) *Vantaggio economico selettivo:* il finanziamento pubblico è destinato a determinate imprese ed è di conseguenza selettivo. La Commissione rileva che, ai fini di stabilire se la misura conferisca un vantaggio economico ai beneficiari, il fatto che il finanziamento pubblico aggiuntivo sopra citato miri a coprire le esigenze di liquidità delle società appartenenti all'ex Gruppo Tirrenia, oppure a sostenere investimenti per l'ammodernamento della flotta, è di per sé irrilevante.
- (285) La Commissione osserva che, secondo le autorità italiane, il finanziamento di 7 milioni di euro era stato fornito al fine di assicurare la conformità rispetto a determinati adeguamenti tecnici obbligatori per le navi destinate a servizio pubblico e/o effettivamente poste in vendita nell'ambito della procedura di privatizzazione. Nella misura in cui gli adeguamenti tecnici sono stati richiesti per potere erogare il servizio pubblico, essi costituiscono un costo collegato al servizio pubblico e possono essere compensati di conseguenza. Alternativamente, il finanziamento degli adeguamenti tecnici necessari per porre le navi in vendita nel quadro del processo di privatizzazione rappresenta un costo normale che qualsiasi venditore privato sosterebbe. Un finanziamento di questo tipo conferisce un vantaggio economico alle imprese vendute. Lo stesso criterio è valido per il finanziamento di 49 milioni di euro.
- (286) I costi relativi all'ammodernamento della flotta sembrerebbero sostenuti nell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. La Commissione ritiene tuttavia che in base alle conclusioni di cui al punto (253), la compensazione concessa per coprire tali costi costituisca un vantaggio economico per i beneficiari, in quanto le autorità italiane non hanno in alcun modo dimostrato che le quattro condizioni enunciate nella sentenza *Altmark* risultano soddisfatte. Si invitano pertanto le autorità italiane a specificare quali adeguamenti tecnici si sono resi necessari per erogare il servizio pubblico e quali si sono resi necessari per porre effettivamente in vendita le navi, nel quadro del processo di privatizzazione.

- (287) La Commissione ritiene che tutte le misure sopra citate, compresi i vantaggi fiscali nell'ambito del processo di privatizzazione e l'uso delle risorse FAS per coprire le spese correnti, consentano ai beneficiari di evitare costi che avrebbero normalmente dovuto sostenere attingendo alle proprie risorse finanziarie e impediscano quindi il normale gioco delle forze di mercato⁴³. Di conseguenza i beneficiari sono in grado di migliorare la propria situazione finanziaria complessiva.
- (288) *Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi*: le considerazioni esposte al punto (254) riguardano tutte le misure oggetto di esame.
- (289) *Conclusione*: la Commissione ritiene in via preliminare che tutte le misure sopra elencate e stabilite dal D.L. 125/2010, convertito con modifiche nella legge del 2010, costituiscano un aiuto a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia.

4.1.5. Conclusione

- (290) In base alle argomentazioni riportate sopra, la Commissione ritiene in questa fase che tanto le compensazioni corrisposte alle imprese facenti parte dell'ex Gruppo Tirrenia per la gestione dei servizi marittimi (*misura 1*), quanto le misure previste dalla legge del 2010 (*misura 4*) costituiscano aiuti di Stato a favore delle società del Gruppo Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (291) Inoltre, in questa fase la Commissione ritiene in via preliminare che la vendita di beni eseguita in conformità con le disposizioni della legge Marzano, e successive modifiche (*misura 2*), potrebbe configurare un aiuto a favore degli acquirenti dei beni di Tirrenia e/o Siremar e/o della attività economica oggetto della privatizzazione nonché comportare l'obbligo, per gli acquirenti, del rimborso delle misure di aiuto incompatibili concesse in precedenza a Tirrenia e/o Siremar nella misura in cui vi sia continuità economica con gli acquirenti di Tirrenia e/o Siremar.
- (292) La priorità di attracco (*misura 3*) di cui al paragrafo 21 dell'articolo 19ter della legge del 2009 non costituisce aiuto di Stato nella misura in cui non viene solitamente remunerata. Nella misura in cui la priorità di attracco comporta una perdita di risorse statali, essa costituisce aiuto di Stato. La Commissione invita le autorità italiane a fornire chiarimenti in proposito.

4.2. Legittimità dell'aiuto

- (293) Poiché le disposizioni sono state attuate prima dell'approvazione formale da parte della Commissione, le autorità italiane non hanno adempiuto all'obbligo di sospensione, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Lo stesso criterio è valido per le sovvenzioni erogate per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico a Tirrenia e Siremar, non formalmente notificate alla Commissione.
- (294) La Commissione osserva, inoltre, che nessuna delle misure di cui al paragrafo (282) è stata notificata alla Commissione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. In ogni caso, in base alle informazioni fornite dalle autorità italiane, solamente Tirrenia ha usufruito di un finanziamento pubblico aggiuntivo dell'importo di 12 051 900 euro.

⁴³ Sentenza del 14 febbraio 1990, causa C-301/87 Francia contro Commissione, Racc. 1990 pag. I-307, punto 41.

In questa fase, la Commissione ritiene che tale finanziamento pubblico costituisca un aiuto illegale a Tirrenia.

- (295) La Commissione ricorda alle autorità italiane che qualsiasi misura di aiuto deve essere notificata in anticipo alla Commissione e non deve essere adottata prima dell'approvazione della Commissione. Di conseguenza qualsiasi sovvenzione o altra forma di vantaggio ulteriormente concessa nell'attuazione delle misure illustrate al punto (282) deve essere notificata formalmente alla Commissione prima dell'attuazione e non essere attuata prima della sua approvazione.
- (296) Inoltre, a seguito del completamento della procedura di vendita sopra descritta, anche qualsiasi aiuto incluso nella vendita dei beni costituisce un aiuto illegale.

4.3. Compatibilità dell'aiuto

4.3.1. La compensazione (misura 1)

4.3.1.1. Base giuridica

- (297) Nella misura in cui la Commissione accetta la qualifica dei servizi come SIEG, la valutazione di compatibilità deve essere eseguita ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (298) L'articolo 106, paragrafo 2, dispone che "*Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*".
- (299) Tale articolo stabilisce una deroga rispetto alla proibizione dell'aiuto di Stato di cui all'articolo 107 del TFUE nella misura in cui tale aiuto sia necessario e proporzionale e la mancanza di tale aiuto impedisca l'erogazione dei servizi di interesse economico generale a condizioni economiche accettabili. Ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 3, del TFUE spetta alla Commissione assicurare l'applicazione di tale articolo, specificando tra l'altro le condizioni da soddisfare rispetto ai criteri di necessità e proporzionalità.
- (300) In seguito alla sentenza Altmark, la Commissione ha specificato tali condizioni nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (in seguito, *disciplina quadro sui SIEG*)⁴⁴ e nella decisione della Commissione 2005/842/CE del 28 novembre 2005 riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE [attualmente articolo 106, paragrafo 2, del TFUE] agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione a fronte di obblighi di servizio pubblico concessa a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (in seguito, *decisione SIEG*)⁴⁵, che rappresentano pertanto la politica della Commissione rispetto all'applicazione delle deroghe all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. In particolare, il punto 8 della

⁴⁴ GU C 297 del 29.11.2005.

⁴⁵ GU C 312 del 29.11.2005.

disciplina quadro sui SIEG chiarisce che la Commissione considera l'aiuto proporzionato e necessario ai sensi dell'Articolo 106, paragrafo 2, del TFUE se risultano soddisfatte le condizioni stabilite dalla disciplina stessa.

(301) L'aiuto ai trasporti marittimi rientra specificamente nel campo di applicazione della decisione SIEG, che ritiene compatibile con il mercato interno e esente dai requisiti di notifica la compensazione per servizio pubblico che soddisfi le condizioni stabilite nella stessa; di conseguenza, la compatibilità dell'aiuto in questione dovrebbe essere esaminata alla luce dei criteri contenuti nella decisione SIEG.

(302) Tuttavia, l'articolo 2, paragrafo 2, di tale decisione stabilisce quanto segue:

"Nel settore dei trasporti aerei e marittimi, la presente decisione si applica soltanto agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione di obblighi di servizio pubblico, concessi ad imprese relativamente ai servizi d'interesse economico generale di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, che soddisfano le disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92 e del regolamento (CEE) n. 3577/92, ove applicabili".

(303) Il regolamento sul cabotaggio marittimo specifica che i contratti di servizio pubblico non aggiudicati in base a una gara di appalto rimangono in vigore fino alla relativa scadenza, in questo caso fino al 31 dicembre 2008. La legge in vigore ne ha di conseguenza imposto l'aggiudicazione mediante gara dal 1° gennaio 2009.

(304) A parere della Commissione, con il mantenimento in vigore delle convenzioni iniziali oltre la relativa scadenza e quindi oltre la scadenza disposta dal regolamento sul cabotaggio marittimo, l'Italia non ha adempiuto agli obblighi imposti dall'articolo 4 di tale regolamento, in base al quale uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari. Pertanto, la Commissione dovrebbe valutare se l'infrazione in questione sia tale da incidere sulla compatibilità delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico in quanto necessaria per la realizzazione dell'oggetto o del funzionamento dell'aiuto, aggravando la distorsione prodotta dall'aiuto⁴⁶ o se essa sia un'infrazione di altre norme del diritto europeo, da affrontare nel contesto giuridico e procedurale appropriato. La Commissione dubita che la proroga delle convenzioni iniziali fino alla fine del processo di privatizzazione possa essere considerata indispensabile per permettere il miglior realizzo rispetto al valore dei beni delle società del Gruppo Tirrenia nel contesto della vendita in oggetto.

(305) Ne consegue che in questa fase la Commissione ritiene che la compensazione per servizio pubblico oggetto della presente valutazione non rientri nel campo di applicazione della decisione SIEG.

(306) Inoltre, la disciplina quadro sui SIEG definisce i criteri di compatibilità delle misure soggette all'obbligo di notifica. Il punto 3 di detta disciplina esclude esplicitamente il settore dei trasporti e non è quindi applicabile al caso in questione. La Commissione può tuttavia tener conto nella propria valutazione dei principi di base definiti nella disciplina in relazione a casi specifici che non rientrano nel suo campo di applicazione, nella misura in cui riflettano la pratica della Commissione e la

⁴⁶ Causa 74/76 Iannelli & Volpi, Racc. 1997, pag. I-557, punto 14 e causa C-225/91, Matra contro Commissione, Racc. 1993, pag. I-3203, punto 41.

giurisprudenza dei tribunali dell'UE rispetto all'applicazione dell'articolo 106 del TFUE⁴⁷.

4.3.1.2. Valutazione

- (307) Ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, i servizi sovvenzionati devono corrispondere a servizi di reale interesse economico generale, devono essere affidati in modo adeguato ai beneficiari e i riceventi non devono essere compensati in modo eccessivo per il loro adempimento.
- (308) Di conseguenza è necessario valutare se:
- (a) i servizi di trasporto marittimo oggetto di valutazione costituiscano realmente servizi SIEG;
 - (b) i beneficiari siano esplicitamente incaricati dallo Stato italiano per l'offerta di servizi chiaramente definiti;
 - (c) il compenso sia proporzionato al costo netto della prestazione dei servizi pubblici.

4.3.1.2.1. SIEG reali

- (309) In base alle valutazioni di cui ai punti da (183) a (238), la Commissione ritiene che la definizione di servizio pubblico non sia sufficientemente precisa e tale da consentire alla Commissione di stabilire se contenga un errore manifesto.

4.3.1.2.2. Incarico

- (310) I beneficiari sono stati esplicitamente incaricati della prestazione dei servizi in questione. I parametri della compensazione devono essere definiti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente. Gli obblighi di servizio pubblico non sono stati tuttavia definiti in modo preciso in questa fase e in base alle informazioni disponibili la Commissione ritiene che i beneficiari non siano stati adeguatamente incaricati della missione pubblica.
- (311) La legge del 2009 chiarisce che i fornitori di servizio pubblico corrispondono alle imprese appartenenti all'ex Gruppo Tirrenia. Come accennato in precedenza, la Commissione ritiene che l'atto di incarico non fornisca una descrizione esaustiva della natura degli obblighi di servizio pubblico. Il fatto che le stesse società abbiano fornito i servizi per un lungo periodo e che presumibilmente l'entità e la natura di tali servizi non abbiano subito alterazioni significative nel tempo non basta a far concludere che l'attuale incarico definisca precisamente tali obblighi di servizio pubblico.
- (312) In effetti, come accennato ai punti (44) e (194), la Commissione è certamente consapevole del fatto che gli obblighi di servizio pubblico avrebbero dovuto essere definiti in modo dettagliato nei piani quinquennali. A questo proposito la Commissione ammette che elementi diversi dell'incarico possano essere inseriti in vari atti senza che per questo venga messa in discussione l'adeguatezza della definizione degli obblighi. Ciononostante, le autorità italiane hanno informato la Commissione

⁴⁷

Cfr. la decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato C 16/08, GU L 45 del 18.2.2011.

che per il periodo 2005–2008 non è stato adottato un piano quinquennale. Pertanto, in questa fase, la Commissione non può valutare se la definizione degli obblighi di servizio pubblico è stata chiara e precisa.

4.3.1.2.3. Proporzionalità

- (313) Poiché la Commissione non dispone di un quadro chiaro per quanto riguarda la definizione degli obblighi SIEG, non è nemmeno in grado di valutare i costi derivanti da tali obblighi e il relativo livello proporzionale di compensazione.

4.3.1.2.4. Compatibilità con gli orientamenti in materia di trasporti marittimi

- (314) Inoltre, gli orientamenti marittimi stabiliscono che nell'ambito del cabotaggio marittimo gli Stati membri possono concludere contratti di servizio pubblico per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo, aggiungendo che tali contratti di servizio pubblico e le eventuali compensazioni corrisposte in base ad essi devono soddisfare le condizioni di cui a tale disposizione e le norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione dovrebbe pertanto valutare il rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo relativamente alle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico al fine di garantire la conformità con gli orientamenti in materia di trasporti marittimi.
- (315) *Conclusione:* alla luce della precedente valutazione di compatibilità, la Commissione nutre in questa fase dubbi in merito alla compatibilità con il mercato interno dell'aiuto corrisposto sotto forma di compensazione di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

4.3.2. La privatizzazione (misura 2)

- (316) Poiché le autorità italiane ritengono che la procedura di vendita non comporti aiuto, non sono stati forniti argomenti a supporto della relativa compatibilità.
- (317) Nella fase attuale dell'indagine, la Commissione ritiene che ogni eventuale aiuto che possa essere stato concesso nel corso del processo di privatizzazione sia incompatibile in quanto non risulta ricadere nel campo di applicazione di alcuna delle deroghe previste dall'articolo 107, paragrafo 2) e paragrafo 3) del TFUE.
- (318) Inoltre, come già indicato, l'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo stabilisce che qualora uno Stato membro concluda contratti di servizio pubblico o imponga obblighi di servizio pubblico, esso lo faccia su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari. La Commissione osserva che l'organizzazione di una gara per l'acquisto dei beni dell'ex Gruppo Tirrenia in concomitanza coi nuovi contratti di servizio pubblico può essere interpretata nel senso che tali nuovi contratti di servizio pubblico sono stati assegnati su base non discriminatoria. In particolare, tutti gli operatori potenzialmente interessati sono trattati allo stesso modo e, per quanto riguarda sia Tirrenia che Siremar, non ci sono rischi di favorire le aziende esistenti in quanto la vendita avviene nel contesto di una procedura di liquidazione delle stesse. In ogni caso, qualora si verificasse un'infrazione, la Commissione dovrebbe valutare se tale eventuale infrazione incida sulla compatibilità degli eventuali aiuti che potrebbero risultare dalla privatizzazione di Tirrenia in quanto necessaria per la realizzazione dell'oggetto o del funzionamento dell'aiuto e aggravando la distorsione prodotta dall'aiuto.

4.3.3. *Priorità di attracco (misura 3)*

- (319) Come indicato, la Commissione ritiene che il vantaggio conferito dalla misura sia inerente al carattere di missione pubblica dei servizi forniti dai beneficiari nella misura in cui esso si limiti ai servizi forniti in regime di servizio pubblico. Tuttavia, poiché in questa fase la Commissione nutre dubbi in merito alla legittimità della missione SIEG di alcuni servizi erogati dai beneficiari, sulla base delle informazioni disponibili, essa non può esprimere un parere conclusivo sulla compatibilità della misura con il mercato interno.

4.3.4. *Misure disposte dalla legge del 2010 (misura 4)*

- (320) Dato che in questa fase la Commissione nutre dubbi sia in merito alla legittimità della missione pubblica che alla proporzionalità della compensazione dei costi sostenuti dalle società nell'espletamento dei servizi, essa non può ritenere che le misure di cui alla legge del 2010 (*misura 4*) siano necessarie per finanziare obblighi di servizio pubblico. L'insieme delle misure appare quindi verosimilmente un aiuto al funzionamento volto a ridurre i costi che le società appartenenti all'ex Gruppo Tirrenia avrebbero dovuto sostenere basandosi sulle proprie risorse ed è quindi da considerarsi incompatibile con il mercato interno⁴⁸.

4.3.5. *Conclusioni sulla compatibilità*

- (321) In questa fase del procedimento la Commissione conclude che le misure in discussione a favore delle società appartenenti all'ex Gruppo Tirrenia appaiono incompatibili con il mercato interno.
- (322) La Commissione ha conseguentemente deciso di avviare la procedura formale d'indagine di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in relazione alle misure 1, 2, 3 e 4.

5. **DECISIONE**

- (323) Alla luce delle precedenti considerazioni la Commissione, nell'ambito della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita la Repubblica Italiana a presentare le proprie osservazioni e a fornire ogni informazione che possa contribuire a valutare le misure descritte, entro un mese dal ricevimento della presente lettera. Essa richiede inoltre alle autorità italiane di inoltrare immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.
- (324) La Commissione richiede in particolare alle autorità italiane di presentare osservazioni e di fornire ulteriori informazioni in merito al seguente elenco di elementi, da non considerarsi comunque esaustivo:

- ogni informazione necessaria per valutare la compatibilità con il mercato interno della compensazione pagata a ciascuna società appartenente all'ex Gruppo Tirrenia, comprese Tirrenia e Siremar durante il periodo 2009-2011 (descrizione chiara dei servizi forniti e degli obblighi di servizio pubblico imposti). Per quanto riguarda Tirrenia e Siremar, tali informazioni dovrebbero anche includere l'importo esatto della compensazione, compreso l'utile consentito, nonché la giustificazione della

⁴⁸ Cfr. nota 43.

ragionevolezza di tale livello di utile, in considerazione del rischio sostenuto dalle società nell'adempimento del servizio;

- una chiara descrizione degli eventuali servizi forniti da Tirrenia e Siremar non rientranti nell'ambito del regime di servizio pubblico;

- ogni informazione necessaria a valutare se la procedura di vendita abbia dato luogo a un prezzo di mercato sostenuto per i beni di Tirrenia e di Siremar: la metodologia di selezione dell'esperto indipendente, la valutazione prodotta dall'esperto, una descrizione complessiva delle trattative che hanno portato alla selezione dell'offerta vincente e di tutte le offerte ricevute, al fine di consentire alla Commissione di confrontare i prezzi di acquisto offerti da tutti i partecipanti alla gara.

- (325) La Commissione ricorda alle autorità italiane che, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE le misure di aiuto descritte nel punto (282), nonché qualsiasi altro aiuto concesso, nel quadro del processo di privatizzazione, agli acquirenti delle società o all'attività economica svolta dall'ex Gruppo Tirrenia per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in base alle nuove convenzioni/contratti di servizio pubblico deve essere notificato in anticipo alla Commissione.
- (326) La presente decisione riguarda unicamente gli aspetti relativi agli aiuti di Stato e non pregiudica in alcun modo qualsiasi ulteriore possibile valutazione da parte della Commissione in merito all'osservanza di altre disposizioni del trattato.
- (327) La Commissione richiama l'attenzione sull'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, che dispone che qualsiasi aiuto ottenuto illegalmente possa essere recuperato presso i beneficiari.
- (328) La Commissione avverte la Repubblica Italiana che provvederà a informare le parti interessate mediante pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea. Essa provvederà, inoltre, a informare le parti interessate nei paesi EFTA, firmatari dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una nota nel supplemento SEE della Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, oltre a informare l'Autorità di Sorveglianza EFTA inviando una copia della presente lettera. Tutte le parti interessate citate verranno invitate a presentare le loro osservazioni entro un mese dalla data di tale pubblicazione.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Il mancato ricevimento di una richiesta motivata entro il termine suddetto sarà interpretato dalla Commissione come tacito assenso alla divulgazione del testo integrale della lettera. La domanda e le citate informazioni richieste dovranno essere inviate a mezzo lettera raccomandata o fax all'indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
B-1049 Bruxelles
Fax: 0032 (0) 2 296 12 42.

Distinti saluti,
Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente