



2025/440

14.3.2025

DECISIONE (UE) 2025/440 DELLA COMMISSIONE

dell'8 luglio 2024

relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Campania hanno dato esecuzione a favore di Caremar e della sua acquirente SNAV/Rifim

[notificata con il numero C(2024) 4656]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma delle disposizioni succitate ⁽¹⁾, e tenuto conto di dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 5 ottobre 2011, a seguito di diverse denunce ⁽²⁾ e numerosi scambi con le autorità italiane ⁽³⁾, la Commissione ha avviato un procedimento di indagine formale nei confronti di varie misure adottate dall'Italia a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia («la decisione di avvio del 2011») ⁽⁴⁾. Con decisione del 7 novembre 2012, modificata il 19 dicembre 2012 («la decisione di estensione del 2012») ⁽⁵⁾, la Commissione ha esteso l'indagine formale ad alcune misure supplementari di sostegno pubblico adottate a favore di tali società.

⁽¹⁾ GU C 28 dell'1.2.2012, pag. 18 e GU C 84 del 22.3.2013, pag. 58.

⁽²⁾ 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 la Commissione ha ricevuto sei denunce relative a varie misure di sostegno adottate dallo Stato italiano a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia, che era costituito dalle compagnie marittime Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia»), Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. («Caremar»), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. («Saremar»), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. («Siremar») e Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. («Toremar»).

⁽³⁾ Per quanto riguarda Caremar, il 29 luglio 2010 le autorità italiane avevano notificato alla Commissione la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta dallo Stato italiano a Caremar nel 2009 e nel 2010. La notifica e i successivi scambi con le autorità italiane, che tra l'altro hanno esteso la notifica alle compensazioni versate fino alla fine del 2011, sono stati registrati con il numero N 338/2010. Tuttavia, la misura è stata successivamente registrata come aiuto non notificato con i numeri SA 32014, SA 32015 e SA 32016, in quanto il sostegno statale è stato concesso prima che la Commissione potesse prendere posizione in merito alla sua compatibilità con il mercato interno. Il 28 settembre 2011 l'Italia ha informato la Commissione della propria intenzione di privatizzare le società regionali dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar.

⁽⁴⁾ La decisione di avvio del 2011 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GU C 28 dell'1.2.2012, pag. 18). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

⁽⁵⁾ La decisione di estensione del 2012 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GU C 84 del 22.3.2013, pag. 58). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

- (2) Per quanto concerne Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar e Laziomar, la Commissione ha già chiuso il procedimento di indagine formale di cui sopra con decisioni distinte per ciascuna delle suddette società del gruppo Tirrenia ⁽⁶⁾.
- (3) Per quanto concerne Caremar, la decisione di avvio del 2011 riguardava le misure seguenti:
- le compensazioni concesse per la gestione di una serie di rotte marittime tra il 1° gennaio 2009 e il 31 dicembre 2011;
 - la priorità nell'assegnazione degli accosti stabilita dal decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 («decreto-legge 135/2009»), convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166 («legge 166/2009»);
 - le misure stabilite dal decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125 («decreto-legge 125/2010»), convertito nella legge 1° ottobre 2010, n. 163 («legge 163/2010»); e
 - il processo di privatizzazione di Caremar.
- (4) Il 15 novembre 2011, il 30 novembre 2011 e il 16 marzo 2012 l'Italia ha presentato osservazioni in merito alle misure oggetto della decisione di avvio del 2011. Con lettera del 19 luglio 2012, le autorità italiane hanno fornito informazioni supplementari in merito alla privatizzazione di Caremar. Tali informazioni, che comprendono una descrizione dettagliata delle condizioni imposte ai potenziali offerenti, non erano state messe a disposizione della Commissione all'epoca dell'adozione della decisione di avvio del 2011. Il 4 ottobre 2012, a seguito di una richiesta di informazioni inviata dalla Commissione il 18 luglio 2012, le autorità italiane hanno trasmesso ulteriori informazioni.
- (5) Il 19 e il 21 marzo 2012 Caremar ha presentato osservazioni in merito alla decisione di avvio del 2011. Il 26 marzo 2012 tali osservazioni sono state trasmesse all'Italia, che il 26 aprile 2012 ha confermato di condividerle.
- (6) La Commissione ha inoltre ricevuto osservazioni nonché denunce da diverse società in merito alla compensazione concessa a Caremar per la fornitura di servizi nel golfo di Napoli. Le denunce sono state trattate dalla Commissione come osservazioni presentate dagli interessati nell'ambito del procedimento di indagine formale, in quanto vertevano sul medesimo oggetto della decisione di avvio del 2011.
- (7) Il 28 febbraio 2012 la società Alilauro S.p.A. («Alilauro») ha presentato una denuncia per presunti aiuti di Stato illegali concessi a Caremar a seguito della proroga della convenzione iniziale. Il 7 marzo 2012 Alilauro ha presentato le sue osservazioni sulla decisione di avvio del 2011.

⁽⁶⁾ Con decisione (UE) 2018/261 della Commissione, del 22 gennaio 2014, relativa alle misure di aiuto SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) cui la Regione Sardegna ha dato esecuzione a favore di Saremar (GU L 49 del 22.2.2018, pag. 22), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale in relazione ad alcune misure adottate dalla regione Sardegna a favore di Saremar. Con decisione (UE) 2022/756 della Commissione del 30 settembre 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Sardegna hanno dato esecuzione a favore di Saremar (GU L 138 del 17.5.2022, pag. 19), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale in relazione alle restanti misure concesse a Saremar. Con decisione (UE) 2020/1412 della Commissione del 2 marzo 2020 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Tirrenia di Navigazione e della sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 45), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure concesse a Tirrenia e alla sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione per il periodo 2009-2020. Con decisione (UE) 2022/348 della Commissione del 17 giugno 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Toscana hanno dato esecuzione a favore di Toremar e della sua acquirente Moby (GU L 64 del 2.3.2022, pag. 6), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure concesse a Toremar e alla sua acquirente Moby S.p.A. per il periodo 2009-2023. Con decisione (UE) 2022/448 della Commissione, del 17 giugno 2021, relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Siremar e della sua acquirente Società Navigazione Siciliana (GU L 97 del 24.3.2022, pag. 1), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure concesse a Siremar e alla sua acquirente Società Navigazione Siciliana per il periodo 2009-2028. Con decisione (UE) 2022/1328 della Commissione del 30 settembre 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Lazio hanno dato esecuzione a favore di Laziomar e della sua acquirente CLN (GU L 200 del 29.7.2022, pag. 154), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure concesse a Laziomar e alla sua acquirente Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. per il periodo 2011-2024.

- (8) Il 29 febbraio 2012 la Commissione ha ricevuto osservazioni dalle società Medmar Navi S.p.A. («Medmar») e Navigazione Libera del Golfo S.r.l. («NLG»), il 1° marzo 2012 dalla società SNAV S.p.A. («SNAV») e dall'Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei («ACAP») e il 5 marzo 2012 dalla società Grandi Navi Veloci («GNV»). Il 16 marzo 2012 la Commissione ha trasmesso all'Italia le osservazioni presentate da NLG, SNAV, ACAP e GNV, alle quali l'Italia non ha risposto nonostante un sollecito inviato alle autorità italiane il 1° ottobre 2012. Il 19 marzo 2012 la Commissione ha trasmesso le osservazioni di Medmar all'Italia, che ha risposto in merito il 24 aprile 2012.
- (9) Il 7 novembre 2012, adottando la decisione di estensione del 2012, la Commissione ha esteso il procedimento di indagine anche alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a tutte le società dell'ex gruppo Tirrenia fino al completamento della privatizzazione. Per quanto concerne Caremar, l'estensione riguardava le misure seguenti:
- la compensazione concessa a Caremar, a far data dal 1° gennaio 2012, alle medesime condizioni del 2011;
 - la compensazione da versare per la prestazione del servizio pubblico nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico; e
 - le condizioni imposte dalle autorità italiane ai potenziali offerenti nell'ambito della procedura per la vendita di Caremar.
 - L'Italia ha presentato le proprie osservazioni in merito alla decisione di estensione del 2012 con lettere del 7 e del 13 dicembre 2012.
- (10) Alla Commissione sono altresì pervenute osservazioni da GNV, il 3 dicembre 2012, Medmar, il 29 febbraio 2013 e il 5 marzo 2013, NLG, il 5 marzo 2013 e Alilauro, il 13 marzo 2013.
- (11) Il 26 febbraio 2013, il 12 marzo 2013 e il 12 aprile 2013 le autorità italiane hanno presentato informazioni supplementari in merito alla compensazione e alla privatizzazione di Caremar.
- (12) Il 20 giugno 2014 le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione copia della sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Campania, del 28 maggio 2014, che annullava la procedura di gara per la privatizzazione di Caremar. Le autorità italiane hanno comunicato alla Commissione che avverso tale sentenza era pendente un ricorso davanti al Consiglio di Stato italiano. Il 10 febbraio 2015 il Consiglio di Stato italiano ha annullato la sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Campania del 28 maggio 2014 e ha confermato l'aggiudicazione definitiva dell'attività di Caremar a SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»).
- (13) Il 15 luglio 2015 Marworld Ship Management and Service S.p.A. («Marworld») ha presentato alla Commissione una denuncia relativa alla procedura di privatizzazione di Caremar⁽⁷⁾. Poiché riguardava una questione formante oggetto della decisione di avvio del 2011 e della decisione di estensione del 2012, la denuncia è stata trattata dalla Commissione alla stregua delle osservazioni presentate dagli interessati nell'ambito del procedimento di indagine formale.

(7) La denuncia è stata registrata dalla Commissione con il numero SA.42685.

- (14) Tra il 2014 e il 2019 la Commissione si è concentrata sul procedimento di indagine formale relativo alle altre società del gruppo Tirrenia, dando priorità, come richiesto dalle autorità italiane, alle società Saremar ⁽⁸⁾ e Tirrenia ⁽⁹⁾. L'indagine ha condotto all'adozione, nel periodo 2014-2022, delle decisioni finali relative alle società Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar e Laziomar (cfr. considerando 2). Parallelamente, il 2 marzo 2020 la Commissione ha concluso l'indagine sulle società del gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia, compresa Caremar, per il periodo 1992-2008 ⁽¹⁰⁾.
- (15) Il 25 gennaio 2018, il 14 marzo 2019, il 10 agosto 2021 e l'8 dicembre 2022 la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di trasmettere informazioni supplementari in merito a Caremar. Le autorità italiane hanno fornito le informazioni il 9 maggio 2018, il 31 maggio 2019, il 14 giugno 2019, il 1° ottobre 2021, il 27 dicembre 2022 e il 3 febbraio 2023. Inoltre, nel periodo compreso tra ottobre 2022 e maggio 2023 si sono svolti con le autorità italiane diversi scambi informali via e-mail.
- (16) Il 29 maggio 2024 l'Italia ha convenuto in via eccezionale di rinunciare ai diritti conferiti ai sensi dell'articolo 342 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento n. 1/1958 ⁽¹¹⁾ e di acconsentire all'adozione e alla notifica in inglese della presente decisione.
- (17) La presente decisione chiude il procedimento di indagine formale avviato con la decisione di avvio del 2011 ed esteso con la decisione di estensione del 2012 per la parte che riguarda le misure concesse a Caremar e alla sua acquirente, ossia il raggruppamento temporaneo di imprese SNAV/Rifim.

2. CONTESTO

- (18) Caremar fornisce servizi di trasporto marittimo principalmente tra l'Italia continentale (Napoli, Sorrento e Pozzuoli) e le isole del golfo di Napoli (Capri, Ischia, Procida); fino al 1° giugno 2011 ha prestato questo tipo di servizi anche tra l'Italia continentale (Formia e Anzio) e le isole di Ponza e Ventotene nell'arcipelago pontino.
- (19) Caremar effettua i servizi di cui sopra nel quadro di contratti di servizio pubblico con obblighi di servizio pubblico («OSP»). La presente decisione riguarda i servizi di trasporto marittimo forniti da Caremar sulla base: i) del contratto di servizio pubblico con scadenza alla fine del 2008 (la «convenzione iniziale») prorogato per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012; e ii) del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo dal 16 luglio 2015 al 15 luglio 2024.

⁽⁸⁾ Con lettera del 14 maggio 2013, la Regione Sardegna ha chiesto alla Commissione di separare le misure riguardanti Saremar dal procedimento di indagine formale avviato con la decisione di avvio del 2011 ed esteso con la decisione di estensione del 2012 e di dare priorità alle misure relative a questa società, in particolare in vista della sua imminente privatizzazione.

⁽⁹⁾ Con nota del 2 agosto 2017, le autorità italiane hanno chiesto alla Commissione di dare priorità alla conclusione dell'indagine relativa a Tirrenia e alla sua acquirente CIN alla luce di alcune clausole inserite nel contratto di vendita concluso con CIN. Inoltre, tra tutti i nuovi contratti di servizio pubblico conclusi con gli acquirenti delle società dell'ex gruppo Tirrenia, quello stipulato con CIN era il primo a scadere.

⁽¹⁰⁾ Decisione (UE) 2020/1411 della Commissione del 2 marzo 2020 relativa all'aiuto di Stato n. C 64/99 (ex NN 68/99) al quale l'Italia ha dato esecuzione in favore delle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia) (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU L 17 del 6.10.1958, pag. 385).

- (20) Dal 1° agosto 2012 al 15 luglio 2015 Caremar ha fornito servizi di trasporto marittimo sulla base di un contratto di servizio pubblico stipulato il 19 dicembre 2012 tra la Regione Campania e Caremar (il «contratto ponte») ⁽¹²⁾. Tale contratto prevedeva, a decorrere dal 1° agosto 2012 (data in cui cessava di applicarsi la proroga della convenzione iniziale di cui alla legge 163/2010), la prosecuzione dei servizi forniti da Caremar nel golfo di Napoli durante la proroga della convenzione iniziale. Inizialmente, il contratto ponte doveva scadere il 31 dicembre 2012, ma è stato prorogato, in un primo tempo, fino al 31 dicembre 2013 e, successivamente, con varie delibere della Giunta regionale della Campania ⁽¹³⁾, fino al 15 luglio 2015, ossia fino alla data di completamento del processo di privatizzazione di Caremar e di entrata in vigore del nuovo contratto di servizio pubblico concluso con l'acquirente di Caremar. Il contratto ponte non rientra nell'ambito dell'indagine formale oggetto della decisione di avvio del 2011 e della decisione di estensione del 2012 ⁽¹⁴⁾ e pertanto non viene valutato dalla Commissione nella presente decisione.
- (21) Le attività di Caremar sono circoscritte alla fornitura dei servizi pubblici marittimi affidatili dalle autorità italiane, ossia i servizi contemplati, dapprima, dalla convenzione iniziale prorogata e dal contratto ponte e, successivamente, dal nuovo contratto di servizio pubblico.
- (22) Il gruppo Tirrenia, che è appartenuto allo Stato italiano per il tramite della società Fintecna ⁽¹⁵⁾, comprendeva inizialmente sei società, ossia Tirrenia, Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Tali società fornivano servizi di trasporto marittimo sulla base di contratti distinti di servizio pubblico conclusi con lo Stato italiano nel 1991 e rimasti in vigore per venti anni tra il gennaio 1989 e il dicembre 2008. La società Fintecna deteneva il 100 % del capitale sociale di Tirrenia, che a sua volta deteneva il 100 % delle società regionali Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar. Adriatica, che serviva diverse rotte tra Italia e Albania, Croazia, Grecia e Montenegro, si è fusa con Tirrenia nel 2004.
- (23) Tali contratti di servizio pubblico avevano lo scopo di garantire, per le rotte interessate, la regolarità e l'affidabilità dei servizi di trasporto marittimo. A tal fine, l'Italia ha concesso alle società del gruppo Tirrenia una compensazione pubblica per i servizi forniti nel quadro di detti contratti di servizio pubblico.
- (24) L'articolo 1 della convenzione iniziale prevedeva che i porti da servire, la tipologia delle navi da utilizzare e la frequenza richiesta per il servizio oggetto dell'incarico a Caremar fossero definiti in dettaglio per mezzo di piani quinquennali. L'ultimo piano quinquennale approvato formalmente per Caremar è quello relativo al periodo 2000-2004, mentre per il periodo 2005-2008 ne è stato elaborato uno che non è mai stato approvato formalmente dai ministeri competenti. Le autorità italiane hanno spiegato che non era più possibile una pianificazione a lungo termine in ragione della mancanza di una previsione di bilancio dei fondi richiesti e che, al contrario, il governo ha adottato decisioni ad hoc.

⁽¹²⁾ Con delibera n. 502 del 21 settembre 2012, la Regione Campania ha autorizzato la conclusione di un contratto ponte con Caremar e, con decreto dirigenziale n. 314 del 19 dicembre 2012, ha approvato il contratto ponte stipulato.

⁽¹³⁾ Il contratto ponte è stato prorogato più volte fino al completamento del processo di privatizzazione di Caremar (con delibera della Giunta regionale n. 191 del 18 giugno 2013, fino al 31 dicembre 2013; con deliberazione Giunta regionale n. 632 del 27 dicembre 2013, fino al 28 febbraio 2014; con delibera della Giunta regionale n. 60 del 28 febbraio 2014, fino al 30 aprile 2014; con delibera della Giunta regionale n. 123 del 29 aprile 2014, fino al 30 giugno 2014; con deliberazione Giunta regionale n. 243 del 27 giugno 2014, fino al 31 dicembre 2014; con delibera della Giunta regionale n. 697 del 23 dicembre 2014, fino al 31 marzo 2015 e con delibera della Giunta regionale n. 161 del 28 marzo 2015, al più tardi fino al 31 luglio 2015). Con la legge 24 dicembre 2012, n. 228, l'Italia ha autorizzato il versamento alla Regione Campania delle risorse necessarie per garantire la continuità territoriale dei servizi marittimi nell'area regionale fino al completamento del processo di privatizzazione di Caremar.

⁽¹⁴⁾ Cfr. considerando 54 e 55 della decisione di estensione del 2012.

⁽¹⁵⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) è interamente di proprietà del ministero italiano dell'Economia e delle finanze ed è specializzata nella gestione di partecipazioni e processi di privatizzazione; inoltre, si occupa di progetti di razionalizzazione e ristrutturazione di società che attraversano difficoltà industriali, finanziarie od organizzative.

- (25) La convenzione iniziale tra l'Italia e Caremar è già stata valutata dalla Commissione nella sua decisione (UE) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾ che conclude l'indagine in materia di aiuti di Stato relativa alle società del gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia, per il periodo 1992-2008 ⁽¹⁷⁾. In tale decisione la Commissione ha ritenuto che gli aiuti concessi a Caremar per la prestazione di servizi di trasporto di cabotaggio marittimo costituissero aiuti esistenti.
- (26) I servizi di trasporto di cabotaggio marittimo prestati, concepiti essenzialmente per rispondere alle esigenze di mobilità delle comunità locali, erano comparabili a una rete di trasporto periurbano in termini di frequenze e di orari, specialmente per quanto riguarda il golfo di Napoli.

3. MISURE OGGETTO DELL'INDAGINE FORMALE

- (27) L'indagine formale oggetto della decisione di avvio del 2011 e della decisione di estensione del 2012 riguarda, per quanto concerne Caremar, le misure seguenti:
- a) la compensazione concessa a Caremar per la fornitura di servizi di trasporto marittimo nel quadro della convenzione iniziale prorogata (ossia dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012);
 - b) la priorità nell'assegnazione degli accosti stabilita dalla legge 166/2009;
 - c) le misure previste dalla legge 163/2010;
 - d) la privatizzazione di Caremar, comprese le condizioni imposte dalle autorità italiane ai potenziali offerenti nell'ambito della procedura per la vendita di Caremar;
 - e) la compensazione concessa per la fornitura di servizi di trasporto marittimo nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico.

3.1. L'organizzazione dei servizi di trasporto marittimo di Caremar dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012

3.1.1. Gli OSP

- (28) L'articolo 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207 («decreto-legge 207/2008»), convertito nella legge 27 febbraio 2009, n. 14 («legge 14/2009»), ha stabilito la proroga per un anno, fino al 31 dicembre 2009, della convenzione iniziale (nonché dei contratti di servizio pubblico affidati alle altre società del gruppo Tirrenia) che doveva inizialmente scadere il 31 dicembre 2008.

⁽¹⁶⁾ Decisione (UE) 2020/1411 della Commissione del 2 marzo 2020 relativa all'aiuto di Stato n. C 64/99 (ex NN 68/99) al quale l'Italia ha dato esecuzione in favore delle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia) (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 1).

⁽¹⁷⁾ Il 6 agosto 1999 la Commissione ha avviato il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE in relazione alla compensazione corrisposta alle sei società del gruppo Tirrenia, compresa Caremar. Durante la fase di indagine le autorità italiane hanno richiesto di scomporre il caso relativo al gruppo Tirrenia per dare priorità al raggiungimento di una decisione finale in relazione a Tirrenia. Tale richiesta era motivata dalla volontà delle autorità italiane di procedere alla privatizzazione del gruppo cominciando proprio da Tirrenia e dall'intento di accelerare detto processo in riferimento a questa società. La Commissione ha ritenuto di poter accogliere la richiesta delle autorità italiane e, con decisione 2001/851/CE della Commissione, del 21 giugno 2001, relativa agli aiuti di Stato corrisposti dall'Italia alla compagnia marittima Tirrenia di Navigazione (GU L 318 del 4.12.2001, pag. 9) ha chiuso il procedimento avviato in merito agli aiuti corrisposti a Tirrenia. Gli aiuti sono stati dichiarati compatibili fatto salvo il rispetto di taluni impegni da parte delle autorità italiane. Con decisione 2005/163/CE della Commissione, del 16 marzo 2004, relativa agli aiuti di Stato corrisposti dall'Italia alle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (gruppo Tirrenia) (GU L 53 del 26.2.2005, pag. 29), la Commissione ha dichiarato che la compensazione concessa dall'Italia a Caremar e alle altre società del gruppo Tirrenia (ad eccezione di Tirrenia, che era oggetto della decisione 2001/851/CE della Commissione) era in parte compatibile con il mercato interno, in parte compatibile fatto salvo il rispetto di un certo numero di impegni da parte delle autorità italiane e in parte incompatibile con il mercato interno. La decisione 2005/163/CE è stata annullata dal Tribunale con sentenza del 4 marzo 2009 (cause riunite), *Tirrenia di Navigazione SpA* (T-265/04), *Caremar SpA e altri* (T-292/04) e *Navigazione Libera del Golfo SpA* (T-504/04) contro Commissione delle Comunità europee, ECLI:EU:T:2009:48. Per conformarsi a tale sentenza, la Commissione ha riaperto il procedimento di indagine formale, che si è infine concluso con la decisione (UE) 2020/1411 della Commissione.

- (29) L'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito nella legge 166/2009, ha disposto, in vista della privatizzazione delle società del gruppo Tirrenia, il trasferimento della partecipazione di Caremar dall'impresa madre Tirrenia alla Regione Campania, senza corresponsione di corrispettivo. La Regione Campania avrebbe successivamente ceduto alla Regione Lazio il ramo d'azienda di Caremar che effettuava i collegamenti di trasporto con l'arcipelago pontino su base indipendente, sotto la denominazione Laziomar ⁽¹⁸⁾.
- (30) L'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito nella legge 166/2009, ha specificato inoltre che entro il 31 dicembre 2009 sarebbero stati concordati nuovi contratti di servizio pubblico tra lo Stato italiano e Tirrenia e Siremar. Analogamente, i servizi regionali sarebbero stati regolati nel quadro di progetti di contratti di servizio pubblico che dovevano essere concordati tra le autorità regionali di Sardegna e Toscana e rispettivamente Saremar e Toremar entro il 31 dicembre 2009 e tra la Regione Campania e Caremar entro il 28 febbraio 2010. I progetti di nuovi contratti di servizio pubblico sarebbero stati quindi messi a gara insieme alle società stesse e sarebbero stati firmati con gli acquirenti all'atto del completamento della privatizzazione di ciascuna di tali società ⁽¹⁹⁾.
- (31) A tal fine, per quanto riguarda Caremar, l'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito nella legge 166/2009, ha prorogato ulteriormente la convenzione iniziale dal 1° gennaio 2010 fino al 30 settembre 2010.
- (32) L'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito nella legge 166/2009, ha inoltre fissato i massimali per la compensazione annua da corrispondere per l'esercizio dei servizi pubblici a decorrere dal 1° gennaio 2010 (nel quadro della proroga della convenzione iniziale nonché dei nuovi contratti di servizio pubblico). Per quanto riguarda Caremar, tale massimale è stato fissato a un totale di 29 869 832 EUR ⁽²⁰⁾.
- (33) L'articolo 1, comma 5-bis, del decreto-legge 125/2010, convertito nella legge 163/2010, ha stabilito l'ulteriore proroga della convenzione iniziale dal 1° ottobre 2010 fino al completamento dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar, portati a termine rispettivamente il 19 luglio 2012 e il 31 luglio 2012. Per quanto riguarda Caremar, la convenzione iniziale prorogata si applicava quindi fino al 31 luglio 2012.
- (34) Le rotte soggette a OSP gestite da Caremar nel quadro della convenzione iniziale prorogata erano:
- a) nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012, otto rotte nel golfo di Napoli (Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Napoli, Procida/Pozzuoli) — in tale periodo gli OSP imposti a Caremar hanno subito solo variazioni molto marginali in termini di frequenze e orari (come sintetizzato al considerando 39); e
 - b) nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 maggio 2011 ⁽²¹⁾, tre rotte nell'arcipelago pontino (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) — in tale periodo gli OSP imposti a Caremar relativamente a queste rotte non hanno subito modifiche.

⁽¹⁸⁾ Tale cessione è stata formalizzata il 1° giugno 2011.

⁽¹⁹⁾ Articolo 19-ter, comma 10, della legge 166/2009.

⁽²⁰⁾ Di cui 19 839 226 EUR dalla Campania e 10 030 606 EUR dal Lazio.

⁽²¹⁾ Dal 1° giugno 2011 la gestione di queste rotte è passata alla neocostituita Laziomar. La Commissione ha valutato la compensazione concessa a Laziomar per la gestione di tali rotte dal 1° giugno 2011 al 14 gennaio 2024 nella sua decisione del 30 settembre 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) cui l'Italia e la Regione Lazio hanno dato esecuzione a favore di Laziomar (GU L 200 del 29.7.2022, pag. 154), cfr. nota 6.

Figura 1

Rotte gestite da Caremar nel golfo di Napoli nel periodo 2009-2012

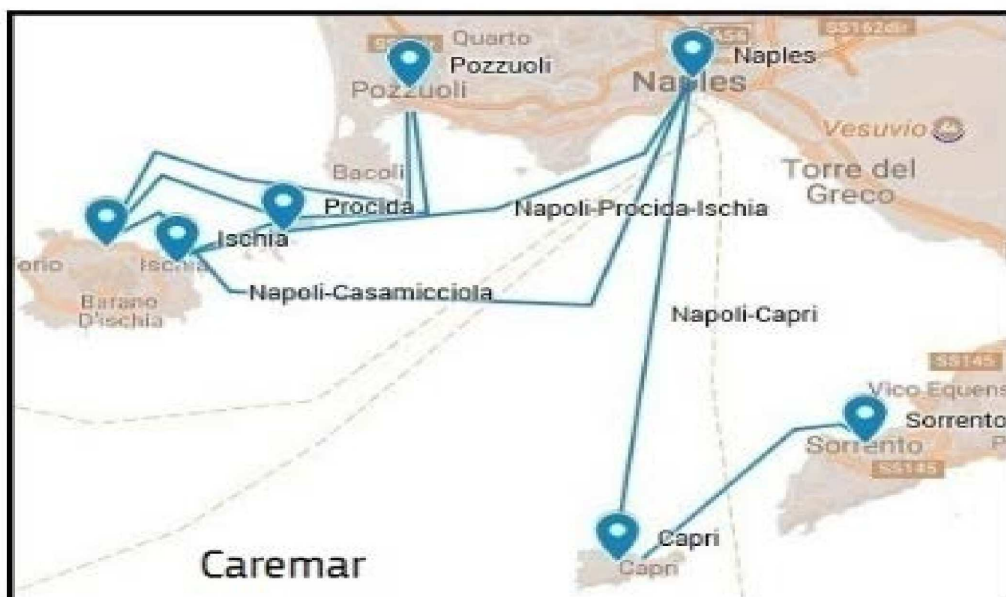
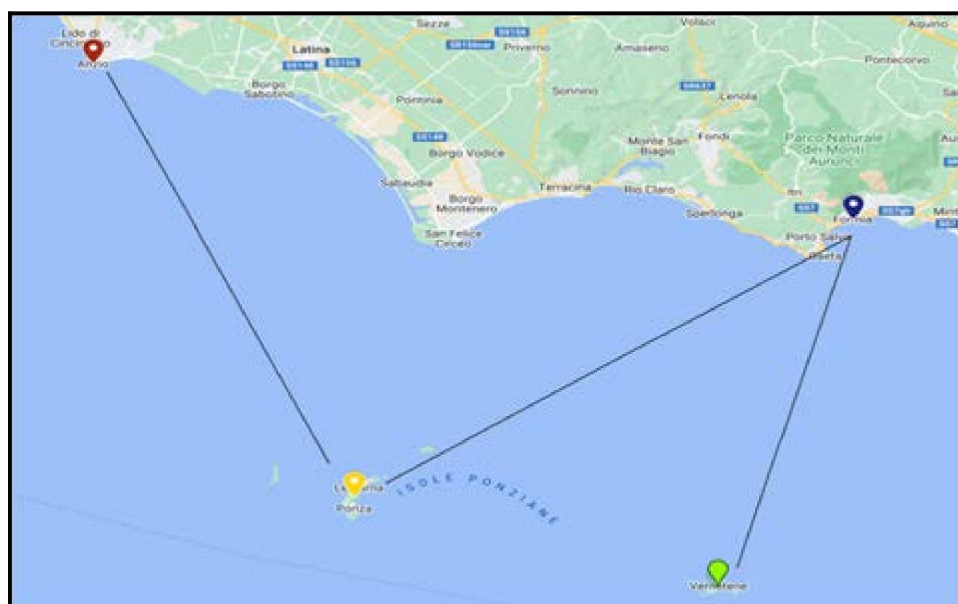


Figura 2

Rotte gestite da Caremar nell'arcipelago pontino nel periodo 2009-2011



- (35) Gli obblighi connessi alle rotte di cui al considerando 34 corrispondevano a quelli che erano stati imposti a Caremar nell'ambito della convenzione iniziale e sono rimasti pressoché invariati, tranne per alcune modifiche in termini di frequenze e orari che nel corso degli anni la Regione Campania ha introdotto nei quadri accosti, approvati e pubblicati dalla stessa Regione, al fine di adeguare l'offerta alla domanda degli utenti, come spiegato di seguito.

- (36) Il 1° gennaio 2009, ossia al momento della prima proroga della convenzione iniziale ⁽²²⁾, gli OSP imposti a Caremar in termini di tipologia delle navi, frequenze e orari erano identici a quelli che erano stati definiti nell'ambito della convenzione iniziale ⁽²³⁾. Nello specifico:
- a) sulla rotta **Capri/Sorrento** Caremar doveva fornire tutto l'anno otto servizi misti giornalieri (ossia di trasporto passeggeri, veicoli ed effetti postali) mediante traghetto veloce («TMV» ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾;
 - b) sulla rotta **Capri/Napoli** Caremar doveva fornire tutto l'anno sei servizi misti giornalieri per/da Napoli (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ mediante TMV (50 minuti di traversata)/traghetto (1 ora e 20 minuti di traversata) ⁽²⁷⁾. Inoltre, in estate doveva fornire otto servizi misti supplementari: sette mediante TMV/traghetto per tutto il periodo estivo ⁽²⁸⁾ e uno aggiuntivo mediante TMV solo nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre ⁽²⁹⁾;
 - c) sulla rotta **Ischia/Napoli** Caremar doveva fornire tutto l'anno tre servizi misti giornalieri mediante traghetto per Napoli (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ e quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo per/da Napoli (Beverello) ⁽³¹⁾;
 - d) sulla rotta **Ischia/Procida/Napoli** Caremar doveva fornire tutto l'anno quattordici servizi misti giornalieri mediante traghetto per/da Napoli (Calata Massa) ⁽³²⁾ e otto servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo per/da Napoli (Beverello) ⁽³³⁾;
 - e) sulla rotta **Ischia/Procida/Pozzuoli** Caremar doveva fornire durante tutto l'anno sei servizi misti giornalieri mediante traghetto ⁽³⁴⁾;
 - f) sulla rotta **Ischia/Procida** Caremar non doveva fornire alcun servizio supplementare rispetto a quelli già prestati sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli;
 - g) sulla rotta **Procida/Pozzuoli**, oltre alle corse da effettuare sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar doveva fornire tutto l'anno due servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo ⁽³⁵⁾;

⁽²²⁾ Stabilita dal decreto-legge 207/2008 convertito nella legge 14/2009, cfr. considerando 28.

⁽²³⁾ Deliberazione di Giunta regionale n. 548 del 1° aprile 2007.

⁽²⁴⁾ TMV è l'acronimo di «Traghetto Motonave Veloce».

⁽²⁵⁾ Ossia da Capri a Sorrento (25 minuti di traversata) alle **7:00, 8:40, 13:40 e 18:15** e da Sorrento a Capri (20 minuti di traversata) alle **7:45, 9:25, 14:30 e 19:00**.

⁽²⁶⁾ Il porto di Napoli comprende diversi moli: i più importanti sono il molo Calata Massa (per TMV e traghetti) e il molo Beverello (per gli aliscafi).

⁽²⁷⁾ Ossia da Napoli a Capri alle **5:40** (TMV), **17:00** (TMV) e **18:40** (traghetto) e da Capri a Napoli alle **14:50** (traghetto), **15:40** (TMV) e **19:50** (TMV).

⁽²⁸⁾ Ossia da Napoli a Capri alle **7:35** (traghetto), **12:15** (TMV), e **12:55** (traghetto) e da Capri a Napoli alle **5:45** (traghetto), **9:30** (traghetto), **10:25** (TMV) e **20:05** (TMV) (orario spostato alle 22:20 nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre).

⁽²⁹⁾ Ossia da Napoli a Capri alle **21:10**.

⁽³⁰⁾ Ossia dal porto di Ischia a Napoli (1 ora e 25 minuti di traversata) alle **9:00, 13:50 e 20:10**.

⁽³¹⁾ Ossia dal porto di Ischia a Napoli (45 minuti di traversata) alle **6:50** e alle **8:50**; da Napoli al porto di Ischia (45 minuti di traversata) alle **7:50** e alle **18:15**.

⁽³²⁾ Ossia da Napoli a Ischia via Procida (durata totale 1 ora e 40 minuti) alle **6:25** (con partenza da Procida alle 7:30), alle **8:55** (con partenza da Procida alle 10:00), alle **10:40** (con partenza da Procida alle 11:55), alle **14:30** da Napoli a Procida (con partenza da Procida alle 15:35), alle **15:40** (con partenza da Procida alle 16:45), alle **17:30** (con partenza da Procida alle 18:35), alle **19:20** (con partenza da Procida alle 20:25) e alle **21:55** (con partenza da Procida alle 23:00). Da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **6:45** (con partenza da Procida alle 7:15), alle **12:30** (con partenza da Procida alle 12:55), alle **15:20** (con partenza da Procida alle 16:50), alle **17:15** (con partenza da Procida alle 17:45) e alle **19:30** (con partenza da Procida alle 20:00).

⁽³³⁾ Ossia da Napoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora e 10 minuti di traversata) alle **9:55** (con partenza da Procida alle 10:35), alle **13:10** (con partenza da Procida alle 13:50), alle **15:10** (con partenza da Procida alle 15:50) e alle **20:20** (con partenza da Procida alle 20:55). Da Ischia a Napoli via Procida (in totale 1 ora e 10 minuti di traversata) alle **12:00** (con partenza da Procida alle 12:10), alle **14:15** (con partenza da Procida alle 15:05), alle **16:15** (con partenza da Procida alle 16:25) e alle **19:10** (con partenza da Procida alle 19:20).

⁽³⁴⁾ Ossia da Ischia a Pozzuoli via Procida (in totale 1 ora di traversata) alle **8:30** (con partenza da Procida alle 8:50), alle **11:20** (con partenza da Procida alle 11:40) e alle **17:35** (con partenza da Procida alle 18:00).

Da Pozzuoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora di traversata) alle **9:55** (con partenza da Procida alle 10:30), alle **13:50** (con partenza da Procida alle 14:20) e alle **18:55** (con partenza da Procida alle 19:30).

⁽³⁵⁾ Ossia da Procida a Pozzuoli (15 minuti di traversata) alle **8:25** e da Pozzuoli a Procida (15 minuti di traversata) alle **8:50**.

- h) sulla rotta **Procida/Napoli**, oltre alle corse da effettuare sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, Caremar doveva fornire tutto l'anno quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo ⁽³⁶⁾;
 - i) sulla rotta **Ponza/Formia** Caremar doveva fornire tutto l'anno due servizi misti giornalieri mediante traghetto (2 ore e 30 minuti di traversata) e un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo;
 - j) sulla rotta **Ponza/Anzio** Caremar doveva fornire due servizi passeggeri giornalieri ad alta velocità in alta stagione, dal lunedì al sabato, e quattro servizi misti giornalieri la domenica e nei giorni festivi;
 - k) sulla rotta **Formia/Ventotene** Caremar doveva fornire tutto l'anno due servizi misti giornalieri mediante traghetto (2 ore di traversata) e due ⁽³⁷⁾ servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo (60 minuti di viaggio).
- (37) Gli OSP di cui sopra non sono stati modificati né il 1° gennaio 2010 né il 1° ottobre 2010, ossia al momento della seconda e della terza proroga della convenzione iniziale ⁽³⁸⁾.
- (38) A seguito di una consultazione pubblica effettuata nel novembre-dicembre 2010, con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011 e relativo decreto dirigenziale di attuazione n. 172 del 21 settembre 2011, la Regione Campania ha adottato il programma triennale (2011-2013) dei servizi minimi del golfo di Napoli. Per quanto riguarda Caremar, il programma ha confermato le rotte e gli obblighi storicamente gestiti dalla stessa nell'ambito della convenzione iniziale e ha introdotto alcune variazioni per quanto concerne gli orari dei servizi, con effetto a decorrere dal 1° ottobre 2011 e fino al 31 dicembre 2013 ⁽³⁹⁾. Il programma è stato leggermente modificato dalla Regione Campania mediante la delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011 (applicabile solo a Caremar), che ha apportato alcune variazioni agli orari e alla frequenza dei servizi di cui al programma triennale, con effetto a decorrere dal 16 gennaio 2012. Tali modifiche sono state decise dalla Regione Campania a seguito della richiesta delle collettività locali e dei comuni del territorio di adeguare alcuni orari e frequenze alle esigenze connesse al pendolarismo ⁽⁴⁰⁾. Il programma triennale 2011-2013 è stato successivamente prorogato, mediante l'adozione di ulteriori atti legislativi ⁽⁴¹⁾ della Regione Campania, fino alla fine del 2015 ed è divenuto parte integrante del nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. considerando 83).
- (39) Le modifiche che attraverso il programma triennale 2011-2013 di cui al considerando 38 la Regione Campania ha apportato agli OSP gestiti da Caremar nel golfo di Napoli possono essere sintetizzate come segue:
- a) sulla rotta **Capri/Sorrento** Caremar continuava a dover fornire otto servizi misti giornalieri mediante TMV durante tutto l'anno (tuttavia, l'orario del 2009 di cui al considerando 36, lettera a), ha subito per due volte una rimodulazione minima: la prima con decorrenza dal 1° ottobre 2011 ⁽⁴²⁾, la seconda con decorrenza dal 16 gennaio 2012 ⁽⁴³⁾;

⁽³⁶⁾ Ossia da Procida a Napoli (40 minuti di traversata) alle **6:35** e alle **9:20** e da Napoli a Procida (40 minuti di traversata) alle **7:30** e alle **17:45**.

⁽³⁷⁾ Quattro servizi giornalieri il lunedì.

⁽³⁸⁾ Stabilite rispettivamente dal decreto-legge 135/2009 convertito nella legge 166/2009, cfr. considerando 31, e dal decreto-legge 125/2010 convertito nella legge 163/2010, cfr. considerando 33.

⁽³⁹⁾ Per una descrizione delle discussioni che hanno portato alla definizione del programma triennale adottato con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011, si vedano i considerando da 178 a 181.

⁽⁴⁰⁾ In particolare, come spiegato nei considerando della delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011, l'esigenza di garantire servizi di trasporto adeguati agli studenti ischitani che frequentano le scuole a Procida, il che comportava una rimodulazione parziale degli orari e un lieve aumento del numero di collegamenti con l'isola di Procida.

⁽⁴¹⁾ Ossia con deliberazione Giunta regionale n. 632 del 27 dicembre 2012 (fino al 30 settembre 2014) e con delibera della Giunta regionale n. 230 del 5 maggio 2015 (fino al 31 dicembre 2015).

⁽⁴²⁾ Ossia da Capri a Sorrento (25 minuti di traversata) alle **7:00**, **8:40**, **13:35** (anziché alle 13:40) e **18:30** (anziché alle 18:15) e da Sorrento a Capri (20 minuti di traversata) alle **7:45**, **9:25**, **14:25** (anziché alle 14:30) e alle **19:00** nel periodo estivo (19:15 nel periodo invernale).

⁽⁴³⁾ Ossia da Capri a Sorrento (25 minuti di traversata) alle **7:00**, **8:40**, **13:35** (anziché alle 13:40) e **18:45** (anziché alle 18:30) e da Sorrento a Capri (20 minuti di traversata) alle **7:45**, **9:25**, **14:30** (anziché alle 14:25) e **19:25** (anziché alle 19:00 (in estate) e alle 19:15 (in inverno)).

- b) sulla rotta **Capri/Napoli** Caremar continuava a dover fornire durante tutto l'anno, da/verso Napoli (Calata Massa), sei servizi misti giornalieri, con orari in parte rimodulati, con decorrenza dal 1° ottobre 2011 ⁽⁴⁴⁾ e dal 16 gennaio 2012 ⁽⁴⁵⁾, rispetto a quelli di cui al considerando 36, lettera b). Gli otto servizi misti supplementari da effettuare nel periodo estivo (cfr. considerando 36, lettera b)) sono diventati dal 1° ottobre 2011 (con variazioni marginali degli orari a partire dal 16 gennaio 2012): sei servizi misti giornalieri supplementari da fornire durante tutto l'anno (con orari diversi per il periodo estivo ⁽⁴⁶⁾ e quello invernale ⁽⁴⁷⁾) e altri due servizi supplementari da fornire solo nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre ⁽⁴⁸⁾;
- c) sulla rotta **Ischia/Napoli** Caremar continuava a dover fornire durante tutto l'anno tre servizi misti giornalieri mediante traghetto (con modifiche marginali degli orari di cui al considerando 36, lettera c), dal 1° ottobre 2011 ⁽⁴⁹⁾ e dal 16 gennaio 2012 ⁽⁵⁰⁾). Essendo stato inserito dal 16 gennaio 2012 un servizio misto giornaliero supplementare, a partire da tale data Caremar era tenuta a effettuare una corsa aggiuntiva mediante traghetto per il porto di Casamicciola di Ischia ⁽⁵¹⁾. Per quanto riguarda i servizi passeggeri mediante aliscafo per/da Napoli (Beverello), il numero di corse che doveva effettuare Caremar è stato ridotto nel tempo. Infatti, mentre nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Caremar doveva fornire quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo (cfr. considerando 36, lettera c)), nell'orario in vigore dal 1° ottobre 2011 queste quattro corse non erano più presenti. Sono state poi reintrodotte, ma solo in parte, a partire dal 16 gennaio 2012 con l'imposizione a Caremar di un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo da Napoli al porto di Ischia ⁽⁵²⁾;
- d) sulla rotta **Ischia/Procida/Napoli** Caremar doveva fornire durante tutto l'anno diversi servizi misti giornalieri mediante traghetto per/da Napoli (Calata Massa) e servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo per/da Napoli (Beverello). Per quanto riguarda i servizi misti, il numero di corse che doveva effettuare Caremar ha subito nel tempo una leggera e progressiva riduzione. Infatti, i quattordici servizi misti giornalieri che Caremar doveva fornire durante tutto l'anno (cfr. considerando 36, lettera d)) sono stati ridotti a tredici a partire dal 1° ottobre 2011 ⁽⁵³⁾ (uno dal porto di Casamicciola di Ischia ⁽⁵⁴⁾ e dodici da/per il porto di Ischia ⁽⁵⁵⁾) e successivamente a dieci a partire dal 16 gennaio 2012 ⁽⁵⁶⁾ (uno dal porto di Casamicciola di Ischia ⁽⁵⁷⁾ e nove

⁽⁴⁴⁾ Ossia da Napoli a Capri mediante TMV: alle **5:35** (anziché alle 5:40), **12:00** e **17:00**; e da Capri a Napoli mediante TMV: alle **10:25**, **15:30** (anziché alle 15:40) e **19:55** (anziché alle 19:50).

⁽⁴⁵⁾ Ossia da Napoli a Capri mediante TMV: alle **5:35** (anziché alle 5:40), alle **12:00** e alle **17:25** (anziché alle 17:00); e da Capri a Napoli mediante TMV: alle **10:20** (anziché alle 10:25), alle **15:35** (anziché alle 15:30) e alle **20:15** (anziché alle 19:55).

⁽⁴⁶⁾ Ossia da Napoli a Capri mediante traghetto: alle **7:35**, **13:00** e **18:40** e da Capri a Napoli alle **5:45**, **9:20** e **14:50**. A partire dal 16 gennaio 2012, l'orario era il seguente: da Napoli a Capri mediante traghetto: alle **7:25**, **13:00** e **18:35**; e da Capri a Napoli mediante traghetto: alle **5:40**, **9:20** e **14:50**.

⁽⁴⁷⁾ Ossia da Napoli a Capri mediante traghetto: alle **9:05** e alle **14:20**; e da Capri a Napoli mediante traghetto: alle **6:45**, **11:00**, **16:15** e **20:10**. A partire dal 16 gennaio 2012, l'orario era il seguente: da Napoli a Capri mediante traghetto: alle **9:00** e alle **14:20**; e da Capri a Napoli mediante traghetto: alle **6:45**, **11:00**, **16:15** e **20:10**.

⁽⁴⁸⁾ Ossia da Napoli a Capri mediante TMV alle **21:20** e da Capri a Napoli mediante TMV alle **23:30**. A partire dal 16 gennaio 2012, l'orario era il seguente: da Napoli a Capri mediante TMV alle **21:35** e da Capri a Napoli mediante TMV alle **23:50**.

⁽⁴⁹⁾ Ossia da Ischia a Napoli (1 ora e 25 minuti di traversata) alle **8:45** e da Napoli a Ischia (1 ora e 20 minuti di traversata) alle **16:05** e **20:25**.

⁽⁵⁰⁾ Ossia da Ischia a Napoli (1 ora e 25 minuti di traversata) alle **8:45** con una corsa supplementare alle **13:50** e da Napoli a Ischia (1 ora e 20 minuti di traversata) alle 20:15 (anziché alle 20:25, mentre la corsa delle 16:05 è stata soppressa).

⁽⁵¹⁾ Ossia da Napoli a Ischia (1 ora e 15 minuti di traversata) alle **15:45**.

⁽⁵²⁾ Ossia da Napoli a Ischia (1 ora e 5 minuti di traversata) alle **14:45**.

⁽⁵³⁾ È stata soppressa la corsa delle 15:40 da Napoli per il porto di Ischia via Procida.

⁽⁵⁴⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida (in totale 1 ora di traversata) alle **12:55** dal porto di Casamicciola (con partenza da Procida alle 13:35).

⁽⁵⁵⁾ Ossia da Napoli a Ischia via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **6:25** (con partenza da Procida alle 7:30), alle **9:10** (anziché alle 8:55, con partenza da Procida alle 10:20), alle **10:45** (anziché alle 10:40, con partenza da Procida alle 11:45), alle **15:15** (anziché alle 14:30, con partenza da Procida alle 16:15), alle **17:45** (anziché alle 17:30, con partenza da Procida alle 18:45), alle **19:30** (anziché alle 19:20, con partenza da Procida alle 20:30) e alle **22:15** (anziché alle 21:55, con partenza da Procida alle 23:15). Da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **7:00** (anziché alle 6:45, con partenza da Procida alle 7:30), alle **13:55** (anziché alle 12:30, con partenza da Procida alle 14:35), alle **15:30** (anziché alle 15:20, con partenza da Procida alle 16:15), alle **17:25** (anziché alle 17:15, con partenza da Procida alle 18:05), alle **19:55** (anziché alle 19:30, con partenza da Procida alle 20:30).

⁽⁵⁶⁾ Sono state sopprese la corsa delle 7:00 e quella delle 13:55 da Ischia a Napoli via Procida.

⁽⁵⁷⁾ L'orario è rimasto invariato (partenza alle **12:55** dal porto di Casamicciola (Ischia), cfr. nota 54).

da/per il porto di Ischia ⁽⁵⁸⁾, con l'aggiunta tuttavia di due servizi misti giornalieri nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre ⁽⁵⁹⁾. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, il numero di corse che doveva effettuare Caremar è leggermente aumentato nel corso del tempo. Infatti, gli otto servizi passeggeri giornalieri che Caremar doveva fornire durante tutto l'anno (cfr. considerando 36, lettera d)) sono stati portati a dieci dal 1° ottobre 2011 ⁽⁶⁰⁾, con l'ulteriore aggiunta di due corse nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre ⁽⁶¹⁾. A partire dal 16 gennaio 2012 i servizi passeggeri giornalieri che doveva fornire Caremar sono stati ridotti a nove durante tutto l'anno ⁽⁶²⁾, mentre le due corse supplementari del periodo dal 1° giugno al 30 settembre sono state mantenute con adeguamenti marginali degli orari ⁽⁶³⁾;

- e) sulla rotta **Ischia/Procida/Pozzuoli** Caremar doveva fornire durante tutto l'anno sei servizi misti giornalieri mediante traghetto. Gli orari dei sei servizi misti di cui al considerando 36, lettera e), hanno subito alcune modifiche con decorrenza dal 1° ottobre 2011 e dal 16 gennaio 2012. A partire dal 1° ottobre 2011 Caremar doveva effettuare una corsa per il porto di Casamicciola di Ischia ⁽⁶⁴⁾ e cinque corse da/per il porto di Ischia ⁽⁶⁵⁾, mentre a partire dal 16 gennaio 2012 doveva effettuare due servizi misti giornalieri da/per il porto di Casamicciola di Ischia ⁽⁶⁶⁾ e quattro da/per il porto di Ischia ⁽⁶⁷⁾. Inoltre, a partire dal 16 gennaio 2012 Caremar doveva fornire due servizi misti supplementari mediante traghetto nel periodo dal 16 settembre al 14 giugno (periodo scolastico) ⁽⁶⁸⁾;
- f) sulla rotta **Ischia/Procida**, nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, Caremar non ha dovuto fornire alcun servizio supplementare rispetto a quelli già prestati sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli (cfr. considerando 36, lettera f)). La situazione è rimasta invariata nel periodo compreso tra il 1° ottobre 2011 e il 15 gennaio 2012. A partire dal 16 gennaio 2012, in aggiunta ai servizi già effettuati sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli, Caremar è stata chiamata a fornire durante tutto l'anno un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo per il porto di Ischia ⁽⁶⁹⁾;

⁽⁵⁸⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **6:25** (con partenza da Procida alle 7:30), **10:45** (con partenza da Procida alle 11:50), **15:10** (anziché alle 15:15, con partenza da Procida alle 16:20), il servizio ripristinato alle **17:30** (anziché alle 17:45, con partenza da Procida alle 18:35), alle **19:30** (anziché alle 19:20, con partenza da Procida alle 20:30) e alle **21:55** (anziché alle 22:15, con partenza da Procida alle 23:00). Da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **15:20** (anziché alle 15:30, con partenza da Procida alle 15:50), alle **17:20** (anziché alle 17:25, con partenza da Procida alle 17:50), alle **19:25** (con partenza da Procida alle 20:30).

⁽⁵⁹⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **7:00** (con partenza da Procida alle 7:25) e da Napoli a Ischia via Procida (durata totale 1 ora e 35 minuti) alle **9:25** (con partenza da Procida alle 10:30).

⁽⁶⁰⁾ Ossia da Napoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora e 10 minuti di traversata) alle **8:50** (anziché alle 9:55, con partenza alle 9:30 da Procida), alle **11:45** (con partenza alle 12:25 da Procida), alle **13:10** (con partenza alle 13:50 da Procida), alle **15:10** (con partenza da Procida alle 15:50) e alle **18:15** (con partenza alle 18:55 da Procida).

Da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 10 minuti) alle **7:30** (con partenza da Procida alle 7:55), alle **10:10** (con partenza alle 10:35 da Procida), alle **13:05** (anziché alle 12:00, con partenza da Procida alle 13:30), alle **14:30** (anziché alle 14:15, con partenza alle 14:55 da Procida), alle **16:30** (anziché alle 16:15, con partenza alle 16:55 da Procida).

⁽⁶¹⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida alle **19:35** (con partenza alle 20:00 da Procida) e da Napoli a Ischia via Procida alle **20:55** (con partenza alle 21:30 da Procida).

⁽⁶²⁾ Ossia da Napoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora e 10 minuti di traversata) alle **8:40** (anziché alle 8:50, con partenza alle 9:30 da Procida), alle **11:45** (con partenza alle 12:25 da Procida), alle **13:10** (con partenza alle 13:50 da Procida) e alle **18:15** (con partenza alle 18:55 da Procida).

Da Ischia a Napoli via Procida (durata totale 1 ora e 10 minuti) alle **6:45** (anziché alle 7:30, con partenza alle 7:05 da Procida), alle **10:15** (anziché alle 10:10, con partenza alle 10:35 da Procida), alle **13:00** (anziché alle 13:05, con partenza alle 13:15 da Procida), alle **14:30** (anziché alle 14:15, con partenza alle 14:55 da Procida), alle **16:25** (anziché alle 16:30, con partenza alle 16:45 da Procida).

⁽⁶³⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida alle **19:35** (con partenza alle 20:00 da Procida) e da Napoli a Ischia via Procida alle **21:05** (anziché alle 20:55, con partenza alle 21:50 da Procida).

⁽⁶⁴⁾ Ossia da Pozzuoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora e 15 minuti di traversata) alle **10:20** (con partenza alle 10:55 da Procida).

⁽⁶⁵⁾ Ossia da Ischia a Pozzuoli via Procida (in totale 1 ora di traversata) alle **8:30** (con partenza da Procida alle 9:10), **11:30** (anziché alle 11:20, con partenza da Procida alle 12:10) e **18:00** (anziché alle 17:35, con partenza da Procida alle 18:35). Da Pozzuoli a Ischia via Procida (in totale 1 ora e 15 minuti di traversata) alle **13:50** (con partenza da Procida alle 14:20) e alle **19:15** (anziché alle 18:55, con partenza da Procida alle 19:45).

⁽⁶⁶⁾ Ossia da Pozzuoli a Ischia via Procida alle **10:15** (con partenza da Procida alle 10:55) e da Ischia a Pozzuoli via Procida alle **17:30** dal porto di Casamicciola (con partenza da Procida alle 18:00).

⁽⁶⁷⁾ Ossia da Ischia a Pozzuoli via Procida alle **8:35** (con partenza da Procida alle 9:00) e alle **11:30** (con partenza da Procida alle 11:55); da Pozzuoli a Ischia via Procida alle **14:00** (con partenza da Procida alle 14:30) e alle **18:55** (con partenza da Procida alle 19:35).

⁽⁶⁸⁾ Ossia da Ischia a Pozzuoli via Procida alle **7:20** (con partenza da Procida alle 7:50) e da Pozzuoli a Ischia via Procida alle **9:00** (con partenza da Procida alle 9:40).

⁽⁶⁹⁾ Ossia da Procida a Ischia (20 minuti di traversata) alle **15:30**.

- g) sulla rotta **Procida/Pozzuoli**, oltre alle corse da effettuare sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar doveva fornire tutto l'anno due servizi passeggeri mediante aliscafo (cfr. considerando 36, lettera g)); tali corse hanno subito modifiche marginali a livello di orari, con decorrenza dal 1° ottobre 2011 ⁽⁷⁰⁾ e dal 16 gennaio 2012 ⁽⁷¹⁾;
 - h) sulla rotta **Procida/Napoli**, oltre alle corse da effettuare sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, Caremar doveva fornire durante tutto l'anno quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo per/da Napoli (Beverello) ⁽⁷²⁾ (cfr. considerando 36, lettera h)); tali corse hanno subito modifiche marginali a livello di orari con decorrenza dal 1° ottobre 2011 e dal 16 gennaio 2012 ⁽⁷³⁾.
- (40) Ai sensi dell'articolo 1 della convenzione iniziale prorogata, Caremar doveva rispettare la programmazione oraria di cui sopra nell'osservanza degli obblighi di continuità, frequenza, regolarità e puntualità.
- (41) Per quanto riguarda il numero, la tipologia e la capacità delle navi assegnate alle rotte marittime gestite, l'articolo 1 della convenzione iniziale prorogata fa riferimento al contenuto dei piani quinquennali.
- (42) Per quanto concerne le tariffe, ai sensi dell'articolo 4 della convenzione iniziale prorogata, Caremar doveva presentare (e motivare) ogni anno alle autorità italiane competenti il livello delle tariffe che intendeva applicare.
- (43) La convenzione iniziale prorogata non conteneva disposizioni sulla qualità del servizio.
- (44) L'articolo 12 della convenzione iniziale prorogata specificava le sanzioni applicabili a Caremar in caso di mancato adempimento degli OSP laddove non fosse dimostrata da Caremar la non imputabilità a sé dell'inadempimento per cause di forza maggiore. Ai sensi della convenzione iniziale prorogata, la sanzione poteva variare tra 800 EUR e 40 000 EUR in funzione della gravità dell'inadempimento.

3.1.2. *La compensazione*

- (45) Per i servizi di trasporto marittimo gestiti nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012, a Caremar è stata concessa una compensazione pubblica di importo complessivo pari a 97 835 927 EUR.
- (46) Nella tabella 1 sono riportati gli importi annui della compensazione versata a Caremar per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 nel quadro della convenzione iniziale prorogata:

⁽⁷⁰⁾ Ossia da Procida a Pozzuoli (15 minuti di traversata) alle **8:10** (anziché alle 8:25) e da Pozzuoli a Procida (15 minuti di traversata) alle **8:55** (anziché alle 8:50).

⁽⁷¹⁾ Ossia da Procida a Pozzuoli (15 minuti di traversata) alle **8:10** (anziché alle 8:25) e da Pozzuoli a Procida (15 minuti di traversata) alle **8:50** (anziché alle 8:55).

⁽⁷²⁾ Ossia da Procida a Napoli (40 minuti di traversata) alle **6:35** e alle **9:20** e da Napoli a Procida (40 minuti di traversata) alle **7:30** e alle **17:45**.

⁽⁷³⁾ Ossia da Procida a Napoli (40 minuti di traversata) alle **6:35** e alle **9:25** (anziché alle 9:20) e da Napoli a Procida (40 minuti di traversata) alle **7:30** e alle **17:30** (anziché alle 17:45).

Tabella 1

Compensazione corrisposta per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012

(EUR)

Anno	Compensazione
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (gennaio-luglio)	11 473 000

(47) L'importo della compensazione annua concessa a Caremar per l'esecuzione dei contratti di servizio marittimo è stato determinato come segue:

- per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2009, sulla base delle stesse disposizioni legislative applicabili nel quadro della convenzione iniziale (cfr. considerando da 48 a 52); e
- per il periodo dal 1° gennaio 2010 al 31 luglio 2012, sulla base di una nuova metodologia stabilita nella deliberazione n. 111 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, del 9 novembre 2007 ⁽⁷⁴⁾, dal titolo «Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse» («deliberazione 111/2007») (cfr. considerando 53).

3.1.2.1. Compensazione concessa dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2009

- (48) Il decreto presidenziale 1° giugno 1979, n. 501 («decreto 501/79») specificava i vari elementi (ricavi e costi) da tenere in considerazione nel calcolo della sovvenzione versata agli operatori del servizio pubblico marittimo per l'esecuzione degli OSP. Inoltre, la legge 5 dicembre 1986, n. 856 («legge 856/86») ha introdotto alcune modifiche al sistema degli OSP relativi ai servizi marittimi in Italia. Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'articolo 11 di tale legge ha modificato i criteri per il calcolo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico. In effetti, la sovvenzione doveva essere calcolata sulla base della differenza tra i ricavi e i costi del servizio, determinata con riferimento a parametri medi e oggettivi, e doveva comprendere un rendimento ragionevole del capitale investito. Il medesimo articolo stabiliva inoltre che i contratti di servizio pubblico dovevano includere l'elenco delle rotte sovvenzionate, la frequenza e le tipologie delle navi da utilizzare. Le sovvenzioni dovevano essere approvate dai ministri competenti.
- (49) La convenzione iniziale teneva conto dei principi stabiliti nel decreto 501/79 e nella legge 856/86.
- (50) Nel 2009, quindi, la compensazione per l'adempimento del servizio di interesse economico generale («SIEG») è stata calcolata secondo la metodologia stabilita dalla convenzione iniziale. In particolare, la compensazione corrispondeva alla perdita netta accumulata sui servizi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, alla quale veniva aggiunto un importo variabile corrispondente al rendimento del capitale investito.
- (51) I vari elementi di costo presi in considerazione per calcolare la compensazione definita dalle autorità pubbliche erano i seguenti: costi per provvigioni, costi di pubblicità, costi per i servizi ai passeggeri a bordo, costi di carico, scarico e manovra, costo del personale amministrativo di terra, costi di manutenzione delle navi, costi amministrativi, costi assicurativi, costi di noleggio e leasing, carburante, imposte e costi di ammortamento.

⁽⁷⁴⁾ Deliberazione 9 novembre 2007 — Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse («Deliberazione n. 111/2007») (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 50 del 28.2.2008).

- (52) Per quanto riguarda i pagamenti annuali, la convenzione iniziale prevedeva che la compensazione annua degli obblighi di servizio pubblico fosse corrisposta come segue: entro il 30 marzo di ogni anno, un anticipo iniziale pari al 70 % della compensazione versata l'anno precedente; entro il 30 giugno, un secondo pagamento pari al 20 % della compensazione dell'anno precedente; entro il 30 novembre, liquidazione dell'eventuale conguaglio, costituito dalla differenza tra gli importi versati e il rapporto negativo tra costi e ricavi di esercizio dell'anno in corso, stimati sulla base dei risultati degli esercizi precedenti. Nel caso avesse ricevuto un importo superiore al costo netto dei servizi forniti (ricavi meno perdite), Caremar era tenuta a rimborsare la differenza ⁽⁷⁵⁾.

3.1.2.2. Compensazione concessa dal 1° gennaio 2010 al 31 luglio 2012

- (53) Dal 1° gennaio 2010 fino al 31 luglio 2012 la compensazione per l'adempimento degli OSP relativi ai servizi marittimi è stata determinata applicando una nuova metodologia stabilita nella deliberazione 111/2007.
- (54) Secondo quanto riportato nella sua premessa, la deliberazione 111/2007 è stata emanata ai fini della privatizzazione delle società pubbliche esercenti i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico ⁽⁷⁶⁾. Le disposizioni della deliberazione 111/2007 sono state applicate in relazione ai servizi forniti dalle società del gruppo Tirrenia, compresa Caremar, a partire dal 2010, anche prima dell'entrata in vigore dei rispettivi nuovi contratti di servizio pubblico in seguito alle corrispondenti privatizzazioni.
- (55) A norma della deliberazione 111/2007, il livello della compensazione degli OSP è basato sul costo netto necessario per adempierli, sommato a un rendimento adeguato. Il livello del rendimento viene determinato ex ante per l'intero periodo di regolamentazione coperto dal contratto di servizio pubblico. L'importo totale della compensazione concessa è in ogni caso anche soggetto a un tetto massimo, pari al livello delle risorse pubbliche assegnate per legge al pertinente contratto di servizio pubblico. Questo tetto si applica nel caso in cui il livello della compensazione quantificato sulla base della metodologia del costo netto risulti superiore al livello delle risorse assegnate.
- (56) Il costo netto necessario per l'adempimento degli OSP è quantificato sulla base della differenza tra i costi e i ricavi registrati dalla società per l'esercizio del servizio pubblico marittimo. Nello specifico, i costi e i ricavi devono essere individuati per rotta e i costi comuni alle attività di servizio pubblico e alle attività commerciali (se presenti) devono essere allocati in modo trasparente sulla base dei criteri ex ante allegati al pertinente contratto di servizio pubblico e descritti in un'apposita relazione.
- (57) Il tasso di rendimento del capitale è calcolato sulla base del costo medio ponderato del capitale («WACC»). Il rendimento del capitale proprio richiesto ⁽⁷⁷⁾ deve essere calcolato utilizzando il modello di valutazione degli attivi finanziari. Sulla base di tale modello, il costo del capitale proprio viene calcolato in funzione: i) del tasso privo di rischio; ii) del valore beta (una stima del profilo di rischio della società rispetto al mercato azionario); iii) del premio di rischio azionario assegnato al mercato azionario.
- (58) In particolare, il costo del capitale proprio è stato calcolato applicando un premio per sostenere un rischio extra rispetto al tasso di remunerazione delle attività prive di rischio. Tale premio deve essere calcolato come il premio per il rischio del mercato moltiplicato per il suo valore beta, che misura il livello di rischio di un'attività specifica rispetto al mercato.
- (59) Ai sensi della deliberazione 111/2007, il tasso di remunerazione delle attività prive di rischio corrisponde al rendimento lordo medio di obbligazioni decennali di riferimento rispetto ai dodici mesi precedenti per i quali vi sono dati disponibili.

⁽⁷⁵⁾ Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, della convenzione iniziale, qualsiasi importo di sovracompensozione risultante dai conti certificati della società deve essere da questa restituito entro 15 giorni dall'approvazione dei bilanci societari per l'esercizio in questione.

⁽⁷⁶⁾ Ai sensi dell'articolo 1, comma 999, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e dell'articolo 1, lettera e) del decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430.

⁽⁷⁷⁾ Il tasso di rendimento auspicato da un investitore in considerazione del profilo di rischio della società e dei flussi di cassa associati.

- (60) La deliberazione 111/2007 stabilisce un premio di rischio di mercato pari al 4 %. Inoltre, nel caso di un servizio gestito su base non esclusiva, il rischio presumibilmente maggiore sostenuto dall'operatore è remunerato tramite l'aggiunta di un ulteriore 2,5 % al premio di rischio di mercato.
- (61) Nella pratica, tuttavia, l'importo della compensazione corrisposta a Caremar non può superare il massimale di 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ l'anno, come stabilito dalla legge 166/2009 (cfr. considerando 32). Sebbene la legge 166/2009 fissi un massimale per la compensazione annua corrisposta a tutte le società Tirrenia per la gestione dei servizi marittimi soggetti a regime di servizio pubblico, la deliberazione 111/2007 contiene anche alcune misure di salvaguardia che consentono a tali operatori di coprire in maniera sufficiente i loro costi di esercizio.
- (62) In particolare, a norma della deliberazione 111/2007, la portata dei servizi, le tariffe massime stabilite dal contratto di servizio pubblico e la compensazione effettivamente concessa devono essere definite ex ante in maniera tale da garantire al fornitore di servizi la copertura integrale dei costi per la gestione del SIEG. Si applica la formula seguente:

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

dove:

VA(RSP) è il valore attualizzato della compensazione per l'adempimento degli OSP;

VA(AI(X)) è il valore attualizzato di altri ricavi (tariffe riscosse e altro);

VA(CA) è il valore attualizzato dei costi di esercizio ammissibili, del rimborso del debito e del rendimento del capitale investito.

- (63) Se, a posteriori, durante la gestione del servizio soggetto a OSP, risulta che la compensazione concessa è inferiore a quanto necessario per coprire i costi di esercizio ammissibili, tenendo conto degli altri ricavi, la società non può contare su alcuna revisione automatica retroattiva dell'importo della compensazione degli OSP né richiedere tale revisione durante il periodo di regolamentazione coperto dal contratto; può solo chiedere alle autorità italiane competenti di adottare per i periodi futuri una delle misure seguenti: ridurre il perimetro delle attività sovvenzionate o, in alternativa, rivedere l'organizzazione dei servizi (ad esempio, la tipologia delle navi) oppure modificare le tariffe massime.
- (64) Inoltre, il massimale tariffario applicabile a ciascun servizio, al netto di tasse e diritti portuali, viene adeguato ogni anno sulla base della seguente formula per il calcolo del massimale dei prezzi:

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

dove:

ΔT è la variazione percentuale annua del massimale tariffario;

ΔP è il tasso di inflazione per l'anno di riferimento;

X è un tasso annuo reale di adeguamento del massimale tariffario, stabilito nella convenzione, che rimane costante per tutta la durata della convenzione.

- (65) La deliberazione 111/2007 specifica inoltre che il massimale tariffario può essere adeguato in maniera da riflettere le variazioni dei costi del carburante, prendendo come riferimento prezzi standard pubblicamente rilevabili.
- (66) Per quanto riguarda i pagamenti annuali, nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 hanno continuato ad applicarsi gli stessi principi applicabili ai sensi della proroga della convenzione iniziale di cui al considerando 52.

⁽⁷⁸⁾ Di cui 19 839 226 EUR dalla Campania e 10 030 606 EUR dal Lazio.

3.2. La privatizzazione di Caremar

- (67) Con delibera n. 444 del 9 agosto 2011, la Giunta regionale della Regione Campania ha stabilito gli orientamenti di attuazione per l'espletamento della procedura ristretta⁽⁷⁹⁾ per la privatizzazione di Caremar e l'affidamento all'acquirente di Caremar di un contratto di servizio pubblico di cabotaggio marittimo per la fornitura di servizi di trasporto marittimo per un periodo di nove anni in cambio della compensazione degli obblighi di servizio pubblico.
- (68) Con il decreto dirigenziale n. 202 del 12 luglio 2012, che stabiliva i procedimenti preliminari, la Regione Campania ha avviato la procedura ristretta, per la quale il criterio di aggiudicazione scelto era quello del miglior prezzo.
- (69) Il bando di avvio della procedura è stato pubblicato nel supplemento della *Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea* il 17 luglio 2012 e nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 86 del 25 luglio 2012, nonché sul sito web della Regione Campania.
- (70) Non erano previsti requisiti tecnici per l'accesso alla gara. In effetti, sebbene il progetto di bando di gara originario relativo a Caremar contemplasse alcuni requisiti tecnici e finanziari (ossia volumi predefiniti di miglia marine e di fatturato nel settore dei trasporti marittimi) che avrebbero consentito alle sole compagnie marittime di partecipare alla procedura di gara, a seguito degli scambi intercorsi il 26 ottobre 2011, il 22 dicembre 2011 e il 14 marzo 2012 tra le autorità italiane e la Commissione successivamente alla decisione di avvio del 2011, le autorità italiane hanno modificato il bando di gara definitivo eliminando dal calcolo del punteggio i criteri tecnici e sostituendoli con requisiti finanziari relativi al possesso di un'adeguata capacità economica e finanziaria, attestata dalla conferma da parte di almeno due istituti finanziari di una capacità economica e finanziaria di 6 milioni di EUR o dal possesso di attivi netti pari ad almeno 6 milioni di EUR.
- (71) In seguito alla pubblicazione del bando di gara, alla scadenza del termine del 21 settembre 2012 per la presentazione delle manifestazioni di interesse si sono dichiarate interessate a partecipare alla procedura di gara 10 parti (vale a dire: Alilauro Gruson S.p.A. («Aligruson»), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT Lines S.p.A., Vetur, Usticalines S.p.A.).
- (72) Con decreto dirigenziale n. 34 del 21 febbraio 2013, la Regione Campania ha approvato i risultati dell'istruttoria svolta nella fase di prequalificazione, ammettendo alla fase successiva (la fase di offerta) tutte le parti tranne Vetur.
- (73) Con decreto dirigenziale n. 78 del 17 maggio 2013, i nove candidati ammissibili sono stati invitati a presentare un'offerta⁽⁸⁰⁾. L'invito a presentare un'offerta conteneva il nuovo progetto di contratto della durata di nove anni da sottoscrivere tra l'aggiudicatario e la Regione Campania nonché informazioni più dettagliate sulla procedura di gara⁽⁸¹⁾. In particolare, la lettera di invito indicava che il criterio di aggiudicazione sarebbe stato:

⁽⁷⁹⁾ La procedura di gara ristretta di cui all'articolo 55, comma 6, del Codice dei contratti pubblici italiano — decreto legislativo 163/2006 (il Codice dei contratti pubblici) era una procedura in due fasi in cui potevano presentare un'offerta soltanto gli operatori che erano stati invitati alla fase di offerta.

⁽⁸⁰⁾ Il decreto dirigenziale n. 78 del 17 maggio 2013 è stato pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 28 del 27 maggio 2013 nonché sul sito web della Regione Campania. Contemporaneamente, sul proprio sito web, la Regione Campania ha anche pubblicato alcuni chiarimenti sotto forma di risposte alle domande frequenti in merito all'invito a presentare un'offerta.

⁽⁸¹⁾ Oltre al nuovo progetto di contratto della durata di nove anni da sottoscrivere tra l'aggiudicatario e la Regione Campania, tali informazioni comprendevano il progetto di contratto di vendita di Caremar, il progetto di modello di piano industriale a cui attenersi per la presentazione dell'offerta, un progetto di modello di offerta e un progetto di modello di dichiarazione di impegno da poter seguire per la presentazione dell'offerta nonché il regolamento di accesso ai locali di Caremar e alla sala dati. Per quanto riguarda la procedura, le parti sono state informate, tra l'altro, dei tempi e delle condizioni per: i) l'accesso alla sala dati della procedura di gara e ai locali dell'attività di Caremar; ii) la presentazione delle offerte; iii) la presentazione di una garanzia a sostegno dell'offerta; iv) l'aggiudicazione della gara (compreso il criterio di aggiudicazione); v) la possibilità di chiedere chiarimenti in merito alla gara.

«il miglior prezzo pari alla differenza più bassa ottenuta sottraendo dal valore di compensazione richiesto dal concorrente il prezzo offerto per l'acquisto delle azioni, in favore dell'offerta portatrice del valore (x) più basso risultante dall'applicazione della seguente formula:

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

dove:

- *a* è l'ammontare del corrispettivo dei servizi minimi a base di gara di cui al punto 2.1(b);
- *Da* * 75 % è l'ammontare del ribasso offerto sul corrispettivo a base di gara moltiplicato per il fattore correttivo al fine di tener conto della ripartizione su 9 anni di tale ribasso; e
- 6 è l'ammontare del prezzo delle azioni di cui al punto 2.1(a), offerto al rialzo.»

- (74) Inoltre, per quanto riguarda il prezzo minimo di vendita di Caremar, la lettera di invito menzionava un importo di almeno 6 000 000 EUR ⁽⁸²⁾, mentre per l'importo massimo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico indicava una somma non superiore a 19 839 226 EUR per ciascuno dei nove anni di durata del contratto.
- (75) Alla scadenza del termine sono pervenute tre offerte dai candidati seguenti: i) il raggruppamento temporaneo di imprese SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»); ii) Aligruson; iii) il costituendo raggruppamento temporaneo tra TTT Lines S.p.A. e i partner Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Quest'ultimo candidato è stato infine escluso dalla commissione di gara in quanto non in grado di fornire un'adeguata garanzia finanziaria a sostegno della sua offerta.
- (76) Il 4 ottobre 2013 Marworld ha notificato alla Regione Campania un ricorso presentato al Tribunale amministrativo regionale della Campania contro, tra l'altro, la decisione di esclusione.
- (77) Con decreto dirigenziale n. 178 del 29 ottobre 2013, la Regione Campania ha confermato la graduatoria stilata dalla commissione di gara ⁽⁸³⁾, come di seguito indicata, redatta sulla base dei valori numerici espressi da ciascuna offerta e applicando la formula di cui alla lettera di invito (cfr. considerando 73): SNAV/Rifim, offerta 111 395 812 EUR (di cui 6 000 001 EUR per l'acquisizione di Caremar); Aligruson, offerta 128 556 568 EUR (di cui 6 000 060 EUR per l'acquisizione di Caremar). Avendo presentato l'offerta vincitrice nel contesto della procedura di gara, SNAV/Rifim è stata dichiarata aggiudicataria della procedura.
- (78) Con sentenza del 5 giugno 2014, il Tribunale amministrativo regionale della Campania ha annullato l'aggiudicazione della gara, ritenendo che nessuno dei tre candidati avrebbe dovuto essere invitato a presentare un'offerta. La Regione Campania ha impugnato la sentenza. Con sentenza del 10 febbraio 2015, il Consiglio di Stato ha annullato la sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Campania, confermando quindi la decisione della commissione di gara.

⁽⁸²⁾ Secondo le informazioni fornite dall'Italia, il prezzo a base d'asta di 6 000 000 EUR indicato per Caremar è stato calcolato sommando al valore dei suoi attivi netti contabili al 31 dicembre 2010 (ossia 4 470 008 EUR) le plusvalenze afferenti alla flotta e una componente generica di avviamento relativa al fatto che Caremar era una società con un proprio know-how e una presenza radicata nel territorio e che si trattava di un marchio riconosciuto nel mercato in cui operava.

⁽⁸³⁾ La graduatoria era stata resa pubblica dalla commissione di gara nella seduta pubblica del 29 luglio 2013. In tale occasione, la commissione di gara ha comunicato che l'offerta vincente sarebbe stata inviata all'amministrazione aggiudicatrice (vale a dire alla Regione Campania) per verifica. Con decreto dirigenziale n. 130 del 2 agosto 2012, la Regione Campania ha deciso di avviare la procedura di verifica discrezionale ai sensi dell'articolo 86, comma 3, del decreto legislativo 163/2006 chiedendo alla commissione di gara di valutare la congruità dell'offerta presentata da SNAV/Rifim. La commissione di gara, nelle sedute del 16 e del 27 settembre 2013, ha esaminato in dettaglio le ipotesi finanziarie alla base dell'offerta presentata da SNAV/Rifim e ha dichiarato la congruità e l'affidabilità dell'offerta. La commissione di gara ha comunicato i risultati della procedura di verifica nella seduta pubblica del 16 ottobre 2013, nella quale ha confermato anche la graduatoria resa pubblica il 29 luglio 2013.

- (79) A seguito della sentenza del Tribunale amministrativo regionale della Campania che ha confermato la decisione della commissione di gara di aggiudicare la gara a SNAV/Rifim, quest'ultima ha subordinato l'esecuzione dell'offerta alla conferma da parte della Regione Campania che le condizioni finanziarie di Caremar non fossero cambiate rispetto a quelle che erano state valutate dagli offerenti nel corso della procedura di gara effettuata nel 2013. Dopo aver accertato che il capitale proprio di Caremar al 31 dicembre 2024 era di 2 155 008 EUR inferiore al livello del capitale proprio esistente al momento della presentazione da parte di SNAV/Rifim dell'offerta vincente, la Regione Campania ha deciso di ripristinare il capitale proprio di Caremar al livello di fine 2013. Pertanto, con delibera della Giunta regionale n. 316 del 21 maggio 2015 ⁽⁸⁴⁾, la Regione Campania ha concesso 2 155 008 EUR a Caremar, subordinatamente alla sua acquisizione da parte dell'aggiudicataria, al fine di ripristinare la situazione finanziaria della società al valore esistente al momento della presentazione dell'offerta prescelta per la sua acquisizione.
- (80) Il contratto di vendita tra la Regione Campania e SNAV/Rifim è stato sottoscritto il 16 luglio 2015 e a tale data la proprietà di tutte le azioni di Caremar è stata trasferita dalla Regione Campania a SNAV/Rifim al prezzo stabilito di 6 000 001 EUR.
- (81) Poiché l'acquirente era un'entità collettiva, le azioni di Caremar sono state vendute e acquistate da SNAV e Rifim, che hanno assunto in solido tutte le obbligazioni contrattuali: SNAV ha acquistato 75 000 azioni e Rifim le restanti 75 000, acquisendo quindi ciascuna il 50 % del capitale sociale complessivo di Caremar.

3.3. Il nuovo contratto di servizio pubblico

3.3.1. Gli OSP

- (82) Il 16 luglio 2015 la Regione Campania e Caremar hanno sottoscritto il nuovo contratto di servizio pubblico per la fornitura di servizi di trasporto marittimo. Questo contratto di servizio pubblico è stato in vigore per nove anni (fino al 15 luglio 2024 incluso).
- (83) Gli OSP imposti a Caremar (e quindi alla sua acquirente SNAV/Rifim) riguardano la fornitura di servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e/o di passeggeri, veicoli (compresi i veicoli di soccorso) ed effetti postali, a tariffe predeterminate, mediante traghetti e navi veloci (vale a dire TMV nel caso dei servizi misti o aliscafo nel caso dei servizi riservati al trasporto di passeggeri), secondo gli orari indicati nel programma di trasporto marittimo di cui alla delibera della Giunta regionale n. 443 del 9.8.2011 della Regione Campania (allegato D del nuovo contratto di servizio pubblico), modificati dalla delibera della Giunta regionale n. 857 del 30.12.2011 della Regione Campania (allegato E del nuovo contratto di servizio pubblico), e loro eventuali successive modifiche.
- (84) Per quanto riguarda le rotte marittime da gestire, i servizi di trasporto marittimo devono essere forniti da Caremar, secondo gli orari indicati negli allegati D ed E del nuovo contratto di servizio pubblico, sulle otto rotte seguenti: Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli e Procida/Napoli.
- (85) I dettagli degli OSP in termini di tipologia di navi (traghetto, TMV, aliscafo), orario e frequenza (annuale/stagionale) per ciascuna rotta sono gli stessi applicati, a partire dal 16 gennaio 2012, nell'ambito della convenzione iniziale prorogata, come descritto al considerando 39.
- (86) A norma dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera d), del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar deve rispettare gli OSP nell'osservanza degli obblighi di continuità e frequenza, regolarità e puntualità. L'articolo 8, paragrafo 4, lettera l), precisa che il rispetto di tali obblighi deve essere sempre garantito, anche durante il periodo di ristrutturazione ordinaria e straordinaria delle navi.

⁽⁸⁴⁾ Pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 35 dell'8 giugno 2015. Tale delibera è stata confermata con decreto presidente Giunta n. 116 del 15 luglio 2015, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 45 del 20 luglio 2015.

- (87) Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera c), del nuovo contratto di servizio pubblico, per quanto riguarda i servizi misti Caremar deve dare priorità al trasporto degli effetti postali (entro il limite di 12 metri lineari) se così richiesto dal fornitore del servizio postale universale. Inoltre, ai sensi dell'articolo 9 del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar è tenuta a fornire, su richiesta della Regione Campania, senza ulteriore compensazione, fino a dieci viaggi supplementari all'anno al fine di soddisfare esigenze straordinarie di servizio pubblico.
- (88) Per quanto riguarda il numero, la tipologia e la capacità delle navi assegnate alle rotte marittime in questione, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera m), e dell'articolo 8, paragrafo 5, del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar è tenuta a utilizzare almeno sette delle navi indicate nell'allegato H del contratto (o navi equivalenti per numero, caratteristiche tecniche, capacità e comfort) e a garantire in ogni momento la disponibilità di una nave di riserva con le caratteristiche indicate nel suddetto allegato H. Inoltre, Caremar è tenuta a garantire in ogni momento l'efficienza delle navi indicate nell'allegato H ⁽⁸⁵⁾.
- (89) Per quanto riguarda le tariffe, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera e), e dell'articolo 13 del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar deve conformarsi alle tariffe stabilite con delibera della Giunta regionale n. 183 del 29 aprile 2011 e delibera della Giunta regionale n. 67 del 7 marzo 2013 (allegati B e C del contratto di servizio pubblico) e loro eventuali successive modifiche. Caremar può chiedere annualmente alla Regione Campania di adeguare le tariffe all'inflazione, ma la Regione può decidere di non concedere l'adeguamento richiesto o di sospendere quello già concesso ⁽⁸⁶⁾. Inoltre, a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera b), Caremar deve fornire gratuitamente il trasporto urgente di ambulanze con a bordo pazienti del servizio sanitario nazionale.
- (90) Per quanto riguarda la qualità del servizio, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera v), del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar deve rispettare gli standard di qualità di cui all'articolo 11 del contratto, in termini di puntualità, comfort di viaggio e informazione degli utenti, come indicato nell'allegato O del nuovo contratto di servizio pubblico che stabilisce anche le sanzioni applicabili in caso di mancato rispetto di tali standard. Inoltre, a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera f), Caremar deve soddisfare i livelli qualitativi stabiliti dalla Regione Campania nella «Carta di Servizio» adottata con delibera della Giunta regionale n. 3 del 16 marzo 2012.
- (91) Oltre alle sanzioni di cui all'allegato O, applicabili in caso di mancato rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'articolo 11 del nuovo contratto di servizio pubblico, l'articolo 25 del medesimo contratto definisce le ulteriori sanzioni applicabili in caso di mancato adempimento degli OSP imposti a Caremar (ad esempio, obblighi di continuità e regolarità ⁽⁸⁷⁾, puntualità ⁽⁸⁸⁾, tariffe ⁽⁸⁹⁾), a meno che non sia dimostrata da Caremar la non imputabilità a sé dell'inadempimento per cause di forza maggiore.

⁽⁸⁵⁾ Articolo 8, paragrafo 4, lettera m), del nuovo contratto di servizio pubblico.

⁽⁸⁶⁾ Articolo 13, paragrafi 4 e 5, del nuovo contratto di servizio pubblico.

⁽⁸⁷⁾ Ad esempio, l'articolo 25, paragrafo 1, lettera A), del nuovo contratto di servizio pubblico stabilisce una sanzione di 80 EUR/miglio per ogni viaggio non effettuato e prevede una sanzione supplementare di 5 000 EUR nel caso in cui lo stesso viaggio non sia effettuato per più di sette volte in un mese. Se la mancata effettuazione dello stesso viaggio per più di sette volte in un mese si ripete due volte nell'arco di un periodo di tre mesi, l'affidamento del contratto di servizio pubblico è revocato.

⁽⁸⁸⁾ Ad esempio, l'articolo 25, paragrafo 1, lettera B), del nuovo contratto di servizio pubblico stabilisce una sanzione di 150 EUR per ogni mancata comunicazione motivata, entro le 24 ore, di ritardi superiori a 30 minuti. Per ogni ritardo superiore a 30 minuti la sanzione è di 500 EUR se il ritardo riguarda un viaggio che aveva già subito un ritardo superiore a 30 minuti nello stesso mese.

⁽⁸⁹⁾ Ad esempio, l'articolo 25, paragrafo 1, lettera I), del nuovo contratto di servizio pubblico prevede una sanzione di 1 500 EUR in caso di due reclami scritti, nell'arco di un trimestre, in merito alla violazione delle tariffe; la sanzione aumenta a 5 000 EUR nel caso di un terzo reclamo nell'arco dello stesso trimestre.

3.3.2. La compensazione

- (92) Nel quadro della procedura di gara, il corrispettivo di base relativo alla compensazione per l'adempimento degli OSP sulle rotte marittime di cui al considerando 84 nell'ambito del nuovo contratto è stato fissato dalla Regione Campania a 178 553 034 EUR per il periodo contrattuale di nove anni (19 839 226 EUR all'anno) con riserva di revisione al ribasso. L'importo offerto da SNAV/Rifim con un ribasso di 81 542 961 EUR e stabilito quale risultato della gara era di 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR all'anno⁽⁹⁰⁾) per il periodo contrattuale di nove anni. Per il periodo dal 16 luglio 2015 al 31 dicembre 2015 la compensazione è stata fissata a 4 940 327,79 EUR⁽⁹¹⁾.
- (93) Ai sensi dell'articolo 16 del nuovo contratto di servizio pubblico, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico è quantificata sulla base della metodologia stabilita nella deliberazione 111/2007⁽⁹²⁾, secondo cui la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi netti sostenuti per l'adempimento degli OSP (equilibrio economico-finanziario), compreso un margine di utile ragionevole (cfr. considerando da 55 a 66).
- (94) L'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico prevede che ogni tre anni le parti verifichino le condizioni di equilibrio economico del contratto secondo i criteri di stabilità previsti nella deliberazione 111/2007. In caso di scostamenti da tale equilibrio contrattuale (ad esempio, in caso di sottocompensazione superiore al 5 % della compensazione totale), l'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico prevede un meccanismo di riequilibrio che valuta tutti i parametri connessi al pagamento della compensazione. Ove l'importo della compensazione risulti insufficiente a coprire i costi di esercizio sostenuti per la fornitura del servizio, il nuovo contratto di servizio pubblico consente la revisione dei parametri fondamentali della compensazione, in particolare del sistema tariffario, nonché la riduzione del perimetro dei servizi pubblici offerti o dei beni materiali della società finalizzati alla fornitura dei servizi. In caso di sovracompensazione, la Regione Campania deve ridurre la compensazione corrisposta per il periodo di regolamentazione successivo e recuperare eventuali importi di sovracompensazione già versati (cfr. articolo 17, paragrafo 4, e articolo 18).
- (95) La compensazione è versata annualmente in tre rate: entro il 30 aprile di ogni anno viene pagato un anticipo iniziale pari al 70 % della compensazione; entro il 30 giugno viene effettuato un secondo versamento corrispondente al 20 % della compensazione; entro il 31 gennaio dell'anno successivo viene versato l'importo ancora dovuto, al netto delle trattenute e delle sanzioni⁽⁹³⁾.
- (96) A norma dell'articolo 18 del nuovo contratto di servizio pubblico, ogni eventuale sovracompensazione deve essere restituita alla Regione Campania entro 30 giorni dalla richiesta di quest'ultima. Nel periodo compreso tra il 16 luglio 2015 e il 31 dicembre 2017, la procedura di verifica ha evidenziato l'esistenza di una sovracompensazione di 835 057 EUR, che è stata restituita alla Regione Campania. Per il periodo dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2021, la compensazione annua di 10 778 897 EUR è stata ridotta a 9 093 983 EUR a seguito del processo di verifica relativo al periodo fino al 31 dicembre 2017. La procedura di verifica per gli anni dal 2018 al 2021 ha individuato, sulla base dei conti finanziari disponibili, una sovracompensazione di 1 389 811 EUR, che è stata restituita alla Regione Campania.
- (97) A norma dell'articolo 20 del nuovo contratto di servizio pubblico, la Regione Campania ha poteri di vigilanza sul contratto e controlla la sua corretta esecuzione, l'adeguatezza e la qualità degli attivi dell'operatore, il rispetto degli obblighi di legge e il conseguimento degli obiettivi di qualità durante l'adempimento degli OSP.

⁽⁹⁰⁾ L'articolo 16, paragrafo 2, del nuovo contratto di servizio pubblico recita: «La compensazione di cui sopra non può superare, per la durata del presente contratto di servizio, l'importo di 10 778 897 EUR per anno civile, oltre a IVA, indicato al ribasso nell'offerta.»

⁽⁹¹⁾ Articolo 16, paragrafo 3, del nuovo contratto di servizio pubblico.

⁽⁹²⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del nuovo contratto di servizio pubblico.

⁽⁹³⁾ Articolo 16, paragrafo 5, del nuovo contratto di servizio pubblico. L'articolo 16, paragrafo 6, del nuovo contratto di servizio pubblico precisava che la compensazione per il periodo dal 16 luglio 2015 al 31 dicembre 2015 si dovesse versare in due rate: una prima rata del 70 % entro il 15 agosto 2015 e una seconda del 30 % entro il 31 gennaio 2016.

- (98) A seguito della revisione periodica dell'equilibrio economico del contratto ai sensi dell'articolo 17, la compensazione preventivamente stabilita sulla base della procedura di gara (10 778 897 EUR) è stata ridotta dalla Regione Campania a 9 093 983 EUR per il periodo 2018-2021 e ulteriormente ridotta a 9 087 149 EUR per il periodo 2022-2024. La tabella 2 riporta la compensazione preventivamente stabilita e la compensazione effettivamente corrisposta a Caremar per il periodo agosto 2015-2021.

Tabella 2

Compensazione stabilita e compensazione corrisposta a Caremar nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico (EUR) — 2015-2021

(EUR)

Anno	Compensazione stabilita	Compensazione corrisposta
2015 (da luglio 2015)	10 778 897	4 961 000
2016	10 778 897	10 778 000
2017	10 778 897	10 778 897
2018	9 093 983	10 363 306
2019	9 093 983	8 462 289
2020	9 093 983	10 365 064
2021	9 093 983	8 593 982

3.4. La priorità nell'assegnazione degli accosti

- (99) L'articolo 19-ter, comma 21 del decreto-legge 135/2009 convertito nella legge 166/2009 stabiliva che, al fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli OSP, erano riconosciuti alle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar, il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione degli accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità portuali e marittime sancite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché dal codice della navigazione italiano.

3.5. Le misure previste dalla legge 163/2010

- (100) La legge 163/2010 prevedeva la possibilità per le società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar, di utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie già impegnate⁽⁹⁴⁾ per l'ammodernamento e l'adeguamento della flotta al fine di coprire invece il nuovo fabbisogno urgente di liquidità. Le imprese dell'ex gruppo Tirrenia che hanno fatto ricorso a tale possibilità erano tuttavia tenute a reintegrare tali fondi dedicati in maniera da poter comunque intraprendere gli ammodernamenti necessari per le loro navi. Questi ammodernamenti erano necessari per soddisfare le nuove norme internazionali di sicurezza introdotte in seguito all'accordo di Stoccolma del 1996⁽⁹⁵⁾.
- (101) In particolare, attingendo a due linee di credito⁽⁹⁶⁾, sono stati accantonati 23 750 000 EUR per finanziare gli ammodernamenti dell'intero gruppo Tirrenia. Caremar si è avvalsa di tali linee di credito per ammodernare le sue navi.

⁽⁹⁴⁾ Come previsto dall'articolo 19, comma 13-bis, del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102 («legge 102/2009») e dall'articolo 19-ter, comma 19, della legge 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Tali norme di sicurezza sono state successivamente dettagliate nella direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1), recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, nella direttiva 2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 123 del 17.5.2003, pag. 18), recepita con decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, e nella direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22), recepita con decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

⁽⁹⁶⁾ Tutti i fondi (ossia 7 000 000 EUR) previsti dall'articolo 19-ter, comma 19, della legge 166/2009, nonché 16 750 000 EUR derivanti dai fondi previsti dalla legge 102/2009.

(102) Inoltre, l'articolo 1 della legge 163/2010 prevedeva quanto segue:

- a) l'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito, con modificazioni, nella legge 166/2009, è modificato dall'introduzione del comma 24 bis, in base al quale tutti gli atti e le operazioni ufficiali posti in essere nell'attuazione delle disposizioni dell'articolo 19-ter, commi da 1 a 15, della legge 166/2009 beneficiano dell'esenzione fiscale. Tali commi riguardano la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso la privatizzazione del gruppo Tirrenia, compresa la fase preparatoria, ossia il trasferimento delle società regionali alle rispettive regioni;
- b) al fine di garantire la continuità del servizio pubblico e di sostenere il processo di privatizzazione delle società dell'ex gruppo Tirrenia, le regioni in questione possono utilizzare le risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate («FAS») ⁽⁹⁷⁾ di cui alla delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 1 del 6 marzo 2009 ⁽⁹⁸⁾.

4. LA PROCEDURA DI INFRAZIONE n. 2007/4609

(103) Il 19 dicembre 2008, in seguito a precedenti scambi tra i servizi della Commissione e l'Italia, il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha inviato all'Italia una richiesta di informazioni. La richiesta riguardava, tra l'altro, una panoramica delle rotte di servizio pubblico di quel periodo e la missione di servizio pubblico che l'Italia aveva previsto nell'ambito delle nuove convenzioni proposte. Inoltre, l'Italia è stata invitata a fornire maggiori dettagli sui piani di privatizzazione del gruppo Tirrenia.

(104) Con lettera del 28 aprile 2009, l'Italia ha inviato una risposta dettagliata alla richiesta della Commissione del 19 dicembre 2008. Nella lettera, l'Italia ha dichiarato tra l'altro quanto segue:

- a) la proroga della convenzione iniziale fino al 31 dicembre 2009 era necessaria per realizzare la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo in Italia attraverso la privatizzazione del gruppo Tirrenia;
- b) la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa al gruppo Tirrenia era necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole attraverso collegamenti marittimi che non erano stati forniti in modo adeguato dagli operatori privati presenti sul mercato;
- c) il 10 marzo 2009 si era concluso un approfondito processo di razionalizzazione delle rotte, ai fini del quale si era tenuto conto dei rilevanti aspetti di carattere sociale, occupazionale ed economico connessi, nonché dell'esigenza di salvaguardare i collegamenti essenziali per la continuità territoriale, coinvolgendo le sei regioni interessate in una consultazione. Il processo di razionalizzazione avrebbe comportato una riduzione del costo netto del servizio pubblico di circa 66 milioni di EUR e l'esubero di circa 600 marittimi imbarcati sulle navi delle società del gruppo Tirrenia. L'Italia ha inoltre ricordato che la razionalizzazione del 2009 ha completato il percorso avviato (nel 2004, 2006 e 2008) di riduzione dei servizi gestiti dal gruppo Tirrenia;
- d) gli obiettivi del processo di razionalizzazione prevedevano: i) il mantenimento dei collegamenti necessari a garantire la continuità territoriale delle isole con le regioni e la tutela del diritto alla salute, allo studio e alla mobilità; ii) la razionalizzazione dei collegamenti in presenza di operatori privati che assicuravano gli stessi collegamenti nello stesso periodo temporale, con analoghe garanzie di qualità e continuità; iii) la razionalizzazione dei collegamenti estivi e ad alta velocità riservati al trasporto di persone;
- e) nella lettera, l'Italia ha fornito una panoramica delle rotte operate dalle società del gruppo Tirrenia nel 2008 e del numero ridotto di rotte che le società del gruppo Tirrenia avrebbero operato nel 2009. Secondo l'Italia, queste ultime sarebbero state oggetto delle nuove convenzioni che dovevano essere concluse con i nuovi proprietari delle società del gruppo Tirrenia.

⁽⁹⁷⁾ Il Fondo Aree Sottoutilizzate è un fondo nazionale a sostegno dell'attuazione della politica regionale italiana. Le sue risorse sono destinate principalmente alle regioni identificate come tali dalle autorità italiane.

⁽⁹⁸⁾ Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 137 del 16 giugno 2009.

- (105) Il 21 dicembre 2009 il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha inviato una lettera all'Italia osservando, tra l'altro, che, a fronte del radicale riassetto del settore del cabotaggio marittimo in Italia e in considerazione dell'impatto sociale che avrebbe avuto la privatizzazione tramite gare effettuate sulla base di un semplice contratto di servizio pubblico, l'organizzazione di una procedura di gara per aggiudicare tali contratti a compagnie marittime era accettabile, in linea di principio e in via eccezionale, al fine di garantire il rispetto del principio di non discriminazione fra armatori dell'Unione di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ⁽⁹⁹⁾. La Commissione ha osservato che il regolamento (CEE) n. 3577/92 non impone agli Stati membri di privatizzare le loro compagnie di trasporto marittimo, bensì soltanto di liberalizzare questo mercato specifico.
- (106) Il 29 gennaio 2010 ⁽¹⁰⁰⁾ la Commissione ha inviato una lettera di costituzione in mora relativa all'errata attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92, in cui ha ricordato che detto regolamento prevede che, se uno Stato membro conclude contratti di servizio pubblico o impone OSP, lo deve fare su base non discriminatoria per tutti gli armatori dell'Unione. A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento, i contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza. Tuttavia, la Commissione ha osservato che le società del gruppo Tirrenia hanno continuato a gestire servizi di trasporto marittimo dopo la scadenza dei rispettivi contratti di servizio pubblico. In particolare, tali convenzioni dovevano scadere alla fine del 2008, ma sono state ripetutamente prorogate dall'Italia. La Commissione ha pertanto invitato l'Italia a presentare le sue osservazioni in proposito.
- (107) Lo stesso giorno, in separata sede, il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha risposto alla lettera dell'Italia del 22 gennaio 2010, sottolineando che la sua risposta riguardava soltanto il rispetto del regolamento (CEE) n. 3577/92 e non questioni relative agli aiuti di Stato. In tale contesto, il direttore generale ha indicato che le giustificazioni fornite in relazione a determinate rotte erano sufficienti per sciogliere alcune delle riserve precedentemente manifestate. Il direttore generale ha ricordato che i contratti di servizio pubblico possono riguardare solo le rotte per le quali vi è un fallimento del mercato.
- (108) Il 29 marzo 2010 l'Italia ha risposto alla lettera di costituzione in mora della Commissione del 29 gennaio 2010.
- (109) Il 10 settembre 2010 l'Italia ha informato la Commissione che la procedura competitiva per il contratto riguardante, tra l'altro, le rotte dell'arcipelago pontino gestite da Caremar all'epoca era in ritardo. Successivamente la legge 163/2010 ha ulteriormente prorogato la convenzione iniziale fino al completamento dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar (cfr. anche considerando 33).
- (110) Alla luce di tali sviluppi, il 24 novembre 2010 la Commissione ha inviato una lettera complementare di costituzione in mora, nella quale ha dichiarato quanto segue:
- a) la convenzione iniziale di, tra le altre, Caremar era stata prorogata automaticamente e senza alcuna procedura competitiva;
 - b) sebbene i contratti di servizio pubblico in questione avessero continuato ad essere applicati, non era stata completata alcuna procedura competitiva per, tra le altre, Caremar;
 - c) la Commissione si riservava il diritto di emettere, se del caso, un parere motivato (dopo aver preso conoscenza delle eventuali osservazioni dell'Italia).
- (111) Il 21 giugno 2012 la Commissione ha adottato un parere motivato concernente le proroghe degli OSP affidati a tre società (Caremar, Laziomar e Saremar) dell'ex gruppo Tirrenia. Poiché le procedure di gara per le altre tre società (Tirrenia, Toremar e Siremar) erano state espletate nel corso del 2011 ⁽¹⁰¹⁾, queste società erano escluse dall'ambito di applicazione del parere motivato. La Commissione ha osservato che, oltre tre anni dopo la normale scadenza delle rispettive convenzioni iniziali, l'Italia non aveva posto in essere procedure competitive per l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico per i collegamenti di cabotaggio marittimo operati, tra le altre, da Caremar. Tali convenzioni erano state prorogate in modo automatico e a tempo indeterminato, impedendo in tal modo ad altri armatori dell'Unione di competere per aggiudicarsi i contratti.

⁽⁹⁹⁾ 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 (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

⁽¹⁰⁰⁾ La lettera di costituzione in mora è stata adottata il 28 gennaio 2010, ma notificata all'Italia solo il giorno successivo.

⁽¹⁰¹⁾ Anche se il trasferimento formale di proprietà di Tirrenia, Toremar e Siremar è avvenuto solo nel 2012.

- (112) L'8 agosto 2012 l'Italia ha risposto al parere motivato affermando che i bandi per la selezione delle società incaricate dello svolgimento dei nuovi contratti di servizio pubblico erano o sarebbero stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. In particolare, per quanto riguarda Caremar, il bando è stato pubblicato il 20 luglio 2012 e per Laziomar il 1° agosto 2012.
- (113) Il 14 gennaio 2014 CLN è diventata il nuovo proprietario di Laziomar e ha sottoscritto un contratto di servizio pubblico decennale per i collegamenti con l'arcipelago pontino.
- (114) Il 16 luglio 2015 SNAV/Rifim è diventata proprietaria di Caremar, a cui è stato affidato un contratto di servizio pubblico della durata di nove anni.
- (115) Con lettera del 15 luglio 2016, l'Italia ha comunicato alla Commissione che la privatizzazione di tutte le società dell'ex gruppo Tirrenia era stata completata. L'8 dicembre 2016 la Commissione ha deciso di chiudere la procedura di infrazione.

5. MOTIVI PER L'AVVIO E L'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO

5.1. **La compensazione per la fornitura di servizi di trasporto marittimo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012**

5.1.1. *Esistenza di un aiuto*

- (116) Nella sua decisione di avvio del 2011 la Commissione ha concluso in via preliminare che la definizione degli OSP non era sufficientemente chiara e quindi non consentiva alla Commissione di concludere in maniera definitiva se contenesse o meno errori manifesti. In particolare, la Commissione non disponeva di una visione completa degli obblighi effettivi imposti a Caremar per la gestione delle rotte nel golfo di Napoli e nell'arcipelago pontino rispetto ai servizi offerti sulle medesime rotte dai concorrenti (cfr. considerando 194, 203, 205 e 208 della decisione di avvio del 2011). Inoltre, per quanto riguarda le rotte del golfo di Napoli, la Commissione nutiva dubbi sulla legittimità di considerare la permanenza nei porti delle isole di notte un vero e proprio servizio pubblico e ha invitato le autorità italiane a precisare se il trasporto mediante elicottero non potesse essere utilizzato nel caso di alcune patologie e a fornire informazioni sulla disponibilità e sulla capacità di servizi alternativi di trasporto medico (cfr. considerando 206 della decisione di avvio del 2011).
- (117) La Commissione ha considerato in via preliminare che il secondo criterio di cui alla sentenza *Altmark* ⁽¹⁰²⁾ fosse soddisfatto, dato che i parametri alla base del calcolo della compensazione erano stati stabiliti preventivamente e rispettavano i requisiti di trasparenza (cfr. considerando 239 della decisione di avvio del 2011). In particolare, la Commissione ha rilevato al considerando 240 della decisione di avvio del 2011 che tali parametri erano descritti nella convenzione iniziale (per la compensazione relativa all'anno 2009) e nella deliberazione 111/2007 (per la compensazione dal 2010 in poi).
- (118) La Commissione ha tuttavia ritenuto che il terzo criterio di cui alla sentenza *Altmark* non risultasse soddisfatto e che gli operatori potevano essere stati sovracompensati per l'esecuzione dei compiti di servizio pubblico (cfr. considerando 244 della decisione di avvio del 2011). In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità della compensazione corrisposta alle società dell'ex gruppo Tirrenia a partire dal 2009, considerata l'assenza di una chiara definizione degli obblighi imposti a tali società (cfr. considerando 245 della decisione di avvio del 2011). Analogamente, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il premio di rischio del 6,5 %, applicabile dal 2010, rispecchiasse un livello adeguato di rischio, in quanto, da una prima analisi, Caremar non risultava assumere i rischi che normalmente gravano sulla gestione di tali servizi (cfr. considerando 247 della decisione di avvio del 2011).

⁽¹⁰²⁾ Sentenza della Corte del 24 luglio 2003, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, in presenza di *Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) La Commissione ha altresì concluso in via preliminare che il quarto criterio Altmark non risultava soddisfatto in quanto la proroga della convenzione iniziale non era stata oggetto di gara (cfr. considerando 249 della decisione di avvio del 2011). Inoltre, la Commissione ha rilevato che nessuno degli elementi acquisiti permetteva di sostenere che Caremar fornisse in effetti i servizi in questione al costo minore per la collettività (cfr. considerando 251 della decisione di avvio del 2011).
- (120) Nella decisione di avvio del 2011, la Commissione è giunta pertanto alla conclusione preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta agli operatori durante il periodo di proroga della convenzione iniziale costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (cfr. considerando 255 della decisione di avvio del 2011). Inoltre, la Commissione ha ritenuto che tale aiuto dovesse essere considerato come un nuovo aiuto (cfr. considerando 257 della decisione di avvio del 2011).
- (121) Nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha espresso gli stessi dubbi anche per quanto riguarda la compensazione concessa a Caremar a far data dal gennaio 2012 e fino alla sua privatizzazione (cfr. considerando 42, 180 e 181 della decisione di estensione del 2012).

5.1.2. *Compatibilità*

- (122) Nella decisione di avvio del 2011, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per gli anni 2009, 2010 e 2011 esulasse dall'ambito di applicazione della decisione 2005/842/CE della Commissione⁽¹⁰³⁾ e della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico⁽¹⁰⁴⁾ («disciplina SIEG del 2005»). La Commissione ha pertanto valutato questa misura direttamente ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e ha espresso dubbi sul rispetto delle condizioni di compatibilità applicabili (cfr. considerando 315 della decisione di avvio del 2011).
- (123) Nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha osservato che il 31 gennaio 2012 era entrato in vigore un nuovo pacchetto SIEG che consisteva nella decisione 2012/21/UE della Commissione⁽¹⁰⁵⁾ e nella disciplina SIEG del 2011. La Commissione ha tuttavia ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico accordata nel quadro della proroga della convenzione iniziale non potesse essere considerata compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica di cui alla decisione 2012/21/UE, in quanto tale proroga non era conforme all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92, che stabilisce che quando uno Stato membro conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari (cfr. considerando 256 della decisione di estensione del 2012). La Commissione non ha escluso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa nel quadro della convenzione iniziale prorogata potesse rientrare, in linea di principio, nell'ambito di applicazione della disciplina SIEG (cfr. considerando 258 della decisione di estensione del 2012), ma essa non disponeva di elementi sufficienti per giungere a una conclusione al riguardo (cfr. considerando 267 della decisione di estensione del 2012).

5.2. **La privatizzazione di Caremar**

- (124) Nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che la procedura di gara per la vendita di Caremar fosse stata sufficientemente trasparente e incondizionata da assicurare che la vendita avvenisse a prezzo di mercato (cfr. considerando 242 della decisione di estensione del 2012). In particolare, la Commissione ha ritenuto che vendere l'attività di Caremar in concomitanza con l'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico avrebbe potuto limitare il numero di offerenti o influenzare il prezzo di vendita (cfr. considerando 243 della decisione di estensione del 2012).

⁽¹⁰³⁾ Decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4).

⁽¹⁰⁵⁾ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

- (125) La Commissione ha inoltre concluso, sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'adozione della decisione di estensione del 2012, che ogni eventuale aiuto che potesse essere stato concesso nel corso del processo di privatizzazione sarebbe stato incompatibile (cfr. considerando 305 della decisione di estensione del 2012).

5.3. Il nuovo contratto di servizio pubblico

5.3.1. Esistenza di un aiuto

- (126) Nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha concluso in via preliminare che la compensazione corrisposta a Caremar non soddisfaceva i criteri di cui alla sentenza Altmark e pertanto costituiva un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione è giunta a questa conclusione in quanto: i) almeno su talune rotte gestite da Caremar erano presenti concorrenti che sembravano offrire servizi analoghi e non erano disponibili informazioni sufficienti per consentire alla Commissione di stabilire se il SIEG rispecchiasse una reale esigenza di servizio pubblico che non poteva essere soddisfatta dalle sole forze di mercato; ii) il calcolo della compensazione ai sensi della deliberazione 111/2007 sembrava aver comportato una sovracompenrazione dell'operatore per la fornitura del servizio pubblico per le medesime ragioni espresse nella decisione di avvio del 2011; iii) il quarto criterio di cui alla sentenza Altmark non sembrava essere stato soddisfatto in quanto il servizio pubblico era stato oggetto di una procedura di gara con la condizione che l'aggiudicatario acquisisse l'intera società Caremar. La Commissione ha ritenuto che una gara per l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico senza l'obbligo di acquisto avrebbe avuto come esito un costo minore per la collettività.

5.3.2. Compatibilità

- (127) In relazione alla compatibilità della compensazione corrisposta a Caremar, nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha osservato che, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, la decisione 2012/21/UE non risultava applicabile. In ogni caso, la Commissione non ha potuto trarre conclusioni in merito all'applicazione della decisione 2012/21/UE perché in quella fase non era stato trasmesso il contratto firmato (cfr. considerando 283 della decisione di estensione del 2012). La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione (ad esempio, il numero di passeggeri trasportati nei due anni precedenti a quello dell'incarico) che le consentisse di esaminare le restanti condizioni di compatibilità di cui alla decisione 2012/21/UE. La Commissione ha quindi valutato l'aiuto sulla base della disciplina SIEG del 2011, ma ha concluso di non poter fugare i dubbi circa il rispetto delle condizioni di compatibilità previste da tale disciplina, in particolare per quanto concerne l'esistenza di un SIEG effettivo su tutte le rotte e il livello del margine di utile ragionevole concesso a Caremar (cfr. considerando 298 e 300 della decisione di estensione del 2012).

5.4. La priorità nell'assegnazione degli accosti

- (128) Nella decisione di avvio del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che, poiché la priorità nell'assegnazione degli accosti non è oggetto di remunerazione, tale misura costituisce un vantaggio a livello di regolamentazione che non comporta alcun trasferimento di risorse statali e che non può quindi qualificarsi come aiuto di Stato (cfr. considerando 278 della decisione di avvio del 2011). Qualora la priorità nell'assegnazione degli accosti fosse oggetto di remunerazione, la Commissione ha ritenuto che, nella misura in cui Caremar fornisce un SIEG effettivo e tale priorità viene concessa soltanto per le rotte oggetto del SIEG, essa non comporterebbe un vantaggio economico aggiuntivo in quanto sarebbe intrinseca alla fornitura del SIEG (cfr. considerando 279 della decisione di avvio del 2011). Tuttavia, la Commissione ha invitato l'Italia e i terzi a fornire ulteriori informazioni in merito alla misura (cfr. considerando 280 della decisione di avvio del 2011).

- (129) Avendo sollevato dubbi quanto alla legittimità della missione SIEG, la Commissione non ha potuto trarre conclusioni in merito alla compatibilità della misura qualora fosse considerata un aiuto (considerando 319 della decisione di avvio del 2011).

5.5. Le misure previste dalla legge 163/2010

- (130) Al considerando 289 della decisione di avvio del 2011 la Commissione ha concluso in via preliminare che tutte le misure di cui alla legge 163/2010 costituivano un aiuto di Stato a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar. Figuravano tra tali misure: i) la possibilità di utilizzare per fini di liquidità i fondi previsti per l'ammodernamento delle navi; ii) le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione; iii) la possibilità di utilizzare le risorse del FAS. La Commissione ha invitato l'Italia a chiarire se e in che modo ciascuna di queste misure fosse necessaria ai fini della fornitura del servizio pubblico.
- (131) La Commissione ha inoltre concluso in via preliminare che tali misure costituivano verosimilmente un aiuto al funzionamento volto a ridurre i costi che Caremar e le altre società dell'ex gruppo Tirrenia avrebbero altrimenti dovuto sostenere basandosi sulle proprie risorse e che pertanto tali misure dovevano essere considerate incompatibili con il mercato interno (cfr. considerando 320 della decisione di avvio).

6. OSSERVAZIONI DI CAREMAR

6.1. Sugli OSP e sull'ambiente concorrenziale

- (132) Caremar sostiene che gli OSP sono stati definiti in modo puntuale da atti della Regione Campania e che quest'ultima, in sede di definizione degli OSP imposti a Caremar, aveva tenuto debitamente conto dell'ambiente concorrenziale dei servizi marittimi forniti nel golfo di Napoli e delle esigenze di trasporto marittimo della popolazione locale.
- (133) Stando a Caremar, la definizione degli OSP imposti a Caremar è prevista dalla convenzione iniziale, dai piani quinquennali nonché dai quadri accosti approvati e pubblicati dalla Regione Campania al fine di adeguare l'offerta alla domanda degli utenti. Per quanto concerne il livello dei servizi richiesti, Caremar ha osservato che gli OSP non riguardavano solo la rotta da servire, ma comprendevano una serie di obblighi relativi alla continuità e alla frequenza delle corse, alla regolarità e alla puntualità, alle tariffe e ad altri requisiti in ordine alla capacità e alle caratteristiche delle navi da utilizzare, rispecchiando in tal modo una reale esigenza di servizio pubblico.
- (134) Caremar ha fornito informazioni dettagliate sulle diverse rotte marittime allo scopo di dimostrare di aver operato nel rispetto di prescrizioni specifiche concepite per soddisfare le esigenze di servizio pubblico (ad esempio, l'obbligo di effettuare la prima corsa della mattina verso la terraferma, con conseguente necessità di garantire la permanenza delle navi sull'isola durante la notte, con costi aggiuntivi), differenziando in tal modo il proprio ruolo rispetto ai concorrenti. Caremar ha spiegato che, al fine di garantire l'adempimento di tali obblighi, l'equipaggio di Caremar rimane in servizio per un totale di 16 ore al giorno (il massimo consentito dalle leggi pertinenti) per nave.
- (135) Per quanto riguarda l'ambiente concorrenziale nel golfo di Napoli e nell'arcipelago pontino, Caremar ha dichiarato di essere da sempre l'unico operatore in grado di offrire un servizio di trasporto marittimo regolare e affidabile volto a garantire il collegamento senza interruzioni tra le isole e la terraferma. Caremar ha precisato che la compagnia svolge un ruolo fondamentale nell'assicurare il rispetto del principio della continuità territoriale, in quanto le forze di mercato non sono mai state in grado, da sole, di soddisfare le aspettative e le esigenze delle comunità insulari in termini di servizi regolari e diretti tesi a garantire la connettività tra le isole e la terraferma. Secondo Caremar, ciò è dovuto al fatto che il golfo di Napoli è caratterizzato dalla presenza di diverse isole ad altissima densità di popolazione e questo fattore si ripercuote inevitabilmente sulla domanda giornaliera di connettività regolare (ad esempio, per fini professionali o di studio).

6.2. Sulla conformità della proroga della convenzione iniziale rispetto ai criteri Altmark

- (136) Caremar sostiene che la compensazione ricevuta durante il periodo di proroga della convenzione iniziale non costituisce un aiuto di Stato in quanto sono soddisfatte le quattro condizioni cumulative di cui alla giurisprudenza Altmark.
- (137) Per quanto riguarda il primo criterio Altmark, Caremar sostiene di essere stata incaricata dell'adempimento di OSP definiti in modo chiaro e che pertanto il primo criterio è soddisfatto (cfr. le osservazioni riportate nella sezione 6.1).

- (138) Per quanto riguarda il secondo criterio Altmark, Caremar ricorda che i criteri per il calcolo della compensazione sono stati stabiliti preventivamente (vale a dire nella convenzione iniziale e nella deliberazione 111/2007) in modo obiettivo e trasparente; pertanto anche il secondo criterio Altmark è soddisfatto.
- (139) Per quanto riguarda il terzo criterio Altmark, Caremar sostiene che la compensazione corrisposta durante il periodo di proroga non era superiore a quanto necessario per coprire i costi aggiuntivi generati dal servizio, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole, e che quindi il terzo criterio Altmark è soddisfatto. In risposta ai dubbi espressi dalla Commissione secondo cui dal 2010 Caremar avrebbe ricevuto una sovracompensazione per l'adempimento degli OSP, Caremar sostiene che la compensazione corrisposta non è bastata a coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli OSP e che inoltre non è stato concesso alcun margine di utile.
- (140) Infine, per quanto riguarda il quarto criterio Altmark, Caremar afferma che, in assenza di una procedura di gara pubblica, la compensazione è stata determinata sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa efficiente (ad esempio, costi delle navi completamente ammortizzati, ottimizzazione del rapporto tra equipaggio e prestazioni, mantenimento delle tariffe più basse nonostante l'aumento dei costi del carburante).

6.3. Sulla conformità della proroga della convenzione iniziale all'articolo 106, paragrafo 2, TFUE

- (141) Caremar afferma che, ai fini della valutazione della compatibilità, come indicato al considerando 308 della decisione di avvio del 2011, devono essere soddisfatte tre condizioni cumulative:
- a) i servizi devono costituire SIEG;
 - b) i servizi devono essere adeguatamente affidati dallo Stato al beneficiario;
 - c) la compensazione deve essere proporzionata al costo generato dalla fornitura dei SIEG.
- (142) Per quanto riguarda la prima condizione, Caremar spiega che i servizi sono effettuati nel rispetto di specifiche esigenze pubbliche, garantendo in tal modo la continuità territoriale (cfr. le osservazioni riportate nella sezione 6.1).
- (143) Per quanto riguarda la seconda condizione, Caremar sostiene di prestare i servizi marittimi di cui è stata incaricata in forza della convenzione iniziale, la quale stabilisce nei dettagli gli OSP imposti a Caremar.
- (144) Per quanto riguarda infine la condizione di proporzionalità, Caremar ribadisce di essere stata sottocompensata, ad esempio negli anni 2010 e 2011, come dimostrato dalle registrazioni contabili della società.

6.4. Sulla priorità nell'assegnazione degli accosti

- (145) Caremar sostiene che la concessione della priorità nell'assegnazione degli accosti non conferisce alcun vantaggio economico e che pertanto tale misura non può essere qualificata come aiuto di Stato. Caremar sottolinea altresì che la priorità nell'assegnazione degli accosti è utilizzata esclusivamente per l'adempimento degli obblighi derivanti dal contratto di servizio pubblico.

6.5. Sulle misure previste dalla legge 163/2010

- (146) Per quanto riguarda le misure di sostegno finanziario concesse a Caremar ai sensi della legge 163/2010, Caremar conferma che le sono stati assegnati 2 115 000 EUR al solo scopo di ammodernare la flotta. Caremar sostiene pertanto che le misure previste dalla legge 163/2010 non costituiscono un aiuto di Stato in quanto sono necessarie per finanziare gli OSP oggetto dell'incarico conferito a Caremar.

7. OSSERVAZIONI DEI CONCORRENTI DI CAREMAR

7.1. Osservazioni di Medmar

7.1.1. Sugli OSP e sull'ambiente concorrenziale

- (147) Medmar ha sottolineato che le misure di aiuto di Stato oggetto della decisione di avvio del 2011 e le condizioni del mercato sono le stesse di quelle esaminate nella decisione 2005/163/CE. Tali misure di aiuto di Stato riguardano: a) la compensazione concessa ogni anno a Caremar per la gestione della rotta Napoli/Capri, relativamente alla quale la decisione 2005/163/CE ha ordinato il recupero di tutte le sovvenzioni erogate a Caremar; e b) la compensazione concessa ogni anno a Caremar per la gestione della rotta Ischia/Procida, in ordine alla quale la decisione 2005/163/CE ha ingiunto all'Italia di limitare il numero di collegamenti operati da Caremar e di compensare solo il disavanzo netto di esercizio subito da quest'ultima. Secondo Medmar, la decisione 2005/163/CE è stata adottata perché il settore privato era in grado di offrire servizi comparabili a quelli offerti da Caremar, con attivi comparabili.
- (148) Medmar ha osservato che la Regione Campania ha affidato gli OSP relativi alla gestione dei collegamenti Ischia/Procida, Procida/Napoli e Ischia/Procida/Pozzuoli sia a Caremar che a Medmar. Tuttavia, Medmar, a differenza di Caremar, non ha ricevuto alcuna compensazione per l'esercizio di detti servizi. Non è stata indetta alcuna procedura di gara pubblica per individuare le imprese in grado di svolgere gli OSP al costo minore per la collettività. La Regione Campania ha invece costretto le imprese private ad accettare di sottoscrivere «atti di sottomissione» che le obbligavano a gestire gli OSP secondo i termini e le condizioni stabiliti dalla Regione Campania (per quanto riguarda orari e tariffe). Secondo Medmar, alle imprese private che si fossero rifiutate di sottoscrivere i suddetti «atti di sottomissione» sarebbe stata negata l'autorizzazione a gestire qualsiasi servizio nell'area in questione.
- (149) Medmar ha sostenuto che non vi era alcuna necessità per la Regione Campania di affidare a Caremar gli OSP con compensazione, in quanto Medmar poteva fornire lo stesso servizio senza compensazione.
- (150) In particolare, Medmar ha spiegato che nel 2011 effettuava le corse giornaliere seguenti:
- Ischia/Napoli: sette corse giornaliere (di cui cinque con scalo a Procida);
 - Ischia/Pozzuoli: tredici corse giornaliere più un collegamento giornaliero per Casamicciola durante la stagione estiva.
- (151) Per contro, secondo Medmar, sulle rotte suindicate Caremar effettuava un numero di corse inferiore, come di seguito illustrato:
- Ischia/Napoli: undici corse giornaliere più tre durante la stagione estiva;
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: tre corse giornaliere.
- (152) Medmar ha altresì sottolineato che la qualità dei servizi e le navi impiegate corrispondono a quanto offerto da Caremar. Inoltre, nella stessa area sono presenti altre imprese private.
- (153) Considerato quanto sopra, Medmar ha concluso che l'affidamento degli OSP a Caremar non era necessario e di conseguenza era incompatibile con il TFUE.
- (154) Medmar sostiene che l'affidamento degli OSP, qualora la Commissione dovesse ritenere che fosse necessario, viola l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CEE) n. 3577/92, in cui è disposto che «[...] [u]no 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» e che «qualsiasi compenso dovuto per obblighi di servizio pubblico [...] deve essere reso disponibile a tutti gli armatori comunitari».

- (155) Medmar ha inoltre sostenuto che l'Italia non ha fornito informazioni sugli importi concessi per ciascun collegamento gestito da Caremar.

7.1.2. *Sulla priorità nell'assegnazione degli accosti*

- (156) Medmar sostiene che la priorità nell'assegnazione degli accosti a favore di Caremar viola l'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CEE) n. 3577/92 nella misura in cui conferisce a Caremar i collegamenti migliori nelle ore economicamente più redditizie, con ciò determinando una discriminazione nei confronti degli armatori dell'Unione e impedendo a questi ultimi di esercitare il loro diritto di fornire servizi in un mercato aperto.
- (157) Medmar fa inoltre riferimento alla raccomandazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato («AGCM»), del 13 luglio 2009, relativa all'abrogazione della disposizione⁽¹⁰⁶⁾ che riconosce a Caremar la priorità nell'assegnazione degli accosti per i suoi servizi. Secondo l'AGCM, tale disposizione minaccia di eliminare la concorrenza in quanto impedisce alle imprese private di effettuare i collegamenti nelle ore economicamente redditizie.

7.1.3. *Sulle misure previste dalla legge 163/2010*

- (158) Medmar sottolinea che, ai sensi della legge 163/2010, l'Italia ha prorogato la convenzione iniziale fino alla fine del processo di privatizzazione. Tale proroga viola il regolamento (CEE) n. 3577/92, in quanto l'impresa incaricata di adempiere gli OSP non è stata scelta nell'ambito di una procedura di gara pubblica; in tal modo, è stata operata una discriminazione nei confronti di Medmar.
- (159) Inoltre, a norma dell'articolo 19 della legge 163/2010 sono stati concessi a Caremar 2 115 000 EUR per l'ammodernamento della flotta, importo che, secondo Medmar, costituisce un aiuto al funzionamento e quindi incompatibile. Sempre a norma della legge 163/2010, a Caremar e alle altre società dell'ex gruppo Tirrenia è stato accordato l'accesso a 49 000 000 EUR per coprire il fabbisogno di liquidità. Tale importo, secondo Medmar, costituisce anch'esso un aiuto al funzionamento e quindi incompatibile.
- (160) Medmar sostiene infine che le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Caremar costituiscono un aiuto incompatibile.

7.2. **Osservazioni di SNAV e ACAP**

- (161) Per quanto riguarda l'affidamento degli OSP a Caremar, SNAV e ACAP hanno sostenuto che il criterio Altmark che richiede l'esistenza di un SIEG effettivo non era soddisfatto e che l'affidamento in questione non era necessario in quanto le rotte gestite da Caremar erano servite anche da imprese private. Nello specifico, SNAV gestiva le rotte seguenti:
- Sorrento/Capri: sette corse giornaliere nei giorni feriali, cinque corse nei fine settimana;
 - Napoli/Ischia: quattro corse giornaliere, di cui tre via Procida;
 - Procida/Ischia: quattro corse giornaliere;
 - Procida/Napoli: quattro corse giornaliere.
- (162) SNAV e ACAP sostengono che l'affidamento del SIEG a Caremar e la relativa compensazione costituiscono un aiuto di Stato incompatibile ai sensi dell'articolo 107 TFUE.

7.3. **Osservazioni di GNV**

- (163) Le osservazioni presentate da GNV riguardavano la priorità nell'assegnazione degli accosti e le misure previste dalla legge 163/2010.
- (164) Per quanto concerne la priorità nell'assegnazione degli accosti, GNV ha osservato che Caremar e le altre società del gruppo Tirrenia erano gli operatori che avevano potuto maggiormente beneficiare, in termini di orari e di accosti, delle opportunità di trasporto passeggeri offerte dal mercato, scegliendo le ore più utili per gli accosti e migliorando in tal modo la loro posizione nel segmento del trasporto passeggeri, a scapito delle imprese private concorrenti.

⁽¹⁰⁶⁾ Articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009.

- (165) Per quanto riguarda le misure previste dalla legge 163/2010, GNV ha sostenuto che esse costituivano aiuti al funzionamento grazie ai quali Caremar e le altre società del gruppo Tirrenia erano riuscite ad evitare costi che normalmente avrebbero dovuto essere sostenuti ricorrendo a risorse finanziarie proprie.

7.4. Osservazioni di Alilauro

- (166) Alilauro ha sostenuto che la Regione Campania, prima della privatizzazione di Caremar, abusava della propria posizione dominante coordinando tutto il traffico del golfo di Napoli attraverso l'assegnazione degli OSP e determinando il livello delle tariffe. Secondo Alilauro, esisteva un conflitto di interessi che ha indotto la Regione Campania a non indire la gara pubblica per la vendita di Caremar.
- (167) Alilauro ha inoltre sostenuto che tutte le rotte gestite da Caremar venivano servite anche da altri operatori privati senza compensazione pubblica, mentre l'affermazione relativa all'aggravio dei costi che Caremar avrebbe subito a causa dell'obbligo di presenza delle navi nei porti insulari è infondata, vuoi per la presenza nei porti in questione di navi private, vuoi per il fatto che i servizi in caso di emergenza sanitaria potevano essere forniti da imbarcazioni a motore appositamente costruite a tal fine, nonché da elicotteri.

7.5. Osservazioni di NLG

- (168) Secondo NLG, non esisteva una reale esigenza pubblica sulla rotta Napoli/Capri in quanto la stessa NLG effettuava verso l'isola di Capri un numero doppio di corse giornaliere, che considerava equivalenti a quelle di Caremar per qualità, continuità e comfort della nave.
- (169) Inoltre, NLG ha contestato il fatto che le proroghe della convenzione iniziale siano intervenute senza previa gara pubblica, con conseguente discriminazione nei suoi confronti.
- (170) Inoltre, NLG ha sostenuto che le misure previste dalla legge 163/2010 costituiscono aiuti illegali e incompatibili a causa del loro carattere di aiuti al funzionamento, mentre la priorità nell'assegnazione degli accosti accordata a Caremar costituisce un'ulteriore violazione, in quanto ha consentito a Caremar di beneficiare delle rotte e degli orari migliori.

7.6. Osservazioni di Marworld

- (171) Marworld ha sostenuto che la Regione Campania ha concesso aiuti a Caremar durante il processo di privatizzazione. In particolare, Marworld ha sottolineato che, con delibera della Giunta regionale n. 316 del 21 maggio 2015, la Regione Campania ha concesso a Caremar, subordinatamente alla sua acquisizione da parte di SNAV/Rifim, l'importo di 2 155 008 EUR al fine di ripristinare la situazione finanziaria della società al valore in essere alla data in cui per la sua acquisizione SNAV/Rifim aveva offerto 6 000 001 EUR.

8. OSSERVAZIONI DELL'ITALIA

8.1. Sugli OSP e sull'ambiente concorrenziale

- (172) L'Italia spiega che Caremar svolge le sue attività soltanto in regime di adempimento degli OSP e che ha competenza pressoché esclusiva nel trasporto di veicoli e di merci (ad esempio, effetti postali) dalle isole del golfo di Napoli alla terraferma, un settore di scarso interesse commerciale, mentre i concorrenti si concentrano essenzialmente sul trasporto di passeggeri (cfr. in particolare i considerando da 182 a 185).
- (173) Secondo l'Italia, gli OSP affidati a Caremar soddisfano un'esigenza reale e attuale delle comunità insediate sulle isole, in particolare per quanto riguarda la continuità territoriale e la frequenza delle corse, la loro regolarità e puntualità, nonché una serie di requisiti relativi alla capacità delle navi e dell'equipaggio, aspetti verosimilmente non garantiti dalle sole forze di mercato.

- (174) Per illustrare l'esistenza di una domanda effettiva da parte degli utenti in ordine ai servizi marittimi in questione, l'Italia ha fornito i dati relativi al traffico di Caremar sulle rotte soggette a OSP regolate dalla convenzione iniziale prorogata, dal contratto ponte e dal nuovo contratto di servizio pubblico.
- (175) Per quanto concerne le rotte nel golfo di Napoli, i dati relativi ai servizi marittimi ivi forniti da Caremar nel periodo 2009-2021 (cfr. tabelle da 3 a 8) indicano che la domanda degli utenti in relazione non solo al traffico passeggeri ma anche al traffico misto (ossia comprendente anche veicoli e merci) è stata sempre presente. Inoltre, secondo l'Italia, il fatto che il traffico di Caremar sia rimasto stabile nel corso degli anni indica con tutta evidenza che l'offerta di Caremar soddisfaceva la domanda proveniente dagli utenti della popolazione locale — una domanda piuttosto stabile, in quanto i residenti hanno bisogno del servizio di trasporto marittimo su base giornaliera durante tutto l'anno — e non è stata influenzata dalle fluttuazioni del traffico turistico.

Traffico passeggeri

Tabella 3

Passeggeri trasportati negli anni 2009-2014

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli. L'Italia ha presentato inoltre la ripartizione per segmento del traffico passeggeri di Caremar per gli anni 2011-2021, da cui emerge che anche il traffico per segmento è rimasto stabile nel corso degli anni.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli. L'Italia ha presentato inoltre la ripartizione per segmento del traffico passeggeri di Caremar per gli anni 2011-2021, da cui emerge che anche il traffico per segmento è rimasto stabile nel corso degli anni.

Tabella 4

Passeggeri trasportati negli anni 2015-2021

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli.

Veicoli

Tabella 5

Veicoli trasportati negli anni 2009-2014

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli. L'Italia ha presentato anche la ripartizione per segmento del traffico di Caremar per gli anni 2013-2021, da cui emerge che il numero di veicoli trasportati da Caremar su ciascun segmento è rimasto stabile nel corso degli anni.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli.

Tabella 6

Veicoli trasportati negli anni 2015-2021

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli.

Merci (metri lineari)

Tabella 7

Merci trasportate (metri lineari) negli anni 2009-2014

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli. L'Italia ha presentato anche la ripartizione per segmento del traffico di Caremar per gli anni 2013-2021, da cui emerge che i metri lineari di merci trasportati da Caremar su ciascun segmento sono rimasti stabili nel corso degli anni.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli. L'Italia ha presentato anche la ripartizione per segmento del traffico di Caremar per gli anni 2013-2021, da cui emerge che i metri lineari di merci trasportati da Caremar su ciascun segmento sono rimasti stabili nel corso degli anni.

Tabella 8

Merchi trasportate (metri lineari) negli anni 2015-2021

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

⁽¹⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sui segmenti Ischia/Procida e Procida/Napoli e sulla rotta diretta Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Il traffico su questa rotta comprendeva anche il traffico sul segmento Procida/Pozzuoli.

(176) Per quanto riguarda le rotte dell'arcipelago pontino, che Caremar ha gestito solo dal 1° gennaio 2009 al 31 maggio 2011 ⁽¹⁰⁷⁾, l'Italia ha fornito il numero di passeggeri serviti da Caremar negli anni 2009 e 2010 e il numero di veicoli trasportati nell'anno 2009 (cfr. tabella 9). Secondo l'Italia, tali dati, ancorché parziali ⁽¹⁰⁸⁾, consentono di ritenere che la domanda degli utenti fosse presente e stabile su queste rotte.

Tabella 9

Passeggeri e veicoli trasportati negli anni 2009 e 2010

Rotta	2009		2010	
	Passeggeri	Veicoli	Passeggeri	Veicoli
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	n.d.
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	n.d.
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	n.d.

(177) Per quanto riguarda l'applicazione dei criteri della sentenza SNCM ⁽¹⁰⁹⁾ alla situazione dei trasporti marittimi nel golfo di Napoli, l'Italia sostiene che tali criteri non sono adeguati, in quanto definiscono un'analisi puramente quantitativa, basata sul confronto tra domanda e offerta di trasporto, che non tiene conto delle caratteristiche specifiche delle esigenze di servizio pubblico della popolazione locale.

⁽¹⁰⁷⁾ Dal 1° giugno 2011 la gestione delle rotte dell'arcipelago pontino è passata a Laziomar.

⁽¹⁰⁸⁾ Secondo l'Italia, non era più possibile recuperare i restanti dati relativi al traffico passeggeri del 2011, ai veicoli trasportati nel 2010 e nel 2011 e al traffico merci degli anni 2009-2011.

⁽¹⁰⁹⁾ Sentenza del Tribunale del 1° marzo 2017, SNCM/Commissione, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punti 130 e 134.

- (178) Quanto alla definizione della domanda degli utenti e dell'offerta di mercato, l'Italia ha spiegato che le scelte operate dalla Regione Campania per quanto concerne le frequenze e gli orari dei servizi che Caremar doveva fornire sulle rotte oggetto della convenzione iniziale prorogata arrivano dalle esigenze espresse dalle autorità locali e sono state adottate dopo aver discusso con le compagnie marittime operanti nel golfo di Napoli in merito alla loro capacità di fornire i servizi a condizioni di mercato o nell'ambito di OSP unilateralmente imposti.
- (179) In particolare, l'Italia ha spiegato che il quadro procedurale per la definizione da parte della Regione Campania degli OSP nel settore dei trasporti marittimi è stabilito dall'articolo 17 della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3, a norma del quale la Regione Campania è tenuta a consultare gli utenti dei servizi e i prestatori dei servizi prima di definire l'ambito di applicazione degli OSP. Inoltre, ai sensi dello stesso articolo, l'ambito di applicazione degli OSP deve essere verificato e, se necessario, riveduto, ogni tre anni. Per quanto riguarda la convenzione iniziale prorogata, gli OSP svolti da Caremar dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 sono stati definiti sulla base di una consultazione pubblica effettuata dalla Regione Campania nel periodo 2006-2007⁽¹¹⁰⁾. Nel 2011 l'ambito di applicazione degli OSP è stato riveduto in termini di frequenze e orari (le rotte soggette a OSP sono rimaste invariate) con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011, sulla base di una consultazione pubblica effettuata nel periodo 2010-2011 (avviata nel novembre 2010).
- (180) L'Italia ha fornito informazioni dettagliate sui lavori che hanno portato all'adozione della delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011, con la quale la Regione Campania ha adottato il programma triennale (2011-2013) dei servizi minimi del golfo di Napoli (cfr. considerando 38) entrato in vigore il 1° ottobre 2011, il quale riguardava tutti gli operatori di servizi marittimi del golfo di Napoli. Per quanto concerne Caremar, con delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011, la Regione Campania ha apportato modifiche marginali agli orari e alle frequenze di servizio imposte alla società, con effetto a decorrere dal 16 gennaio 2012.
- (181) L'Italia ha spiegato che, a seguito della consultazione pubblica effettuata nel novembre-dicembre 2010, all'inizio del 2011 la Regione Campania ha invitato i rappresentanti dei comuni del golfo di Napoli a partecipare a riunioni tecniche per discutere delle esigenze di servizio pubblico individuate dalla consultazione, in vista della revisione del programma dei servizi di trasporto marittimo del golfo di Napoli⁽¹¹¹⁾. Il 22 luglio 2011 la Regione Campania ha incontrato le compagnie marittime operanti nel golfo di Napoli (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) per discutere delle esigenze di servizio pubblico individuate dalla Regione insieme alle autorità locali e verificare la disponibilità del mercato a fornire servizi sufficienti a soddisfarle. La discussione ha confermato che il mercato, da solo, non avrebbe fornito tutti i servizi individuati dalla Regione Campania come necessari per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico. Il 28 luglio 2011 la Regione Campania ha nuovamente incontrato i rappresentanti delle isole del golfo di Napoli per definire di concerto i dettagli tecnici del programma triennale (2011-2013) in termini di frequenze e orari⁽¹¹²⁾. In seguito all'adozione del programma triennale (2011-2013) dei servizi minimi del golfo di
-
- ⁽¹¹⁰⁾ Mediante deliberazione di Giunta regionale n. 548 del 2 aprile 2007.
- ⁽¹¹¹⁾ Ad esempio, il 25 febbraio 2011 la Regione Campania ha invitato i rappresentanti dei comuni di Ischia a partecipare il 2 marzo 2011 a una riunione tecnica dedicata alla definizione del programma dei servizi di trasporto marittimo tra Napoli/Pozzuoli e Ischia. Nel corso di tale riunione i rappresentanti dei comuni di Ischia hanno sottolineato la necessità di garantire collegamenti per/da Ischia: a) nelle prime ore del giorno e durante la notte, per consentire l'approvvigionamento di beni; b) tra le 6:30 e le 9:00, per consentire il pendolarismo quotidiano di studenti e lavoratori verso Napoli/Pozzuoli e tra le 12:30 e le 15:00, per permettere il rientro dei pendolari a Ischia; c) tra le 9:00 e le 12:30 e tra le 15:00 e le 18:00, per permettere alla popolazione di Ischia di svolgere attività sulla terraferma durante il giorno e di rientrare a Ischia in giornata — questi intervalli orari inoltre consentono di accedere ai servizi di trasporto ferroviario e aereo sulla terraferma senza necessità di pernottamento a Napoli/Pozzuoli; d) tra le 18:00 e le 24:00, al fine di garantire la continuità territoriale anche nelle ore notturne e consentire la partecipazione ad attività culturali.
- ⁽¹¹²⁾ In tale contesto, ad esempio, il rappresentante di Ischia ha chiesto di posticipare la prima partenza della mattina da Casamicciola dalle 7:00 alle 7:10. Il comune di Capri ha chiesto due corse supplementari da/per Napoli, ossia da Napoli per Capri alle 18:10 e da Capri per Napoli alle 19:10. Il comune di Procida ha chiesto di posticipare dalle 6:30 alle 6:40 la corsa con aliscafo in partenza da Procida e di fare in modo che le navi in partenza da Ischia alle 10:35 alla volta di Napoli facciano scalo a Procida. La Regione Campania ha preso atto delle richieste e ha chiesto tempo per verificarne la fattibilità.

Napoli (cfr. considerando 38), il comune di Procida si è lamentato di non essere sufficientemente servito dal nuovo programma triennale ⁽¹¹³⁾. Pertanto, il 7 ottobre 2011 la Regione Campania ha invitato i rappresentanti dei comuni del golfo di Napoli a partecipare una riunione tecnica per discutere gli eventuali adeguamenti da apportare al programma triennale adottato.

(182) Per quanto riguarda l'ambiente concorrenziale, l'Italia ha ritenuto che i servizi forniti dai concorrenti di Caremar non rispondessero in modo adeguato alle esigenze degli isolani. L'Italia ha spiegato che a causa della densità demografica estremamente elevata delle isole di Capri ⁽¹¹⁴⁾, Ischia ⁽¹¹⁵⁾ e Procida ⁽¹¹⁶⁾, che insieme contano più di 96 000 residenti (ossia circa il 3 % degli oltre 3 milioni di residenti della provincia di Napoli, di cui queste isole fanno parte) ⁽¹¹⁷⁾, per soddisfare le esigenze degli studenti e dei lavoratori che viaggiano quotidianamente da e verso la terraferma si rende necessario un trasporto marittimo quasi altrettanto frequente del trasporto terrestre locale.

(183) Fino al 2017 il programma dei servizi di trasporto marittimo del golfo di Napoli suddivideva i servizi di trasporto marittimo in tre categorie:

- a) servizi di mercato — le compagnie di navigazione marittima possono operare nel golfo di Napoli previa autorizzazione ⁽¹¹⁸⁾. L'orario e la frequenza del servizio sono scelti dalla compagnia di navigazione marittima all'atto della domanda di autorizzazione all'esercizio della rotta. L'operatore di mercato non è obbligato a fornire il servizio ma, se il servizio o parte di esso — ad esempio, in determinate ore o in determinati giorni — non è effettuato per un determinato periodo di tempo, l'autorizzazione all'esercizio è revocata per i servizi non effettuati ⁽¹¹⁹⁾;

⁽¹¹³⁾ In particolare, i rappresentanti di Procida hanno osservato che delle 41 corse programmate da Ischia solo 18 erano via Procida e hanno chiesto un maggior numero di scali a Procida.

⁽¹¹⁴⁾ L'isola di Capri si estende su una superficie di 10,4 chilometri quadrati ed è composta da due comuni (Capri e Anacapri) per un totale di circa 13 900 abitanti. Nel comune di Capri vi sono circa 7 300 residenti (per una densità di popolazione di circa 1 800 abitanti per chilometro quadrato) e nel comune di Anacapri ve ne sono circa 6 600 (per una densità demografica di circa 1 000 abitanti per chilometro quadrato). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (ultima consultazione: 31.5.2024).

⁽¹¹⁵⁾ L'isola di Ischia si estende su una superficie di 46,3 chilometri quadrati ed è composta da sei comuni (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) per un totale di circa 61 500 abitanti ed è la terza isola più popolata d'Italia (dopo la Sicilia e la Sardegna), pur essendo solo l'ottava per dimensioni. Il comune di Ischia conta circa 18 600 residenti (per una densità demografica di circa 2 300 abitanti per chilometro quadrato), il comune di Barano d'Ischia ne conta circa 9 800 (per una densità di popolazione di circa 900 abitanti per chilometro quadrato), il comune di Casamicciola Terme circa 8 300 (per una densità di popolazione di circa 1 500 abitanti per chilometro quadrato), il comune di Forio circa 17 000 (per una densità di popolazione di circa 1 300 abitanti per chilometro quadrato), il comune di Lacco Ameno circa 4 600 (per una densità demografica di circa 2 300 abitanti per chilometro quadrato), il comune di Serrara Fontana circa 3 200 (per una densità di popolazione di circa 480 abitanti per chilometro quadrato). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (ultima consultazione: 31.5.2024).

⁽¹¹⁶⁾ L'isola di Procida si estende su una superficie di 4,1 chilometri quadrati ed è costituita da un comune (il comune di Procida) con circa 10 600 residenti (per una densità demografica di circa 2 500 abitanti per chilometro quadrato). Fonte: <https://www.italiapedia.it> (ultima consultazione: 31.5.2024).

⁽¹¹⁷⁾ Fonte: <https://www.italiapedia.it> (ultima consultazione: 31.5.2024).

⁽¹¹⁸⁾ L'Italia ha spiegato che fino al 9 gennaio 2017 tale sistema di autorizzazione si fondava sul decreto del Presidente della Giunta regionale n. 80 del 21 febbraio 2003. Ai sensi dell'articolo 4 di tale decreto, l'autorizzazione all'esercizio veniva rilasciata alle compagnie marittime in possesso dei requisiti previsti dalla normativa nazionale in materia di esercizio di servizi di trasporto marittimo. Dal 10 gennaio 2017 il sistema di autorizzazione si fonda sulla delibera della Giunta regionale n. 442 del 2 agosto 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Ad esempio, con decreto dirigenziale n. 269 del 2012, la Regione Campania ha revocato l'autorizzazione rilasciata il 21 settembre 2011 a Medmar per l'esercizio dei seguenti servizi sulla rotta Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: da Ischia a Pozzuoli alle 6:00, 14:00 e 17:45 e da Pozzuoli a Ischia alle 11:00, 15:40 e 19:30. L'autorizzazione è stata revocata in quanto Medmar non aveva mai effettuato i suddetti servizi. Per quanto riguarda la corsa da Ischia a Pozzuoli delle 20:30, che risultava effettuata da Medmar solo nei giorni di venerdì/sabato/domenica dal 15 giugno al 15 settembre, l'autorizzazione è rimasta in vigore solo per la parte dei servizi effettivamente forniti.

- b) servizi soggetti a OSP senza compensazione — le compagnie di navigazione marittima autorizzate a operare su una rotta potevano essere soggette a OSP (in termini di frequenza, regolarità, tipologia di navi utilizzate e tariffe massime) senza compensazione ⁽¹²⁰⁾. Tali OSP riguardavano i servizi di trasporto marittimo identificati dalla Regione Campania come rilevanti per garantire la continuità tra la terraferma e le isole. Tuttavia, come spiegato dall'Italia, la Regione Campania non aveva alcun controllo concreto sull'effettiva prestazione dei suddetti servizi, in quanto gli operatori marittimi potevano smettere di fornirli a loro piacimento senza incorrere in sanzioni, mediante preavviso di 45 giorni. In caso di mancata effettuazione del servizio o parte di esso — ad esempio, in determinate ore o in determinati giorni — per un certo periodo di tempo, l'autorizzazione all'esercizio veniva revocata per i servizi non effettuati. Inoltre, l'Italia ha spiegato che i concorrenti di Caremar potevano sempre chiedere alla Regione Campania di sospendere temporaneamente, in tutto o in parte, i servizi soggetti a OSP loro imposti, come è avvenuto, ad esempio, nel 2009, quando alcuni concorrenti di Caremar hanno chiesto alla Regione Campania di ridurre il numero dei servizi soggetti a OSP che dovevano effettuare nel golfo di Napoli e di aumentare le tariffe massime che potevano applicare per i restanti servizi soggetti a OSP, a motivo delle difficoltà finanziarie cui gli operatori marittimi si trovavano a far fronte a causa della crisi economica ⁽¹²¹⁾. In tale occasione, la Regione Campania, dopo aver effettuato una consultazione pubblica sulle esigenze del territorio, ha deciso di non aumentare le tariffe massime sulle rotte soggette a OSP e di consentire una sospensione temporanea ⁽¹²²⁾ di alcuni dei servizi soggetti a OSP forniti dai concorrenti di Caremar su alcune rotte ⁽¹²³⁾. L'Italia ha altresì sottolineato che, tra la fine di dicembre 2010 e il 1° ottobre 2011 Caremar, Gestour e Procida Lines erano le uniche compagnie a fornire servizi marittimi nel golfo di Napoli in regime di OSP, dato che tutti gli altri operatori marittimi si erano improvvisamente rifiutati di continuare a prestare i servizi in regime di OSP ⁽¹²⁴⁾. In sostanza, l'Italia ha fatto notare che questo sistema di OSP non funzionava, in quanto gli operatori marittimi accettavano di gestire la rotta in base agli OSP definiti dalla Regione Campania solo per occupare la fascia oraria di loro interesse nel quadro accosti approvato e pubblicato dalla Regione Campania. In realtà, succedeva spesso che i servizi in questione non fossero effettuati ⁽¹²⁵⁾ o che fossero effettuati in modo non conforme agli OSP (in termini di tempi e prezzi massimi ⁽¹²⁶⁾), in particolare durante la bassa stagione. Per questo motivo, l'Italia ha sottolineato che i servizi offerti dai concorrenti di Caremar in regime di OSP non erano comparabili a quelli offerti da Caremar, non solo in termini di frequenze ma anche di affidabilità (ad esempio, puntualità, qualità e, più in generale, garanzia di esercizio);

⁽¹²⁰⁾ Questo sistema di OSP non compensati è rimasto in vigore fino al 9 gennaio 2017. A partire dal 10 gennaio 2017 Caremar è diventata l'unico operatore marittimo soggetto a OSP nel golfo di Napoli; tutti gli altri operatori sono rimasti soggetti unicamente al sistema di autorizzazione.

⁽¹²¹⁾ Questo punto è menzionato anche nei considerando del decreto dirigenziale n. 374 del 2009 che ricorda le lettere del 25 marzo 2009 e del 22 giugno 2009 inviate dai concorrenti di Caremar alla Regione Campania per quanto riguarda, rispettivamente, la riduzione del numero dei servizi soggetti a OSP e l'aumento delle tariffe massime applicabili agli utenti sulle restanti rotte soggette a OSP.

⁽¹²²⁾ Dal 15 luglio 2009 al 15 settembre 2009.

⁽¹²³⁾ Le rotte interessate erano Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli e Ischia/Napoli. I servizi soggetti a OSP non forniti dai concorrenti di Caremar su tali rotte non sono stati presi in considerazione nella valutazione dell'ambiente concorrenziale nel golfo di Napoli.

⁽¹²⁴⁾ Con decreto dirigenziale n. 402 del 2010, la Regione Campania ha preso atto della situazione, ha sospeso il quadro accosti in vigore all'epoca e ha adottato un quadro accosti d'emergenza che è rimasto in vigore fino al 30 settembre 2011. In base al quadro accosti d'emergenza, Caremar era l'unico operatore marittimo a servire in regime di OSP le rotte Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida e Procida/Napoli, mentre Gestour e Procida Lines gestivano in regime di OSP la rotta Procida/Pozzuoli.

⁽¹²⁵⁾ I frequenti annullamenti o sospensioni del servizio da parte dei concorrenti di Caremar nel golfo di Napoli sono stati segnalati anche dall'AGCM nel provvedimento n. 25295 del 28 gennaio 2015 adottato nel caso I689C, con cui l'AGCM ha irrogato sanzioni alle società NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. e Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei per aver esse attuato, a partire dal 1998, un'intesa orizzontale restrittiva della concorrenza nel mercato del trasporto marittimo di passeggeri nel golfo di Napoli (cfr. in particolare il punto 255 del provvedimento dell'AGCM n. 25295 del 28 gennaio 2015).

⁽¹²⁶⁾ Nel 2012 Medmar e Alilauro sono state oggetto di sanzioni da parte dell'AGCM per la messa in atto di pratiche commerciali che hanno impedito l'acquisto di biglietti per i residenti a tariffa agevolata (provvedimento dell'AGCM n. 23258 del 31 gennaio 2012 nel caso PS5983 riguardante Medmar e provvedimento dell'AGCM n. 23264 del 31 gennaio 2012 nel caso PS7667 riguardante Alilauro).

- c) servizi soggetti a OSP con compensazione — i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico concluso con Caremar sono soggetti a OSP in termini di continuità e frequenza, regolarità, puntualità, qualità, tipologia e capacità delle navi utilizzate e tariffe, per l'assolvimento dei quali è prevista una compensazione. L'Italia ha spiegato che tali servizi riguardano le fasce orarie in cui il trasporto marittimo è maggiormente necessario per i pendolari (prima mattina, primo pomeriggio e sera) ⁽¹²⁷⁾. Il quadro contrattuale, con il suo sistema di sanzioni, era inteso a garantire la fornitura di tali servizi.

(184) L'Italia ha spiegato che, di fatto, i concorrenti di Caremar non effettuavano tutte le corse indicate nei quadri accosti approvati e pubblicati dalla Regione Campania. Il motivo è che, da un lato, le compagnie marittime operanti a condizioni di mercato erano autorizzate, ma non obbligate, a effettuare i collegamenti nelle fasce orarie individuate nei quadri accosti e, dall'altro, le compagnie marittime operanti in regime di OSP non erano oggetto di sanzioni efficaci in caso di mancata fornitura del servizio soggetto a OSP ⁽¹²⁸⁾.

(185) Visti i quadri accosti approvati e pubblicati dalla Regione Campania per gli anni d'interesse e i servizi effettivamente esercitati dai concorrenti di Caremar nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012, l'Italia ha spiegato che la situazione concorrenziale nel golfo di Napoli era la seguente:

- a) sulla rotta **Capri/Sorrento**, oltre a Caremar, erano autorizzate a operare altre quattro compagnie marittime: Aligruson, NLG, SNAV e, negli anni 2009-2010, Ali Maritime Agency S.r.l. («Alimar»). Secondo l'Italia tuttavia i servizi forniti da tali società non soddisfacevano l'esigenza di servizio pubblico individuata dalla Regione Campania, ossia quella di garantire, durante tutto l'anno, collegamenti (servizi misti) sufficienti per consentire ai residenti di Capri di spostarsi quotidianamente sulla terraferma per motivi professionali o di studio (ossia con la possibilità di imbarcare la propria auto) e per consentire la consegna di merci nelle isole (compresi gli invii postali). In effetti, come indicato al considerando 36, lettera a), e al considerando 39, lettera a), Caremar doveva garantire, durante tutto l'anno, il servizio da/per Capri mediante TMV, con due corse di andata e ritorno la mattina, una corsa di andata e ritorno nel primo pomeriggio e una corsa di andata e ritorno la sera, mentre i suoi concorrenti fornivano solo servizi di trasporto marittimo di passeggeri (come nel caso di NLG ⁽¹²⁹⁾ e Alimar ⁽¹³⁰⁾) oppure effettuavano anche servizi misti, ma solo nel periodo estivo (come nel caso di SNAV ⁽¹³¹⁾ e Aligruson ⁽¹³²⁾);

⁽¹²⁷⁾ L'Italia ha sottolineato che questo tipo di programmazione oraria impone a Caremar di mantenere una nave sull'isola durante la notte (con costi aggiuntivi non sostenuti dai suoi concorrenti).

⁽¹²⁸⁾ La mancata effettuazione del servizio per un periodo prolungato, una volta accertata dalle autorità competenti, aveva come unica conseguenza principale la revoca dell'autorizzazione a esercitare il servizio nella fascia oraria in questione (sia in caso di servizio gestito a condizioni di mercato sia in caso di servizio gestito in regime di OSP).

⁽¹²⁹⁾ NLG effettuava due corse giornaliere in bassa stagione e sette corse giornaliere in alta stagione (tre delle quali in regime di OSP: due in partenza da Sorrento, alle 9:40 e alle 13:10, e una (dal 2010) in partenza da Capri, alle 8:55). L'Italia ha rilevato che i servizi di NLG sulla rotta Capri/Sorrento non erano realmente in concorrenza con i servizi di Caremar, come conferma il fatto che le osservazioni presentate da NLG non riguardavano la rotta Capri/Sorrento, bensì solo la rotta Napoli/Capri (cfr. considerando 168).

⁽¹³⁰⁾ Secondo l'Italia, Alimar era autorizzata a effettuare due corse giornaliere passeggeri, una da Capri a Sorrento alle 6:00 e una da Sorrento a Capri alle 22:55, ma solo dal 1° luglio al 31 agosto.

⁽¹³¹⁾ Per quanto riguarda i servizi misti, in base ai programmi di trasporto marittimo sia del 2007 che del 2011 (ovvero dal 2009) SNAV era autorizzata a effettuare dieci corse giornaliere mediante TMV (sei da Capri a Sorrento, alle 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 e 18:05 e quattro da Sorrento a Capri, alle 8:10, 11:25, 13:50 e 16:35) ma solo nel periodo estivo (in particolare, dal 1° aprile al 3 novembre).

⁽¹³²⁾ Per quanto riguarda i servizi misti, in base ai programmi di trasporto marittimo sia del 2007 che del 2011 (ovvero dal 2009) Aligruson era autorizzata a effettuare quattro corse giornaliere (due da Sorrento a Capri, alle 11:30 e alle 14:00 e due da Capri a Sorrento, alle 12:30 e alle 18:05) ma solo nel periodo estivo.

- b) sulla rotta **Capri/Napoli**, oltre a Caremar, erano autorizzate a operare altre quattro compagnie marittime: SNAV ⁽¹³³⁾, NLG ⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis «Neapolis» ⁽¹³⁵⁾ e Metrò del Mare S.c.a.r.l. («Metrò del Mare») ⁽¹³⁶⁾. Tutti questi operatori tuttavia fornivano solo servizi di trasporto marittimo di passeggeri, mentre Caremar doveva fornire servizi misti (cfr. considerando 36, lettera b), e considerando 39, lettera b)). Secondo l'Italia, i servizi forniti dai concorrenti di Caremar non soddisfacevano l'esigenza di servizio pubblico individuata dalla Regione Campania, ossia quella di garantire, durante tutto l'anno, collegamenti (servizi misti) sufficienti per consentire ai residenti di Capri di spostarsi quotidianamente sulla terraferma per motivi professionali o di studio (ossia con la possibilità di imbarcare la propria auto) e per consentire la consegna di merci nelle isole (compresi gli invii postali);
- c) sulla rotta **Ischia/Napoli**, oltre a Caremar, erano autorizzate a operare altre due compagnie marittime: Alilauro (che forniva solo servizi passeggeri) e Medmar (che forniva solo servizi misti). Secondo l'Italia, i servizi forniti dai concorrenti di Caremar non erano sufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico della popolazione locale. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, Alilauro operava principalmente nel periodo estivo e i servizi (limitati) forniti durante tutto l'anno erano prestati in regime di OSP in orari diversi rispetto a quelli forniti da Caremar (cfr. considerando 36, lettera c), e considerando 39, lettera c)). Infatti, nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Alilauro effettuava venti corse mediante aliscafo (diciannove in regime di OSP e una a condizioni di mercato), tutte nel periodo estivo, tranne per un servizio soggetto a OSP ⁽¹³⁷⁾. Dal 1° ottobre 2011 Alilauro effettuava quattordici corse mediante aliscafo (cinque in regime di OSP durante tutto l'anno ⁽¹³⁸⁾ e nove a condizioni di mercato solo nel periodo estivo). Per quanto riguarda i servizi misti, Medmar operava principalmente nel periodo estivo e i servizi (limitati) forniti durante tutto l'anno o solo in inverno erano prestati in regime di OSP in orari diversi rispetto a quelli forniti da Caremar (cfr. considerando 36, lettera c), e considerando 39, lettera c)). Infatti, nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Medmar effettuava diciannove corse mediante traghetto/TMV (dodici in regime di OSP e sette a condizioni di mercato), solo nel periodo estivo e non sempre con frequenza giornaliera. Dal 1° ottobre 2011 Medmar effettuava ventitré corse mediante traghetto/TMV (diciassette a condizioni di mercato, tutte nel periodo estivo, e sei in regime di OSP. Dei sei servizi gestiti in regime di OSP, solo due erano effettuati tutto l'anno ⁽¹³⁹⁾, due erano solo invernali ⁽¹⁴⁰⁾ e due solo estivi ⁽¹⁴¹⁾);

⁽¹³³⁾ Nel 2009, nel 2010 e per una parte del 2011 SNAV ha fornito sulla rotta dodici servizi passeggeri giornalieri, di cui undici mediante aliscafo in estate (in parte in regime di OSP, in parte in regime di autorizzazione) e uno mediante aliscafo durante tutto l'anno (da Capri a Napoli alle 8:10, in regime di OSP). Dal 1° ottobre 2011 SNAV ha gestito sulla rotta venticinque servizi giornalieri di trasporto passeggeri mediante aliscafo, di cui tredici giornalieri durante tutto l'anno, tutti in regime di OSP (undici dei quali forniti in comune con NLG).

⁽¹³⁴⁾ Nel 2009, nel 2010 e per una parte del 2011 NLG ha fornito sulla rotta servizi giornalieri di trasporto marittimo di passeggeri solo in estate (ventuno corse mediante aliscafo), in parte in regime di OSP e in parte in regime di autorizzazione. Dal 1° ottobre 2011 NLG ha gestito sulla rotta trentaquattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo, di cui quindici corse giornaliere durante tutto l'anno. Due di queste quindici corse giornaliere (quelle da Capri a Napoli delle 9:35 e delle 11:35) erano effettuate a condizioni di mercato, le restanti tredici in regime di OSP (undici di questi servizi soggetti a OSP erano prestati in comune con SNAV).

⁽¹³⁵⁾ Neapolis era un'impresa comune costituita il 31 agosto 2004 tra NLG e SNAV con partecipazioni paritetiche (50 % NLG, 50 % SNAV). Ha operato sulla rotta negli anni 2009, 2010 e 2011. Nel 2009-2010 Neapolis doveva fornire sulla rotta otto corse giornaliere mediante aliscafo in regime di OSP, ossia da Capri a Napoli, alle 6:50 (durante tutto l'anno), alle 8:50 (solo in estate), alle 14:10 (durante tutto l'anno) e alle 17:25 (solo in estate) e da Napoli a Capri, alle 7:55 (solo in estate), alle 10:00 (solo in estate), alle 16:05 (solo in estate) e alle 20:05 (solo in estate). Nel 2011 i servizi sono stati ridotti a cinque, gestiti durante tutto l'anno a condizioni di mercato (in regime di autorizzazione), ossia da Capri a Napoli, alle 8:50, 14:10 e 17:30 e da Napoli a Capri, alle 10:00 e alle 16:05.

⁽¹³⁶⁾ Metrò del Mare era un'impresa comune costituita il 20 maggio 2002 tra NLG (partecipazione del 20 %), SNAV (partecipazione del 40 %), Alilauro (partecipazione del 20 %) e Aligruson (partecipazione del 20 %). Ha operato sulla rotta negli anni 2009 e 2010. Nel 2009-2010 Metrò del Mare doveva fornire sulla rotta quattro corse estive (quasi giornaliere) mediante aliscafo in regime di OSP, ossia da Capri a Napoli, alle 10:30 e alle 10:50 e da Napoli a Capri, alle 16:30 e alle 17:05.

⁽¹³⁷⁾ Ossia il servizio da Napoli a Ischia delle **9:35**.

⁽¹³⁸⁾ Ossia da Ischia a Napoli alle **6:30, 9:25 e 19:55** e da Napoli a Ischia alle **7:35** e alle **20:10**. Come indicato al considerando 39, lettera c), nel periodo dal 1° ottobre 2011 al 15 gennaio 2012 su questa rotta Caremar non ha dovuto fornire servizi passeggeri e, a partire dal 16 gennaio 2012 ha dovuto fornire un solo servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo da Napoli a Ischia, alle **14:45**.

⁽¹³⁹⁾ Ossia da Napoli a Ischia alle **8:35** e alle **14:10**.

⁽¹⁴⁰⁾ Ossia da Ischia a Napoli alle **16:35** e da Napoli a Ischia alle **18:30**.

⁽¹⁴¹⁾ Ossia da Ischia a Napoli alle **17:00** e da Napoli a Ischia alle **18:30**.

- d) sulla rotta **Ischia/Procida/Napoli**, oltre a Caremar, erano attive altre due compagnie marittime: Medmar, che era autorizzata a effettuare servizi misti sulla rotta ⁽¹⁴²⁾ ma che, secondo l'Italia, non ha quasi mai operato; e SNAV, che gestiva otto servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo in regime di OSP. Secondo le autorità italiane, i servizi di SNAV non erano comparabili ai servizi passeggeri che competevano a Caremar. In primo luogo, per quanto riguarda il periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, i servizi di SNAV si concentravano tutti (tranne uno ⁽¹⁴³⁾) nella stagione estiva, mentre Caremar doveva fornire tutti i suoi servizi durante l'intero arco dell'anno (cfr. considerando 36, lettera d)). In secondo luogo, sebbene dal 1° ottobre 2011 il numero di corse fornite da SNAV durante tutto l'anno fosse passato a sette ⁽¹⁴⁴⁾ (su otto ⁽¹⁴⁵⁾) e Caremar avesse aggiunto due corse nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (cfr. considerando 39, lettera d)), SNAV operava in fasce orarie diverse rispetto a Caremar;
- e) sulla rotta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, oltre a Caremar, era autorizzata ad operare solo un'altra compagnia marittima, Medmar, che tuttavia effettuava servizi misti per lo più senza scalo a Procida. Infatti, per quanto riguarda il periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, Medmar gestiva in totale trentanove servizi misti mediante traghetto tra Ischia e Pozzuoli (la maggior parte dei quali solo nel periodo estivo ⁽¹⁴⁶⁾), di cui solo tre servizi misti con scalo a Procida ⁽¹⁴⁷⁾. A partire dal 1° ottobre 2011, Medmar gestiva in totale quaranta servizi misti mediante traghetto tra Ischia e Pozzuoli, di cui solo quattro servizi misti con scalo a Procida ⁽¹⁴⁸⁾. Secondo le autorità italiane, i servizi di Medmar con scalo a Procida non erano comparabili, in termini di frequenze e orari, con quelli forniti da Caremar (cfr. considerando 36, lettera e), e considerando 39, lettera e)). In particolare, per quanto riguarda i servizi forniti tutto l'anno, Caremar gestiva sei servizi misti giornalieri — tre da Ischia (alle 8:35, 11:30 e 17:30) e tre da Pozzuoli (alle 10:15, 14:00 e 18:55) — mentre Medmar gestiva due servizi misti giornalieri da Ischia (alle 2:30 e alle 18:55) e due da Pozzuoli (alle 4:10 e alle 20:30). Per quanto riguarda i servizi supplementari forniti da Caremar durante il periodo scolastico, a partire dal 16 gennaio 2012 Caremar doveva garantire il servizio da Ischia delle 7:20 e quello da Pozzuoli delle 9:00, mentre Medmar in quel periodo non effettuava sulla rotta nessuna corsa con scalo a Procida ⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴²⁾ Secondo i quadri accosti, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2009 e il 30 settembre 2011 Medmar doveva effettuare durante tutto l'anno, in regime di OSP, due servizi misti giornalieri via traghetto: da Ischia alle **22:00** (con partenza da Procida alle 22:40) e da Napoli alle **24:00** (con partenza da Procida all'1:00). Dal 1° ottobre 2011 Medmar doveva effettuare in regime di OSP due servizi misti giornalieri durante tutto l'anno — ossia da Ischia alle **6:25** (con partenza da Procida alle 7:25) e alle **10:35** (con partenza da Procida alle 11:15) — e un servizio misto nel periodo estivo (ma non sempre giornaliero) da Ischia alle **22:20** (con partenza da Procida alle 23:00).

⁽¹⁴³⁾ Ossia quello da Ischia a Napoli via Procida con partenza da Casamicciola alle **9:45** (e da Procida alle **10:05**).

⁽¹⁴⁴⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida con partenza da Casamicciola alle **7:10** (e da Procida alle **7:30**), alle **9:45** (e da Procida alle **10:10**), alle **13:50** (e da Procida alle **14:15**), alle **17:40** (e da Procida alle **18:05**) e da Napoli a Ischia via Procida con partenza alle **8:25** (e da Procida alle **9:05**), **16:20** (e da Procida alle **17:00**) e **19:00** (e da Procida alle **19:40**). Tutte queste corse erano gestite in regime di OSP.

⁽¹⁴⁵⁾ L'unica corsa effettuata solo nel periodo estivo era anche l'unica gestita a condizioni di mercato. Nel periodo estivo SNAV era autorizzata ad effettuare servizi passeggeri mediante aliscafo da Ischia a Napoli via Procida con partenza da Casamicciola alle **11:25** (e da Procida alle 11:45).

⁽¹⁴⁶⁾ Delle trentanove corse, solo tre erano effettuate tutto l'anno (in regime di OSP) — due sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli e una sulla rotta diretta Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli — in più una veniva effettuata soltanto nel periodo scolastico (dal 16 settembre al 14 giugno). Le restanti trentacinque corse erano effettuate solo nel periodo estivo.

⁽¹⁴⁷⁾ Due servizi in regime di OSP da fornire tutto l'anno, ossia da Ischia (Casamicciola) a Pozzuoli via Procida, alle **2:30** e da Pozzuoli a Ischia (Casamicciola) via Procida, alle **4:10**, e un servizio a condizioni di mercato, da Ischia a Pozzuoli via Procida, alle **7:30**, che tuttavia era fornito solo durante il periodo scolastico (dal 16 settembre al 14 giugno).

⁽¹⁴⁸⁾ Tutti e quattro in regime di OSP, da fornire tutto l'anno: da Ischia (Casamicciola) a Pozzuoli via Procida, alle **2:30** e alle **18:55** e da Pozzuoli a Ischia (Casamicciola) via Procida, alle **4:10** e alle **20:30**.

⁽¹⁴⁹⁾ Medmar aveva smesso di fornire il servizio da Ischia delle 7:30 (a condizioni di mercato) durante il periodo scolastico.

- f) sulla rotta **Ischia/Procida**, oltre a Caremar vi erano altre sette compagnie marittime autorizzate ad operare, per lo più nell'ambito di una rotta più ampia (ad esempio, Ischia/Procida/Napoli o Ischia/Procida/Pozzuoli): da un lato, Medmar (per quanto riguarda i servizi misti) ⁽¹⁵⁰⁾ e SNAV (per quanto riguarda i servizi passeggeri) ⁽¹⁵¹⁾, che operavano in parte in regime di OSP e in parte a condizioni di mercato e, dall'altro, Alilauro ⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S.r.l. («Ippocampo») ⁽¹⁵³⁾, Rumore S.r.l. («Rumore») ⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S.r.l. («Marine Club») ⁽¹⁵⁵⁾ e Capitan Morgan S.r.l. («Capitan Morgan») ⁽¹⁵⁶⁾, che operavano esclusivamente a condizioni di mercato. Secondo l'Italia, i servizi forniti dal mercato erano troppo frammentati, marginali e instabili ⁽¹⁵⁷⁾ per essere considerati, anche nel loro insieme, comparabili ai servizi soggetti a OSP forniti da Caremar, come conferma il fatto che, a seguito della consultazione pubblica del 2011, per soddisfare le esigenze di pendolarismo degli isolani, la Regione Campania ha ritenuto che fosse necessario, a partire dal 16 gennaio 2012, aggiungere agli OSP già forniti da Caremar sulla rotta un ulteriore servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo da Procida per Ischia, da effettuare tutto l'anno alle 15:30 (cfr. considerando 39, lettera f));
- g) sulla rotta **Procida/Pozzuoli**, oltre a Caremar, erano autorizzate ad operare altre tre compagnie marittime: Procida Lines S.r.l. («Procida Lines»), Gestour S.r.l. («Gestour») e Ippocampo. Secondo l'Italia, tuttavia, le navi utilizzate dai concorrenti di Caremar per effettuare il servizio erano di capacità limitata e non erano in grado di trasportare passeggeri con mobilità ridotta o con sedia a rotelle. Inoltre, i servizi forniti dai concorrenti di

⁽¹⁵⁰⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Medmar era autorizzata a effettuare quattro servizi misti giornalieri per/da Ischia: tre tutto l'anno, in regime di OSP (da Procida all'1:10 e da Ischia alle 2:30 e alle 22:00) e uno esclusivamente nel periodo scolastico, a condizioni di mercato (da Ischia alle 7:30). Dal 1° ottobre 2011 Medmar era autorizzata a effettuare otto servizi misti giornalieri per/da Ischia, sei tutto l'anno (da Procida alle 5:00 e alle 21:20 e da Ischia alle 2:30, 6:25, 10:35 e 18:55) e due solo nel periodo estivo (da Procida all'1:30 e da Ischia alle 22:20), tutti in regime di OSP. L'Italia ha spiegato tuttavia che alcuni dei servizi previsti sulla rotta non sono quasi mai stati effettuati da Medmar (in particolare, quelli che riguardavano il segmento Ischia/Procida).

⁽¹⁵¹⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 SNAV gestiva da/verso Ischia quattordici servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo, quattro tutto l'anno — in particolare, tre in regime di OSP (da Ischia alle 7:10 e alle 9:45 e da Procida alle 13:10) e uno a condizioni di mercato (da Ischia alle 8:30) — e dieci solo durante il periodo estivo — in particolare, sei in regime di OSP (da Procida alle 9:00, 17:00, 19:05 e 19:20 e da Ischia alle 13:35 e alle 17:40) e quattro a condizioni di mercato (da Procida alle 7:50 e alle 17:50 e da Ischia alle 18:30 e alle 19:45). Dal 1° ottobre 2011 SNAV gestiva da/verso Ischia sedici servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo, nove tutto l'anno — in particolare, otto in regime di OSP (da Ischia alle 7:10, 9:45, 13:50 e 17:40 e da Procida alle 9:05, 13:15, 17:00 e 19:40) e uno a condizioni di mercato (da Ischia alle 8:30) — e sette solo durante il periodo estivo, a condizioni di mercato (da Procida alle 7:50, 11:00, 17:50 e 19:20 e da Ischia alle 11:25, 18:30 e 19:45).

⁽¹⁵²⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Alilauro era autorizzata a fornire a condizioni di mercato, nel periodo estivo, tre servizi passeggeri giornalieri per Ischia mediante aliscafo, ossia da Procida alle 8:35, alle 12:35 e alle 18:35. Dal 1° ottobre 2011 Alilauro non era più autorizzata a operare sulla rotta.

⁽¹⁵³⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Ippocampo era autorizzata a fornire due servizi misti a condizioni di mercato, ma solo in estate e non sempre con frequenza giornaliera (per lo più nei fine settimana), ossia da Ischia alle 9:25 e da Procida alle 17:00. A partire dal 1° ottobre 2011, Ippocampo era autorizzata a effettuare sei servizi misti a condizioni di mercato, ma solo nel periodo estivo e non sempre con frequenza giornaliera, ossia da Ischia alle 9:25, 11:40 e 14:30 e da Procida alle 11:00, 13:00 e 17:00.

⁽¹⁵⁴⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Rumore era autorizzata a effettuare quattro servizi misti a condizioni di mercato, di cui tre solo nel periodo estivo e non sempre con frequenza giornaliera (da Procida alle 12:20 e alle 18:30 e da Ischia alle 15:10) e uno giornaliero durante tutto l'anno (da Ischia alle 10:40). I servizi e gli orari di Rumore non sono cambiati dopo il 1° ottobre 2011.

⁽¹⁵⁵⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Marine Club era autorizzata a fornire un servizio misto a condizioni di mercato, il giovedì nel periodo estivo (da Procida alle 12:15). A partire dal 1° ottobre 2011, Marine Club non era più autorizzata ad operare sulla rotta.

⁽¹⁵⁶⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Capitan Morgan era autorizzata a fornire due servizi misti giornalieri a condizioni di mercato nel periodo estivo (da Ischia alle 15:10 e da Procida alle 18:00). Dal 1° ottobre 2011 Capitan Morgan era autorizzata a fornire tre servizi misti giornalieri a condizioni di mercato nel periodo estivo (da Ischia alle 15:10 e alle 18:35 e da Procida alle 18:00).

⁽¹⁵⁷⁾ Ad esempio, le navi di cui si servivano gli operatori marittimi minori, come Ippocampo, Rumore, Marine Club e Capitan Morgan, erano più piccole e meno potenti di quelle utilizzate da Caremar e, diversamente da queste ultime, potevano operare solo in presenza di buone condizioni meteorologiche.

Caremar erano effettuati solo nel periodo estivo e non tutti i giorni (come nel caso di Ippocampo) ⁽¹⁵⁸⁾ o, comunque, subivano spesso sospensioni o cancellazioni e non potevano quindi assicurare livelli di regolarità pari a quelli di Caremar (come nel caso di Procida Lines) ⁽¹⁵⁹⁾. In realtà, secondo l'Italia, nel periodo 2012-2015 Gestour ⁽¹⁶⁰⁾ era l'unico operatore, oltre a Caremar, ad essere attivo tutto l'anno sulla rotta. Tuttavia, l'Italia ha segnalato che i servizi di Gestour non erano comparabili a quelli di Caremar in termini di durata della traversata (Caremar doveva effettuare il servizio mediante aliscafo, con un tempo di traversata di 15 minuti, mentre Gestour operava via traghetto, con un tempo di traversata di 50 minuti);

- h) sulla rotta **Procida/Napoli**, oltre a Caremar, erano autorizzate a operare altre due compagnie marittime: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (che forniva servizi passeggeri mediante aliscafo) e Medmar ⁽¹⁶²⁾ (che forniva servizi misti mediante traghetto). Secondo l'Italia, i servizi passeggeri forniti da SNAV durante tutto l'anno non erano comparabili a quelli di Caremar perché effettuati in orari diversi.

(186) Per quanto riguarda la situazione concorrenziale sulle rotte marittime servite da Caremar nell'arcipelago pontino nel periodo 2009-2011, l'Italia ha spiegato quanto segue:

- a) sulla rotta **Ponza/Formia**, oltre a Caremar, era presente solo un'altra compagnia marittima, Vetur S.r.l. («Vetur»), la quale effettuava due servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo durante tutto l'anno in regime di OSP (con partenza da Ponza alle 8:30 e da Formia alle 16:00). Secondo l'Italia, i servizi di Vetur non erano affidabili a causa delle frequenti cancellazioni operate dalla compagnia, in particolare in caso di maltempo, e comunque non erano comparabili ai servizi misti forniti da Caremar, che garantivano ai residenti un collegamento giornaliero durante tutto l'arco dell'anno, anche per il trasporto di veicoli e merci.

⁽¹⁵⁸⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Ippocampo era autorizzata a effettuare quattro servizi misti durante il periodo estivo (per lo più solo la domenica): da Procida alle **18:45** e alle **20:00** e da Pozzuoli alle **19:20** e alle **20:50**. Dal 1° ottobre 2011 tali servizi sono rimasti invariati, anche in termini di orari.

⁽¹⁵⁹⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Procida Lines era autorizzata a effettuare sedici servizi misti durante tutto l'anno, ma non sempre con frequenza giornaliera: undici a condizioni di mercato (da Procida alle **5:50**, **10:45**, **15:25**, **17:30** e **19:15** e da Pozzuoli alle **5:05**, **9:25**, **13:35**, **16:25**, **18:25** e **20:00**) e cinque in regime di OSP (da Procida alle **4:00** (solo il venerdì), **7:50** e **12:40**; da Pozzuoli alle **7:05** e alle **11:50**). Dal 1° ottobre 2011 Procida Lines era autorizzata a effettuare quindici servizi misti durante tutto l'anno ma non sempre con frequenza giornaliera: quattordici a condizioni di mercato (da Procida alle **4:00** (solo il venerdì), **7:50**, **10:45**, **12:40**, **15:25**, **17:30**, **19:15** e da Pozzuoli alle **5:05**, **7:05**, **11:50**, **13:35**, **16:25**, **18:25** e **20:00**) e uno in regime di OSP (da Procida alle **5:50**). L'Italia ha tuttavia spiegato che tali servizi non sono stati quasi mai effettuati nel periodo 2012-2015. Per quanto riguarda, ad esempio, il servizio in regime di OSP, una volta accertato che Procida Lines non rispettava gli OSP, la Regione Campania, con decreto dirigenziale n. 18 del 29 febbraio 2012, ha revocato alla società il servizio soggetto OSP e lo ha affidato a Gestour fino al 31 dicembre 2012.

⁽¹⁶⁰⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Gestour forniva tredici servizi misti giornalieri mediante traghetto (50 minuti di traversata) durante tutto l'anno: otto a condizioni di mercato (da Pozzuoli alle **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**; da Procida alle **6:50**, **9:30**, **11:20**, **17:05**) e cinque in regime di OSP (da Pozzuoli alle **15:05**, **17:55**, **19:50**; da Procida alle **14:05** e alle **18:55**). Dal 1° ottobre 2011 Gestour forniva nove servizi misti giornalieri mediante traghetto (50 minuti di traversata) durante tutto l'anno a condizioni di mercato (da Pozzuoli alle **6:00**, **8:30**, **10:35**, **12:55**, **19:50**; da Procida alle **6:50**, **9:30**, **11:20**, **18:55**).

⁽¹⁶¹⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 SNAV gestiva nove servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo in regime di OSP, due durante tutto l'anno (ossia da Procida alle **7:35** e alle **10:05**) e sette nel periodo estivo (ossia da Napoli (Beverello) alle **8:20**, **12:30**, **16:20**, **18:40**, **18:45** e da Procida alle **13:50** e alle **18:00**). Dal 1° ottobre 2011 SNAV gestiva dieci servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo (20 minuti di traversata), di cui otto durante tutto l'anno in regime di OSP (ossia da Procida alle **7:30**, **10:10**, **14:15** e **18:05** e da Napoli (Beverello) alle **8:25**, **12:30**, **16:20** e **19:00**) e due solo in estate a condizioni di mercato (da Procida alle **11:45** e da Napoli (Beverello) alle **18:45**).

⁽¹⁶²⁾ Dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Medmar svolgeva quotidianamente, durante tutto l'anno, due servizi misti mediante traghetto (60 minuti di traversata) in regime di OSP: da Napoli (Calata Massa) alle **24:00** e da Procida alle **22:40**. Dal 1° ottobre 2011 Medmar gestiva due servizi misti in regime di OSP durante tutto l'anno, da Napoli (Calata Massa) alle **00:20** e da Procida alle **11:15**, e un servizio misto in regime di OSP nel periodo estivo (non sempre con frequenza giornaliera) da Procida alle **23:00**.

Per quanto riguarda i servizi passeggeri, l'Italia ha spiegato che Caremar era tenuta a far stationare le navi sull'isola durante la notte per garantire la prima corsa del giorno (alle 5:30 da Ponza) e assicurare un collegamento giornaliero con la terraferma per motivi di studio e lavoro (con ritorno per Ponza alle 17:30). La disponibilità di navi sull'isola durante la notte era intesa anche a garantire il trasporto marittimo verso la terraferma in caso di emergenza medica non gestibile mediante trasporto aereo di emergenza (ad esempio, tramite elicottero);

- b) sulla rotta **Ponza/Anzio**, oltre a Caremar, era presente solo un'altra compagnia marittima, Vetur, la quale, in alta stagione, effettuava due servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo a condizioni di mercato e, in bassa stagione, effettuava solo due corse il sabato in regime di OSP. Secondo l'Italia, i servizi misti di Caremar erano giustificati per motivi di sviluppo sociale ed economico e miravano a garantire ai passeggeri con veicolo al seguito la possibilità di usufruire di un collegamento di andata e ritorno da/per Ponza durante tutto l'anno. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, l'Italia ha spiegato che quelli offerti da Vetur non erano affidabili a causa delle frequenti cancellazioni operate dalla compagnia, in particolare in caso di maltempo;
- c) sulla rotta **Formia/Ventotene** operavano, oltre a Caremar, altre due compagnie marittime: Vetur e Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. («SNAP»). Vetur forniva un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo in bassa stagione e un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo ogni lunedì in alta stagione, entrambi in regime di OSP. SNAP forniva un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo in alta stagione a condizioni di mercato. Secondo l'Italia, i servizi di Caremar erano necessari per consentire ai residenti di Ventotene di recarsi sulla terraferma per motivi professionali o di studio: Caremar infatti assicurava il primo collegamento del giorno da Ventotene, che effettuava alle 5:30 mediante traghetto, nonché un servizio passeggeri mediante aliscafo, sempre da Ventotene, alle 6:45. Inoltre, stazionando sull'isola durante la notte, le navi di Caremar rendevano possibile il trasporto marittimo verso la terraferma in caso di emergenza medica.

(187) Per quanto riguarda le osservazioni di Medmar (cfr. sezione 7.1), l'Italia ha definito parziali e incomplete le conclusioni a cui è giunta la società in merito all'equivalenza dei suoi servizi rispetto a quelli forniti da Caremar. Secondo l'Italia, Medmar si limita a confrontare i propri servizi con quelli forniti da Caremar su determinate rotte, prendendo come unico riferimento la frequenza giornaliera delle corse, mentre non viene operata alcuna valutazione che tenga conto degli orari, della stagionalità, dei tipi di trasporto e delle tariffe. In particolare, per quanto riguarda la rotta Ischia/Procida/Pozzuoli, l'Italia ha sottolineato che, all'epoca della definizione degli OSP, Caremar era l'unica società a fornire servizi di trasporto marittimo sufficientemente affidabili e che la rotta è sempre stata essenziale per soddisfare i bisogni di mobilità degli studenti di entrambe le isole nonché le esigenze sanitarie connesse alla possibilità per i residenti di Procida di raggiungere gli ospedali di Pozzuoli e di Ischia.

(188) In risposta all'affermazione di Medmar secondo cui non era necessario che Caremar ricevesse una compensazione per i servizi forniti, dal momento che sulle stesse rotte anche Medmar forniva alcuni servizi in regime di OSP senza compensazione, l'Italia ha spiegato che, nell'affidare gli OSP, essa ha agito a norma del regolamento (CEE) n. 3577/92, che consente di attribuire orizzontalmente gli OSP a tutti gli armatori interessati. L'affidamento degli OSP è avvenuto in due fasi. In una prima fase, l'Italia ha imposto gli OSP senza compensazione agli operatori interessati, su determinate rotte. Laddove da parte delle società non vi fosse stata la volontà di gestire le rotte senza compensazione, in una seconda fase la Regione Campania avrebbe indetto una procedura di gara pubblica per individuare l'impresa a cui aggiudicare un contratto di servizio pubblico e riconoscere una compensazione correlata. Perciò a giudizio della Regione Campania, Medmar ha accettato di gestire gli OSP senza compensazione, come indicato nell'atto di sottomissione firmato dalla società.

- (189) In generale, tenendo conto degli OSP imposti a Caremar e di quelli imposti ai suoi concorrenti (cfr. considerando da 182 a 186), l'Italia afferma che i servizi soggetti a OSP gestiti dai concorrenti costituiscono in sostanza servizi che i concorrenti di Caremar hanno accettato di svolgere nel quadro delle rispettive attività marittime. Tali OSP non erano comparabili a quelli gravanti su Caremar, perché gli operatori potevano essere liberati dagli obblighi dando un breve preavviso alla Regione Campania; inoltre, questi OSP non erano soggetti a sanzioni per mancato adempimento. Infine, l'esistenza dei suddetti OSP in capo ai concorrenti di Caremar non ha comportato la soppressione del contratto di servizio pubblico concluso con Caremar al fine di continuare a soddisfare le esigenze di continuità territoriale delle autorità locali, quali periodicamente verificate dalla Regione Campania nell'ambito della revisione dei programmi marittimi, in cui si è tenuto conto sia dei servizi forniti in regime di OSP sia del contratto di servizio pubblico concluso con Caremar.

8.2. Sulla privatizzazione di Caremar

- (190) L'Italia afferma che, a seguito della richiesta di informazioni della Commissione del 26 ottobre 2011 e delle osservazioni della Commissione del 22 dicembre 2011 e del 14 marzo 2012, il bando di gara per la privatizzazione di Caremar è stato modificato conformemente alle prescrizioni della Commissione volte a garantire una procedura trasparente e non discriminatoria.
- (191) A titolo di esempio, è stata eliminata qualsiasi discriminazione basata sulla nazionalità dell'operatore economico che presenta l'offerta. Ad ogni buon conto l'Italia sottolinea che non vi era alcuna condizione nel capitolato d'onori che implicasse il mantenimento del personale impiegato da Caremar, né alcuna condizione relativa ai rapporti di lavoro esistenti con la società.
- (192) Inoltre, l'Italia è intervenuta a modificare il requisito di ammissibilità relativo alla capacità economica e finanziaria attraverso la soppressione delle clausole che permettevano alle sole compagnie marittime di partecipare alla procedura di gara, con ciò consentendo la massima partecipazione e la migliore ponderazione rispetto ai valori economici della procedura. Per quanto riguarda il criterio di aggiudicazione, l'Italia conferma che il criterio di selezione era quello del prezzo netto più elevato.
- (193) L'Italia ritiene pertanto che il processo di privatizzazione di Caremar, benché non concepito come una vendita di azioni in borsa, debba essere considerato trasparente, incondizionato e non discriminatorio, e quindi tale da garantire la massima partecipazione.

8.3. Sulla conformità del nuovo contratto di servizio pubblico rispetto ai criteri Altmark

- (194) L'Italia sostiene che il nuovo contratto di servizio pubblico soddisfa i quattro criteri Altmark per i motivi di seguito esposti:
- a) per quanto riguarda il primo criterio Altmark, l'Italia afferma che la missione pubblica definita nel contratto riguarda le rotte di cabotaggio insulare che collegano l'Italia continentale con i porti delle piccole isole. Tali rotte mirano a garantire, in termini di regolarità e frequenza, un servizio indispensabile per lo sviluppo economico delle isole e allo stesso tempo a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità delle comunità insulari, assicurando l'effettività del diritto costituzionalmente garantito alla continuità territoriale. Il nuovo contratto individua inoltre chiaramente i servizi da svolgere, le tipologie di navi da utilizzare, le fasce orarie da rispettare, anche per le corse serali e notturne, nonché i vincoli tariffari da osservare;
 - b) il secondo criterio Altmark non è stato contestato dalla Commissione nella decisione di avvio del 2011;
 - c) in relazione al terzo criterio Altmark, l'Italia esclude l'eventualità che Caremar abbia ricevuto una compensazione superiore a quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento. In particolare, l'Italia sostiene che il nuovo contratto di servizio pubblico è dotato di adeguate clausole di recupero, in quanto, come stabilito, ad esempio, dall'articolo 18, dal titolo «Recupero della sovracompensazione», ogni eventuale sovracompensazione deve essere restituita dalla società entro 30 giorni dalla relativa richiesta. È quanto è avvenuto per gli esercizi 2015, 2016 e 2017, 2018 e 2019, per i quali la procedura di verifica prevista dal contratto ha rilevato l'esistenza di una sovracompensazione che è stata quindi recuperata (cfr. considerando 96);

- d) l'Italia considera soddisfatto anche il quarto criterio Altmark, in quanto l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico è stata oggetto di una procedura di gara trasparente e competitiva, caratterizzata dalla partecipazione di numerosi operatori, che ha consentito di selezionare il candidato capace di fornire i servizi al minor costo possibile. Per quanto riguarda i dubbi della Commissione in merito all'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico in concomitanza con la privatizzazione di Caremar, l'Italia chiarisce che, sulla base della richiesta della Commissione, sono stati apportati alla bozza della documentazione di gara tutti gli adeguamenti necessari al fine di allinearla al quadro legislativo pertinente.

8.4. Sul premio di rischio del 6,5 % stabilito dalla deliberazione 111/2007 con decorrenza dal 2010 e sul 10,55 % applicato in relazione al nuovo contratto di servizio pubblico

- (195) Nella decisione di avvio del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che il premio di rischio del 6,5 % non sembra rispecchiare un livello di rischio adeguato, tenendo presente che non risulta che gli operatori si assumano i rischi normalmente gravanti sulla gestione dei servizi di trasporto marittimo (cfr. considerando 247 della decisione di avvio del 2011).
- (196) Secondo l'Italia, le conclusioni preliminari della Commissione sembrano fondarsi su un'interpretazione errata del parametro del premio di rischio. Il premio di rischio non costituisce una compensazione volta a coprire i costi che l'operatore dovrebbe comunque sostenere nello svolgimento delle sue attività, in quanto, se così fosse, l'attività sarebbe in perdita. L'Italia sostiene che nessun imprenditore deciderebbe mai di intraprendere un'attività al solo scopo di coprire i propri costi. Infatti, il terzo criterio Altmark prevede un rendimento del capitale (margine di utile) ragionevole quale sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il SIEG per l'intera durata del periodo di incarico. Il premio di rischio in questione è quindi la remunerazione necessaria per l'adempimento degli OSP che spetta all'imprenditore che si espone al rischio d'impresa e lo gestisce.
- (197) L'Italia sottolinea che il premio di rischio è determinato utilizzando analisi macroeconomiche che attribuiscono un premio di rischio medio al paese o alla zona di riferimento per il settore interessato. Secondo l'IESE Business School, il 6,4 % costituisce un premio di rischio paese adeguato per l'Italia. Tale valore è quindi pienamente in linea con il premio di rischio del 4 % individuato nella deliberazione 111/2007, con maggiorazione del 2,5 % per i servizi non forniti in esclusiva (premio di rischio del 6,5 %). L'Italia chiarisce che il premio di rischio del 6,5 % corrispondeva anche al tasso di rendimento del capitale investito di cui Caremar ha beneficiato nel 2009 durante il primo anno di proroga della convenzione iniziale. Inoltre, l'Italia fa riferimento alla decisione della Commissione, del 13 giugno 2017, relativa al servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri fra Reggio Calabria e Messina, in cui la metodologia di calcolo, basata su un tasso di rendimento previsto dell'8 % fisso, non era stata contestata. In particolare, in quest'ultimo caso, la Commissione aveva accettato un tasso dell'8 % comprensivo del premio di rischio del 6,5 % di cui alla deliberazione 111/2007, in considerazione del fatto che l'appalto non comportava l'attribuzione di diritti esclusivi, più un ulteriore aumento dell'1,5 %, per via della breve durata del contratto.
- (198) Il tasso (lordo) del 6,5 % è stato utilizzato fino al 2015, mentre successivamente, per il nuovo contratto di servizio pubblico, il tasso di rendimento del capitale investito preso in considerazione ai fini della compensazione è stato fissato al 10,55 %, un valore considerato corrispondente a un margine di utile ragionevole, tenuto conto del rischio sopportato da Caremar nella fornitura dei servizi soggetti a OSP. L'Italia sostiene che il motivo per cui il tasso è superiore a quello dei contratti precedenti — che lo fissavano al 6,5 % — risiede nell'elevato rischio imprenditoriale a cui è esposta Caremar, che nel corso dei nove anni di durata del nuovo contratto di servizio pubblico potrebbe verosimilmente subire una sottocompensazione (ad esempio, a causa della volatilità dei prezzi del carburante). L'Italia sottolinea che, ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar sostiene integralmente ogni eventuale sottocompensazione pari o inferiore al 5 % della compensazione totale, ma è anche esposta al rischio di una sottocompensazione superiore al 5 % della compensazione totale. Infatti, il meccanismo di riequilibrio di cui all'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico non è obbligatorio (la revisione dei parametri fondamentali della compensazione è solo «consentita», il che significa che la Regione Campania non è necessariamente tenuta ad

accoglierla) e, date le sue caratteristiche (ossia l'assenza di retroattività, la possibilità di adeguare la compensazione solo mediante modifiche dei parametri della fornitura del servizio), ha solo effetti limitati sull'equilibrio economico del contratto. Secondo l'Italia, Caremar: i) sostiene ogni eventuale sottocompensazione (anche superiore al 5 % della compensazione totale) subito nei primi tre anni e negli ultimi tre anni del contratto, dato che il meccanismo di riequilibrio interviene solo sui parametri di compensazione legati alla fornitura del servizio e solo per i periodi futuri; ii) sostiene ogni eventuale sottocompensazione pari o inferiore al 5 % subito nei sei anni restanti del contratto; e iii) potrebbe sostenere una sottocompensazione superiore al 5 % in tutti o alcuni dei restanti sei anni del contratto, se il meccanismo di riequilibrio non è attivato o è attivato solo per tre dei sei anni.

8.5. Sulla conformità del nuovo contratto di servizio pubblico alla disciplina SIEG del 2011

- (199) L'Italia chiarisce che il servizio è stato aggiudicato a seguito di una procedura di appalto pubblico aperta, trasparente e non discriminatoria. Il servizio di collegamento marittimo tra le isole del golfo di Napoli garantisce la continuità territoriale, assicurando la mobilità dei residenti che utilizzano il servizio quotidianamente per esigenze di lavoro e studio. Nella fattispecie, il servizio fornito non è comparabile in termini di regolarità e frequenza dei collegamenti, né in termini di tipologia di nave. Inoltre, la compensazione non eccede quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli OSP, tenendo conto di un margine di utile ragionevole. Infine, l'importo della compensazione è stato stabilito nel quadro di una procedura di gara, sulla base dei criteri stabiliti nella deliberazione 111/2007.
- (200) A tale riguardo, l'Italia sostiene che sono stati istituiti meccanismi (ad esempio, attraverso l'articolo 17 del contratto di servizio pubblico — verifica dell'equilibrio economico finanziario — e l'articolo 18 del medesimo contratto — recupero della sovracompensazione) per evitare che Caremar riceva una sovracompensazione ai sensi del punto 49 della disciplina SIEG del 2011.
- (201) Inoltre, relativamente alla questione di stabilire se, prima di concludere il nuovo contratto di servizio pubblico, sia stata effettuata una consultazione pubblica ai sensi del punto 14 della disciplina SIEG del 2011, l'Italia sottolinea che la definizione dei piani strategici relativi ai collegamenti marittimi SIEG di livello regionale nella Regione Campania è il risultato di un complesso processo decisionale che coinvolge, tra l'altro, le autorità locali interessate e le associazioni di categoria. La Regione Campania ha verificato periodicamente la situazione del mercato e l'adeguatezza dei servizi pubblici rispetto alle esigenze espresse dalle autorità locali e dagli utenti, attraverso indagini di mercato approfondite e periodicamente aggiornate.

8.6. Sulla priorità nell'assegnazione degli accosti e sulle misure previste dalla legge 163/2010

- (202) L'Italia ha chiarito che tutti gli operatori di traghetti, compresa Caremar, versano canoni ordinari per gli accosti alle competenti autorità portuali. Tuttavia, per la priorità nell'assegnazione degli accosti l'Italia riconosce che Caremar non ha versato alcun canone aggiuntivo. L'Italia afferma che la disposizione relativa alla priorità nell'assegnazione degli accosti non è mai stata applicata. La priorità nell'assegnazione degli accosti non è oggetto di remunerazione e quindi la misura conferisce un vantaggio a livello di regolamentazione che non implica alcun trasferimento di risorse statali e si riferisce unicamente alle rotte oggetto degli OSP. Pertanto, secondo l'Italia la misura non costituisce un aiuto di Stato.

- (203) Per quanto riguarda le misure previste dalla legge 163/2010, l'Italia sottolinea che Caremar ha ricevuto 2 115 000 EUR, che sono stati utilizzati esclusivamente per ammodernare le navi al fine di garantire la conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza ⁽¹⁶³⁾ e mai per fini di liquidità. Inoltre, per quanto concerne i vantaggi fiscali, l'Italia chiarisce che Caremar non ne ha beneficiato, mentre in merito ai fondi FAS, precisa che tali fondi non sono stati erogati alla società. In particolare, l'Italia ha chiarito che l'articolo 1, comma 5-ter, della legge 163/2010 permetteva alle regioni di utilizzare le risorse del FAS per finanziare parte della normale compensazione degli obblighi di servizio pubblico e garantire in tal modo la continuità dei servizi pubblici marittimi nel caso in cui gli stanziamenti di bilancio si fossero rivelati insufficienti e che le risorse del FAS non erano intese come una compensazione aggiuntiva a favore di Caremar o SNAV/Rifim (o di qualsiasi altra società dell'ex gruppo Tirrenia o dei rispettivi acquirenti).

9. VALUTAZIONE

9.1. Esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE

- (204) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, «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».
- (205) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulativi. Ne consegue che le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni succitate. In particolare il sostegno finanziario deve:
- a) essere concesso da uno Stato membro o mediante risorse statali;
 - b) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
 - d) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (206) La Commissione osserva che la priorità nell'assegnazione degli accosti è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Caremar e della sua acquirente SNAV/Rifim. Pertanto, questa misura sarà valutata congiuntamente alla rispettiva compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a tali società (cfr. sezioni 9.1.1 e 9.1.2).
- (207) La Commissione osserva inoltre che il nuovo contratto di servizio pubblico tra l'Italia e Caremar dovrebbe essere valutato congiuntamente alla privatizzazione di Caremar. Tale valutazione congiunta è opportuna perché, in sostanza, l'Italia ha organizzato una gara d'appalto finalizzata all'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico in modo tale che l'aggiudicatario avrebbe dovuto acquisire l'intero capitale sociale di Caremar al fine di adempiere gli OSP stabiliti nel suddetto contratto di servizio pubblico. La gara non prevedeva alcuna possibilità di presentare offerte distinte per la privatizzazione di Caremar e per il nuovo contratto di servizio pubblico.

9.1.1. *La compensazione degli obblighi di servizio pubblico e la priorità nell'assegnazione degli accosti concesse a Caremar dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 nel quadro della convenzione iniziale prorogata*

9.1.1.1. Risorse statali

- (208) Caremar è stata incaricata dall'Italia di gestire su rotte specifiche i servizi di trasporto marittimo di cui alla convenzione iniziale, poi prorogata. La convenzione iniziale è stata conclusa con lo Stato e la risultante compensazione degli obblighi di servizio pubblico a favore di Caremar è stata corrisposta dallo Stato e dalla Regione Campania a valere sui loro bilanci. Di conseguenza, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a Caremar risulta imputabile allo Stato e concessa mediante risorse statali.

⁽¹⁶³⁾ Caremar ha destinato 1 410 000 EUR di tale importo per l'ammodernamento di due navi successivamente trasferite a titolo gratuito a Laziomar (Quirino e Tetide). Il rimanente importo di 705 000 EUR è stato utilizzato per l'ammodernamento di una nave tuttora di proprietà di Caremar.

- (209) La Commissione prende atto del fatto che, secondo l'Italia, tutti gli operatori di traghetti versano canoni ordinari per gli accosti alle competenti autorità portuali, ma che Caremar non ha versato alcun canone aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti. Tuttavia, la Commissione ritiene che in linea di principio l'Italia avrebbe potuto scegliere di imporre un canone aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti e che, non facendolo, ha rinunciato a percepire entrate statali. Inoltre, poiché è concessa per legge (cfr. considerando 99), la priorità nell'assegnazione degli accosti è imputabile allo Stato.

9.1.1.2. Selettività

- (210) Per qualificarsi come aiuto di Stato, una misura deve essere selettiva. Una misura è selettiva se è concessa solo a determinate imprese, mentre altre che si trovano in una situazione di fatto e di diritto analoga nello stesso o in altri settori (tenendo presente che, in linea di principio, tutti gli operatori economici dovrebbero coprire i propri costi) non possono beneficiare dello stesso vantaggio. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico per la fornitura dei servizi di trasporto marittimo in questione è concessa soltanto a Caremar ed è pertanto selettiva ⁽¹⁶⁴⁾. Selettiva è anche la priorità nell'assegnazione degli accosti, in quanto è stata concessa solo alle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar.

9.1.1.3. Vantaggio economico

- (211) La Commissione ricorda che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico a favore di una società può non costituire un vantaggio economico a determinate condizioni ben definite.
- (212) In particolare, nella sentenza *Altmark* la Corte di giustizia ha stabilito che, nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato come una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere OSP, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (213) Tuttavia, la Corte di giustizia ha anche chiarito che, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione degli obblighi di servizio pubblico possa sottrarsi alla qualifica di aiuto di Stato, devono risultare soddisfatti quattro criteri cumulativi (i «criteri *Altmark*»), riassunti in appresso:
- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di OSP e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro («primo criterio *Altmark*»);
 - i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente («secondo criterio *Altmark*»);
 - la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento («terzo criterio *Altmark*»);
 - quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di OSP, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare l'offerente 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 richieste, avrebbe dovuto sostenere per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento («quarto criterio *Altmark*»).
- (214) La Commissione ha precisato il modo in cui applica i criteri *Altmark* nella sua comunicazione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ⁽¹⁶⁵⁾ (la «comunicazione SIEG»).

⁽¹⁶⁴⁾ Sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2017, *Grecia/Commissione*, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, punto 79.

⁽¹⁶⁵⁾ Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4).

- (215) Poiché è necessario che i criteri Altmark siano soddisfatti cumulativamente, il mancato rispetto di uno qualsiasi di essi fa sì che la Commissione concluda che la misura in esame fornisce un vantaggio economico al suo beneficiario. In questo caso la Commissione valuterà innanzitutto il rispetto del quarto criterio Altmark.
- (216) Il quarto criterio Altmark stabilisce che per non costituire aiuto di Stato, la compensazione deve limitarsi al minimo necessario. Questo criterio si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione degli obblighi di servizio pubblico viene scelto a seguito di una procedura di gara che permetta di selezionare l'offerente in grado di fornire i servizi al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione viene calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.
- (217) Per nessuna delle proroghe della convenzione iniziale nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012, Caremar è stata selezionata a seguito di una procedura di gara pubblica che consentisse di affidare il servizio al costo minore per la collettività. L'Italia si è limitata a prorogare il sistema già in vigore mediante le proroghe della convenzione iniziale, autorizzando in tal modo l'operatore già presente a continuare a ricevere una compensazione per l'adempimento degli OSP.
- (218) Inoltre, l'Italia non ha fornito alla Commissione alcuna prova del fatto che il livello di compensazione sia stato 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 richieste, avrebbe dovuto sostenere per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento.
- (219) Per la compensazione prevista nel quadro della convenzione iniziale prorogata, Caremar ha presentato informazioni riguardo all'applicazione dei criteri Altmark. Per quanto concerne l'argomentazione avanzata da Caremar secondo la quale il quarto criterio Altmark è soddisfatto in quanto la compensazione è stata calcolata sulla base dei costi di un'impresa efficiente (cfr. considerando 140), la Commissione ritiene, per i motivi illustrati ai considerando da 220 a 222, che le informazioni fornite non siano sufficienti a soddisfare la regola giuridica di detta condizione, quale elaborata nella comunicazione SIEG (cfr. in particolare i punti da 69 a 76).
- (220) In primo luogo, il fatto che Caremar sostenesse costi inferiori rispetto ai concorrenti non costituisce di per sé un criterio sufficiente per considerarla un'impresa gestita in modo efficiente. A monte dei costi inferiori può esservi anche l'ammortamento degli attivi (ad esempio, delle navi) che, in quanto metodo contabile di calcolo del valore degli attivi di una società nel tempo, non può essere utilizzato per misurare l'efficienza della società.
- (221) In secondo luogo, l'affermazione secondo cui Caremar avrebbe utilizzato la propria forza lavoro per le ore massime consentite dal contratto di lavoro, ottimizzando in tal modo il rapporto tra il costo del personale e le prestazioni del personale, non è stata corroborata da alcuna informazione sui rapporti analitici rappresentativi della produttività, né tale pratica di utilizzazione della forza lavoro di Caremar è stata confrontata con le strutture di costo di altre imprese del settore.
- (222) In terzo luogo, Caremar sostiene che, nonostante il notevole aumento del prezzo del carburante durante il periodo di proroga della convenzione iniziale, la società ha continuato a offrire i servizi soggetti a OSP alle tariffe più basse sul mercato, senza chiedere un adeguamento della compensazione. La Commissione ritiene che tale argomentazione non sia sufficiente a caratterizzare Caremar come un'impresa efficiente. Caremar non ha fornito ulteriori informazioni che dimostrino, ad esempio, l'impatto di tale pratica sui conti finanziari della società, né ha confrontato la sua struttura di costo con quella di altre imprese del settore. Di conseguenza, Caremar non ha individuato un parametro di riferimento rispetto al quale si potesse valutare la presunta gestione efficiente del suo servizio.
- (223) La Commissione conclude pertanto che il quarto criterio Altmark non risulta rispettato nel caso di specie per il periodo di proroga della convenzione iniziale.
- (224) Dato che i quattro criteri Altmark non risultano cumulativamente rispettati nel caso di specie, la Commissione conclude che la compensazione per la gestione delle rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale ha conferito un vantaggio economico a Caremar.

- (225) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti, la Commissione ricorda innanzitutto che l'AGCM, almeno in due occasioni, ha ritenuto che tale misura abbia un valore economico ⁽¹⁶⁶⁾. Tuttavia, Caremar non versa alcun canone per la priorità nell'assegnazione degli accosti. La Commissione osserva nondimeno che tale priorità ha, almeno in teoria, il potenziale di ridurre i costi sostenuti dall'operatore (ad esempio, perché l'ormeggio garantito può ridurre i tempi di attesa nei porti e quindi comportare minori costi per il carburante) o di aumentarne i ricavi (ad esempio, perché alcune tempistiche possono attirare una domanda maggiore da parte dei passeggeri). Infatti, nella misura in cui la priorità nell'assegnazione degli accosti consente una procedura di attracco più rapida, gli utenti del servizio di trasporto marittimo possono preferire l'operatore che beneficia di tale misura. Anche ammesso che tali effetti si concretizzino solo in circostanze limitate o siano relativamente modesti, la priorità nell'assegnazione degli accosti costituisce comunque un vantaggio economico per Caremar.

9.1.1.4. Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi

- (226) Allorché un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti nel contesto degli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da ritenersi influenzati dall'aiuto ⁽¹⁶⁷⁾. È sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) Nel caso di specie, il beneficiario opera in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto marittimo nell'Unione, in particolare da quando sono entrati in vigore il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio ⁽¹⁶⁹⁾ e il regolamento (CEE) n. 3577/92, che hanno liberalizzato rispettivamente il mercato del trasporto marittimo internazionale e quello del cabotaggio marittimo. Pertanto, la compensazione per l'esercizio di rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale è tale da incidere sugli scambi all'interno dell'Unione e falsare la concorrenza nel mercato interno. Per gli stessi motivi, tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti.

9.1.1.5. Conclusione

- (228) Poiché tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono soddisfatti, la Commissione conclude che tanto la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 in virtù delle successive proroghe della convenzione iniziale quanto la priorità nell'assegnazione degli accosti per le rotte di servizio pubblico costituiscono un aiuto di Stato a favore di Caremar.

9.1.1.6. Aiuto nuovo o esistente

- (229) La Commissione osserva innanzitutto che la compensazione concessa a Caremar (all'epoca) per l'adempimento degli OSP relativi ai servizi marittimi fino alla fine del 2008 non viene valutata nella presente decisione (cfr. considerando 17). La valutazione di tale compensazione e del fatto che possa essere o meno classificata come un aiuto esistente sulla base dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3577/92, è oggetto della decisione (UE) 2020/1411 (cfr. considerando 25).

⁽¹⁶⁶⁾ Decisione (UE) 2020/1412, considerando 265.

⁽¹⁶⁷⁾ Sentenza della Corte del 17 settembre 1980, *Philip Morris/Commissione*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11; sentenza della Corte del 22 novembre 2001, *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punto 21; sentenza della Corte del 29 aprile 2004, *Italia/Commissione*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punto 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, *Het Vlaamse Gewest/Commissione*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ 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).

- (230) Ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ⁽¹⁷⁰⁾, per «nuovi aiuti» si intendono «tutti gli aiuti, ossia regimi di aiuti e aiuti individuali, che non siano aiuti esistenti, comprese le modifiche degli aiuti esistenti». Inoltre, l'articolo 108, paragrafo 3, TFUE prevede che i progetti diretti a istituire o modificare aiuti esistenti debbano essere notificati alla Commissione in tempo utile e non possano essere attuati prima che la procedura abbia condotto a una decisione finale ⁽¹⁷¹⁾. In linea con la posizione degli organi giurisdizionali dell'Unione ⁽¹⁷²⁾, la Commissione ritiene che basti modificare (ossia prorogare) la durata di una misura di aiuto che aveva una precisa scadenza (ossia il 31 dicembre 2008) per trasformarla in un nuovo aiuto, indipendentemente dal fatto che altre caratteristiche della misura siano state modificate o meno. Questo ragionamento si applica alla convenzione iniziale prorogata intesa come base giuridica delle proroghe temporanee (ossia fino alla privatizzazione di Caremar annunciata nel 2009, cfr. considerando 29) degli OSP soggetti a compensazione affidati a Caremar ai sensi della convenzione iniziale.
- (231) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ritiene che, indipendentemente dal fatto che la compensazione concessa a Caremar (all'epoca) fino alla fine del 2008 sia stata qualificata come aiuto esistente dalla decisione (UE) 2020/1411, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 alla stessa Caremar sulla base delle proroghe successive della convenzione iniziale debba essere considerata un nuovo aiuto. Tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti applicabile durante tale periodo.

9.1.2. *L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato alla privatizzazione di Caremar*

- (232) Al fine di stabilire se l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato alla privatizzazione di Caremar costituisca un vantaggio a favore di Caremar e della sua acquirente, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, la Commissione deve valutare il rispetto dei criteri Altmark (cfr. considerando 213).

9.1.2.1. *Primo criterio Altmark*

- (233) La Commissione ricorda che il diritto dell'Unione non dà una definizione uniforme e precisa di servizio qualificabile come SIEG né nel quadro del primo criterio Altmark né ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE ⁽¹⁷³⁾. Il punto 46 della comunicazione SIEG recita:

«In assenza di specifiche norme dell'Unione che definiscono il campo di applicazione per l'esistenza di un SIEG, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità nel definire un determinato servizio come servizio di interesse economico generale e nel compensare il prestatore del servizio. Le competenze della Commissione a tale riguardo si limitano alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri nel definire un servizio come SIEG e alla valutazione degli eventuali aiuti di Stato connessi alla compensazione. Nel caso esistano norme specifiche dell'Unione, la discrezionalità degli Stati membri è soggetta ad esse, fatto salvo il dovere della Commissione di valutare se il SIEG è stato correttamente definito ai fini del controllo sugli aiuti di Stato.»

- (234) Alle autorità nazionali è quindi data facoltà di considerare alcuni servizi come servizi di interesse generale e ritenere che essi debbano essere svolti sulla base di OSP per garantire la tutela dell'interesse pubblico quando le forze del mercato non sono sufficienti ad assicurare lo svolgimento di tali servizi al livello o alle condizioni richiesti.

⁽¹⁷⁰⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

⁽¹⁷¹⁾ Sentenza della Corte del 26 ottobre 2016, *DEI e Commissione/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punto 45.

⁽¹⁷²⁾ Sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002 (cause riunite) *Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava* (T-127/99), *Comunidad Autónoma del País Vasco e Gasteizko Industria Lurra, SA* (T-129/99) e *Daewoo Electronics Manufacturing España, SA* (T-148/99)/*Commissione delle Comunità europee*, ECLI:EU:T:2002:59, punto 175.

⁽¹⁷³⁾ Sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008, *BUPA e altri/Commissione*, T-289/03, Racc. 2008 II-00081, ECLI:EU:T:2008:29, punto 96. Cfr. anche le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa C-53/00 *Ferring* (Racc. 2001 pag. I-9069) e le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa C-126/01 *GEMO* (Racc. 2003, pag. I-13769).

(235) Nel campo del cabotaggio, alcune dettagliate norme dell'Unione in materia di OSP sono presenti nel regolamento (CEE) n. 3577/92 e, ai fini della verifica dell'eventuale presenza di aiuti di Stato a favore di imprese che svolgono servizi di trasporto marittimo, negli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi («orientamenti sui trasporti marittimi») ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3577/92 recita:

«Uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole. 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.»

(237) L'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3577/92 stabilisce che un contratto di servizio pubblico può comprendere: servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità; servizi di trasporto complementari; servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi; adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

(238) Ai sensi del capitolo 9 degli orientamenti sui trasporti marittimi, «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 regolari da, tra e verso le isole.

(239) Dalla giurisprudenza consolidata risulta che gli OSP possono essere imposti soltanto se sono giustificati dall'esigenza di garantire adeguati servizi regolari di trasporto marittimo che non possono essere assicurati dalle sole forze di mercato ⁽¹⁷⁵⁾. La comunicazione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ conferma che «spetta agli Stati membri (comprese, se del caso, le autorità regionali e locali) e non agli armatori determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi regolari (di linea) di cabotaggio con le isole in caso di fallimento del mercato con conseguente incapacità di assicurare servizi adeguati». Inoltre, l'articolo 2, punto 4), del regolamento (CEE) n. 3577/92 definisce gli OSP come gli obblighi che «l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».

(240) In linea con la giurisprudenza ⁽¹⁷⁷⁾, per verificare se esiste un bisogno reale di servizio pubblico e se questo è necessario e proporzionale e, di conseguenza, se è soddisfatto il primo criterio Altmark, la Commissione valuterà:

- a) l'esistenza di una **domanda degli utenti**;
- b) l'incapacità degli operatori di mercato di soddisfare tale domanda in mancanza di un obbligo imposto dalle autorità pubbliche (**esistenza di un fallimento del mercato**);
- c) se il semplice ricorso ad OSP sarebbe stato sufficiente per ovviare a tale carenza (**approccio meno dannoso**).

⁽¹⁷⁴⁾ Comunicazione C(2004) 43 della Commissione — Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3).

⁽¹⁷⁵⁾ Sentenza della Corte del 20 febbraio 2001, *Analir e altri*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni che aggiorna e retifica 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(2014) 232 final del 22.4.2014).

⁽¹⁷⁷⁾ Sentenza del Tribunale del 1° marzo 2017, *SNCM/Commissione*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punti 130 e 134.

Domanda degli utenti

- (241) Nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico Caremar è stata incaricata di svolgere servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli (compresi i veicoli di soccorso) ed effetti postali, a tariffe predeterminate, mediante traghetti e navi veloci (vale a dire TMV nel caso dei servizi misti o aliscafo nel caso dei servizi riservati al trasporto di passeggeri), secondo gli orari indicati nel programma di trasporto marittimo definito dalla Regione Campania, di cui alla sezione 3.3.1. Gli OSP imposti a Caremar riguardavano i porti serviti, la tipologia delle navi assegnate ai collegamenti marittimi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, la frequenza, gli orari e la continuità del servizio, la qualità del servizio e le tariffe massime da applicare (cfr. considerando da 83 a 91).
- (242) La Commissione osserva che gli OSP imposti a Caremar nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico sono intesi a garantire la continuità territoriale tra la terraferma e le isole, rispondendo alle esigenze di trasporto della popolazione locale (principalmente esigenze di lavoro e di studio) attraverso servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili (cfr. considerando 199). La Commissione ritiene che si tratti in effetti di obiettivi legittimi di interesse pubblico.
- (243) Per quanto riguarda le esigenze della popolazione locale, l'Italia ha spiegato che queste sono rimaste sostanzialmente invariate nel corso degli anni, come dimostrato dalle consultazioni pubbliche effettuate dalla Regione Campania nel 2006-2007 e nel 2010-2011 (cfr. considerando 179), le quali hanno confermato che i residenti delle isole del golfo di Napoli dipendevano dal trasporto marittimo per i loro spostamenti quotidiani verso la terraferma. A tale riguardo, la Commissione osserva che la situazione del traffico marittimo nel golfo di Napoli è molto particolare a causa della densità demografica estremamente elevata delle isole di Capri, Ischia e Procida, come spiegato dall'Italia (cfr. considerando 182).
- (244) Quanto precede è confermato dalle statistiche dettagliate per singola rotta trasmesse dall'Italia in merito ai passeggeri, ai veicoli e alle merci trasportati da Caremar negli anni dal 2009 al 2021, da cui risulta che le rotte servite da Caremar erano caratterizzate da una forte domanda che è rimasta stabile nel tempo (cfr. considerando 174).
- (245) Considerando che la domanda degli utenti è stata costante nel tempo, anche nei due anni precedenti l'affidamento degli OSP a Caremar nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico, l'Italia, e in particolare le autorità regionali interessate, hanno correttamente ritenuto che vi fosse una reale domanda di servizi marittimi passeggeri e misti sulle rotte del golfo di Napoli che collegano le isole di Capri, Ischia e Procida alla terraferma (Napoli, Sorrento e Pozzuoli).

Esistenza di un fallimento del mercato

- (246) Ai sensi del punto 48 della comunicazione SIEG, «non sarebbe opportuno attribuire obblighi specifici di servizio pubblico ad un'attività che è già fornita o che può essere fornita in modo soddisfacente e a condizioni, quali prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato»⁽¹⁷⁸⁾. Di conseguenza, la Commissione deve esaminare se il servizio sarebbe risultato inadeguato qualora il suo svolgimento fosse stato affidato alle sole forze del mercato. A questo proposito, il punto 48 della comunicazione SIEG stabilisce che «la valutazione della Commissione si limita alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri».
- (247) Poiché sulle rotte oggetto del nuovo contratto di servizio pubblico erano presenti altre compagnie marittime (cfr. considerando 184), la Commissione valuterà la situazione concorrenziale su ciascuna delle rotte nel periodo antecedente alla conclusione del nuovo contratto di servizio pubblico, al fine di verificare se i servizi forniti da tali operatori fossero equivalenti a quelli di cui è incaricata Caremar nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico e se tali servizi sarebbero stati sufficienti a garantire la continuità territoriale tra le isole (Capri, Ischia e Procida) e la terraferma.

⁽¹⁷⁸⁾ Sentenza della Corte del 20 febbraio 2001, *Analir e altri*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) A tale riguardo, la Commissione osserva innanzitutto che il trasporto marittimo da/verso le isole del golfo di Napoli è utilizzato dagli isolani come un servizio di trasporto locale che assicura loro collegamenti molto frequenti con la terraferma. Come spiegato infatti dall'Italia (considerando 182), la densità demografica estremamente elevata di Capri, Ischia e Procida rende queste isole simili a un distretto peninsulare. In questa situazione, per soddisfare le esigenze di studenti e lavoratori che si spostano quotidianamente verso/dalla terraferma, il trasporto marittimo deve avere una frequenza quasi pari a quella del trasporto terrestre locale. La valutazione dell'esistenza di un fallimento del mercato deve tenere debitamente conto di questa particolarità.
- (249) La tabella 10 illustra la situazione concorrenziale sulle otto rotte gestite da Caremar nel periodo 2012-2015 (ossia prima dell'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico) quale risulta dalle informazioni fornite dai concorrenti di Caremar nelle loro osservazioni (cfr. considerando 150, 151, 161 e 168) e dall'Italia (cfr. considerando 184). Nei considerando da 250 a 259 la Commissione fornisce la sua valutazione della situazione concorrenziale illustrata nella tabella 10.

Tabella 10

Situazione concorrenziale sulle rotte gestite da Caremar nel periodo 2012-2015

Rotta	Caremar	Concorrenti
Capri/ Sorrento	Servizi misti mediante TMV durante tutto l'anno: otto corse giornaliere (da Capri alle 7:00, 8:40, 13:35 e 18:45 e da Sorrento alle 7:45, 9:25, 14:30 e 19:25).	NLG: solo servizi passeggeri. Aligruson: servizi misti, ma solo nel periodo estivo (da Sorrento alle 11:30 e alle 14:00 e da Capri alle 12:30 e alle 18:05) a condizioni di mercato. SNAV: servizi misti, ma solo nel periodo estivo (da Capri alle 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 e 18:05 e da Sorrento alle 8:10, 11:25, 13:50 e 16:35) a condizioni di mercato.
Capri/ Napoli	Servizi misti mediante TMV durante tutto l'anno: sei corse giornaliere (da Napoli alle 5:35, 12:00 e 17:25 e da Capri alle 10:20, 15:35 e 20:15). Servizi misti mediante traghetto nel periodo estivo: sei corse giornaliere (da Napoli alle 7:25, 13:00 e 18:35 e da Capri alle 5:40, 9:20 e 14:50). Servizi misti mediante traghetto nel periodo invernale: sei corse giornaliere (da Napoli alle 9:00 e alle 14:20 e da Capri alle 6:45, 11:00, 16:15 e 20:10). Servizi misti mediante TMV dal 1° giugno al 30 settembre: due servizi giornalieri (da Napoli alle 21:35 e da Capri alle 23:50).	SNAV: solo servizi passeggeri. NLG: solo servizi passeggeri. Neapolis: solo servizi passeggeri.
Ischia/ Napoli	Servizi misti mediante traghetto durante tutto l'anno: quattro corse giornaliere (da Ischia alle 8:45 e alle 13:50 e da Napoli alle 15:45 e alle 20:15). Servizi passeggeri mediante aliscafo durante tutto l'anno: una corsa giornaliera (da Napoli alle 14:45).	Medmar: solo servizi misti, per lo più durante la stagione estiva. Quattro corse giornaliere durante tutto l'anno (da Napoli alle 8:35, 14:10 e 18:30 e da Ischia alle 17:00 (in estate) o alle 16:35 (in inverno)), tutte in regime di OSP. Alilauro: solo servizi passeggeri, per lo più durante la stagione estiva. Solo cinque corse giornaliere durante tutto l'anno (da Ischia alle 6:30, 9:25 e 19:55; e da Napoli alle 7:35 e alle 20:10), tutte e cinque in regime di OSP.

Rotta	Caremar	Concorrenti
Ischia/ Procida/ Napoli	Servizi misti mediante traghetto durante tutto l'anno: dieci corse giornaliere (da Napoli alle 6:25 (con partenza da Procida alle 7:30), 10:45 (con partenza da Procida alle 11:50), 15:10 (con partenza da Procida alle 16:20), 17:30 (con partenza da Procida alle 18:35), 19:30 (con partenza da Procida alle 20:30), 21:55 (con partenza da Procida alle 23:00); da Ischia alle 12:55 (con partenza da Procida alle 13:35), 15:20 (con partenza da Procida alle 15:50), 17:20 (con partenza da Procida alle 17:50), 19:25 (con partenza da Procida alle 20:30)). Servizi misti mediante traghetto dal 15 giugno al 15 settembre: due corse giornaliere (da Ischia alle 7:00 (con partenza da Procida alle 7:25); e da Napoli alle 9:25 (con partenza da Procida alle 10:30)). Servizi passeggeri mediante aliscafo durante tutto l'anno: nove corse giornaliere (da Napoli alle 8:40 (con partenza alle 9:30 da Procida), alle 11:45 (con partenza alle 12:25 da Procida), alle 13:10 (con partenza alle 13:50 da Procida) e alle 18:15 (con partenza alle 18:55 da Procida); da Ischia alle 6:45 (con partenza alle 7:05 da Procida), 10:15 (con partenza alle 10:35 da Procida), 13:00 (con partenza alle 13:15 da Procida), 14:30 (con partenza alle 14:55 da Procida) e 16:25 (con partenza alle 16:45 da Procida)). Servizi passeggeri mediante aliscafo dal 1° giugno al 30 settembre: due corse giornaliere (da Ischia alle 19:35 (con partenza alle 20:00 da Procida); e da Napoli alle 21:05 (con partenza alle 21:50 da Procida)).	Medmar: servizi misti mediante traghetto: — due giornaliere durante tutto l'anno in regime di OSP (da Ischia alle 6:25 (con partenza da Procida alle 7:25) e alle 10:35 (con partenza da Procida alle 11:15)); e — uno (non sempre giornaliero) nel periodo estivo in regime di OSP (da Ischia alle 22:20 (con partenza da Procida alle 23:00)). Secondo l'Italia tuttavia Medmar non ha quasi mai effettuato i servizi sulla rotta Ischia/Procida/Napoli nel periodo 2012-2015. SNAV: servizi passeggeri mediante aliscafo: — sette corse giornaliere in regime di OSP durante tutto l'anno (da Napoli alle 8:25 (con partenza da Procida alle 9:05), 16:20 (con partenza da Procida alle 17:00), 19:00 (con partenza da Procida alle 19:40); e da Ischia alle 7:10 (con partenza da Procida alle 7:30), 9:45 (con partenza da Procida alle 10:10), 13:50 (con partenza da Procida alle 14:15) 17:40 (con partenza da Procida alle 18:05)); e — una corsa giornaliera a condizioni di mercato nel periodo estivo (da Ischia alle 11:25 (con partenza da Procida alle 11:45)).

Rotta	Caremar	Concorrenti
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Servizi misti mediante traghetto durante tutto l'anno: sei corse giornaliere (da Pozzuoli alle 10:15 (con partenza da Procida alle 10:55), alle 14:00 (con partenza da Procida alle 14:30) e alle 18:55 (con partenza da Procida alle 19:35); e da Ischia alle 8:35 (con partenza da Procida alle 9:00), 11:30 (con partenza da Procida alle 11:55), 17:30 (con partenza da Procida alle 18:00)). Servizi misti mediante traghetto dal 16 settembre al 14 giugno: due corse giornaliere (da Ischia alle 7:20 (con partenza da Procida alle 7:50); e da Pozzuoli alle 9:00 (con partenza da Procida alle 9:40).	Medmar: servizi misti mediante traghetto, per lo più senza scalo a Procida. Solo quattro corse giornaliere con scalo a Procida (da Ischia alle 2:30 e alle 18:55; e da Pozzuoli alle 4:10 e alle 20:30), tutte in regime di OSP e durante tutto l'anno.
Ischia/ Procida	Oltre ai servizi forniti sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli, un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo durante tutto l'anno (da Procida alle 15:30).	SNAV: oltre alle otto corse (servizi passeggeri) effettuate sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, SNAV ha fornito sulla rotta Ischia/Procida: — un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo durante tutto l'anno in regime di OSP (da Procida alle 13:15); — un servizio giornaliero di trasporto passeggeri mediante aliscafo durante tutto l'anno a condizioni di mercato (da Ischia alle 8:30); — sei servizi giornalieri di trasporto passeggeri mediante aliscafo nel periodo estivo a condizioni di mercato (da Procida alle 7:50, 11:00, 17:50, 19:20 e da Ischia alle 18:30 e alle 19:45). Medmar: corse effettuate nell'ambito dei collegamenti forniti sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: servizi misti a condizioni di mercato, ma per lo più nel periodo estivo e non sempre con frequenza giornaliera. Servizio molto instabile, in quanto questi operatori utilizzavano una tipologia di navi in grado di operare solo in caso di buone condizioni meteorologiche.
Procida/ Pozzuoli	Oltre ai servizi forniti sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli, due servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo (15 minuti di traversata) durante tutto l'anno (da Procida alle 8:10 e da Pozzuoli alle 8:50).	Gestour: nove servizi misti giornalieri mediante traghetto (50 minuti di traversata) durante tutto l'anno a condizioni di mercato (da Pozzuoli alle 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 19:50; da Procida alle 6:50, 9:30, 11:20, 18:55). Ippocampo: quattro servizi misti a condizioni di mercato durante il periodo estivo, per lo più solo la domenica (da Procida alle 18:45 e alle 20:00 e da Pozzuoli alle 19:20 e alle 20:50). Procida Lines: secondo l'Italia, Procida Lines non ha operato sulla rotta nel periodo 2012-2015.

Rotta	Caremar	Concorrenti
Procida/ Napoli	Oltre ai servizi forniti sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo (40 minuti di traversata) durante tutto l'anno (da Procida alle 6:35 e alle 9:20 e da Napoli alle 7:30 e alle 17:45).	SNAV: servizi passeggeri mediante aliscafo in aggiunta ai servizi forniti sulla rotta Ischia/Procida/Napoli: — uno giornaliero durante tutto l'anno in regime di OSP (da Napoli alle 12:30); e — due giornalieri nel periodo estivo a condizioni di mercato (da Napoli alle 18:45 e da Procida alle 11:45). Medmar: servizi misti mediante traghetto in aggiunta a quelli forniti sulla rotta Ischia/Procida/Napoli: — uno giornaliero durante tutto l'anno in regime di OSP (da Napoli alle 00:20).

- (250) Sulla base delle informazioni di cui alla tabella 10, la Commissione ritiene che i servizi offerti dai concorrenti a partire dal 1° ottobre 2011 sulle rotte su cui avrebbe operato Caremar nel golfo di Napoli nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico non siano sostituibili con quelli offerti da quest'ultima, a causa delle notevoli differenze in termini di tipologia, regolarità e capacità dei servizi, come illustrato di seguito (cfr. considerando da 251 a 259).
- (251) Per quanto concerne la rotta **Capri/Sorrento**, la Commissione osserva che Caremar era l'unico operatore presente con servizi misti durante tutto l'anno. Infatti, da un lato, NLG forniva solo servizi passeggeri mentre, dall'altro, gli operatori che effettuavano anche servizi misti (Aligruson e SNAV) operavano solo nella stagione estiva. Poiché nessun operatore garantiva servizi di trasporto misto tra Capri e Sorrento in inverno, risultava esclusa la possibilità per i residenti dell'isola/i negozianti/gli studenti di imbarcare il proprio veicolo sul traghetto per effettuare gli spostamenti pendolari da novembre ad aprile. Per quanto riguarda gli altri mesi dell'anno, i servizi misti forniti da Aligruson e SNAV avrebbero lasciato pressoché scoperte le fasce orarie più richieste dai pendolari (e meno interessanti per i turisti), ossia quelle della mattina presto ⁽¹⁷⁹⁾ e della sera tardi ⁽¹⁸⁰⁾. Inoltre, per quanto riguarda il periodo estivo, gli orari dei concorrenti non avrebbero coperto in modo soddisfacente il fabbisogno di trasporto dei pendolari giornalieri, viste le differenze rispetto agli orari di Caremar. Per i suddetti motivi, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta.
- (252) Per quanto riguarda la rotta **Capri/Napoli**, la Commissione osserva che Caremar era l'unico operatore a fornire servizi misti. Infatti, le altre tre compagnie marittime attive sulla rotta nel periodo 2012-2015 (SNAV, NLG e Neapolis) fornivano solo servizi passeggeri. Tali servizi non erano in grado di soddisfare la domanda di trasporto marittimo degli utenti con veicolo al seguito, risultando pertanto esclusa la possibilità per i residenti dell'isola/i negozianti/gli studenti di imbarcare il proprio veicolo sul traghetto per effettuare gli spostamenti pendolari. Questo discorso vale anche per il trasporto marittimo di ambulanze volto a far fronte a eventuali emergenze mediche o di altro tipo in caso di indisponibilità del trasporto aereo di emergenza con elicottero. A tale riguardo, la Commissione osserva che gli elicotteri possono atterrare/decollare solo in aree attrezzate per tale tipo di trasporto aereo e solo se le condizioni meteorologiche lo consentono ⁽¹⁸¹⁾. Nell'isola di Capri esiste una sola piazzola di atterraggio per elicotteri:

⁽¹⁷⁹⁾ Infatti, in assenza di Caremar (che era tenuta a effettuare la prima corsa da Capri alle 7:00 e la prima da Sorrento alle 7:45), la prima corsa della mattina sarebbe partita solo alle 7:35 da Capri e alle 8:10 da Sorrento con SNAV. Oltre a queste due corse gli utenti non ne avrebbero avute altre a disposizione per raggiungere la propria destinazione di prima mattina, dato che le successive sarebbero state effettuate solo alle 9:15 da Capri e alle 11:25 da Sorrento.

⁽¹⁸⁰⁾ Per quanto riguarda la sera, in assenza di Caremar, le ultime corse del giorno disponibili sarebbero state quelle da Sorrento delle 16:35 (operata da SNAV) e da Capri delle 18:05 (operata da SNAV e Aligruson), mentre Caremar era tenuta a garantire anche una corsa alle 19:25 da Sorrento e una alle 18:45 da Capri.

⁽¹⁸¹⁾ Cfr. ad esempio, la notizia del 15 dicembre 2017 disponibile all'indirizzo: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiaide_caremar_sorrento-3430586.html (ultima consultazione: 5.6.2024) e la notizia del 12 gennaio 2022 disponibile all'indirizzo: <https://caprinews.it/?p=31904> (ultima consultazione: 5.6.2024).

si trova nel comune di Anacapri e serve anche per i voli privati. Gli elicotteri sono normalmente utilizzati per i soccorsi in aree non facilmente raggiungibili dalle ambulanze o nel caso di pazienti che necessitano di un trasporto urgente verso gli ospedali della terraferma. Viceversa, nei casi meno urgenti in cui il paziente può essere trasferito in ospedale in ambulanza o con auto privata, o in caso di vento eccessivo che non consente l'atterraggio/il decollo di elicotteri presso l'apposita piazzola di Anacapri, il tipo più comune di trasporto verso la terraferma è il trasporto marittimo mediante traghetto⁽¹⁸²⁾. Inoltre, in assenza di Caremar, non vi sarebbe stato alcun operatore ad occuparsi del trasporto di effetti postali da/verso Capri. La Commissione ritiene che un OSP limitato al trasporto di veicoli e merci non sarebbe stato appropriato, in quanto i servizi passeggeri forniti dai concorrenti a condizioni di mercato non erano sufficienti, da soli, a garantire un adeguato livello di connettività tra Capri e Napoli. Infatti, i servizi passeggeri giornalieri forniti durante tutto l'anno a condizioni di mercato erano solo sette: cinque corse di Neapolis (da Capri alle 8:50, 14:10 e 17:30 e da Napoli alle 10:00 e alle 16:05) e due corse di NLG (da Capri alle 9:35 e alle 11:35). Nessun operatore di mercato forniva quindi servizi di prima mattina, mentre Caremar doveva garantire la prima corsa della mattina da Capri a Napoli (alle 5:40 nel periodo estivo e alle 6:45 nel periodo invernale). La Commissione osserva che le corse effettuate dai concorrenti di Caremar durante tutto l'anno erano per la maggior parte soggette a OSP⁽¹⁸³⁾, il che suggerisce che, in linea di principio, il mercato non le avrebbe effettuate in assenza di una richiesta formale delle autorità pubbliche. Considerando che, come spiegato dall'Italia (considerando 182), il regime degli OSP in vigore nel golfo di Napoli non garantiva l'effettiva fornitura del servizio, la scelta di includere i servizi passeggeri tra gli OSP imposti a Caremar su questa rotta nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico era ragionevole. Per i suddetti motivi, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta.

- (253) Per quanto riguarda la rotta diretta **Ischia/Napoli**, la Commissione osserva che Caremar forniva servizi misti mediante traghetto in concorrenza con Medmar e servizi passeggeri mediante aliscafo in concorrenza con Alilauro, anch'esse presenti con una serie di corse giornaliere durante tutto l'anno. Tuttavia, le corse effettuate dai concorrenti di Caremar su questa rotta diretta erano, innanzitutto, collocate in fasce orarie diverse da quelle gestite da Caremar⁽¹⁸⁴⁾ e, in secondo luogo, erano tutte soggette a OSP. Visti gli orari e la frequenza dei servizi che Caremar doveva fornire durante tutto l'anno (come descritto nella tabella 10) è evidente che gli OSP alla stessa imposti erano intesi a garantire un numero minimo costante di collegamenti giornalieri in ore fondamentali della giornata che non erano coperte dai concorrenti di Caremar. Per il suddetto motivo, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto e servizi passeggeri su questa rotta. Tale conclusione vale anche laddove si consideri il collegamento diretto Ischia/Napoli sostituibile con quello che prevede lo scalo a Procida, nonostante la diversa durata della traversata⁽¹⁸⁵⁾. Come spiegato infatti al considerando 254, i servizi forniti dai concorrenti di Caremar sulla rotta Ischia/Procida/Napoli non bastavano a garantire collegamenti regolari sufficienti tra Ischia e Napoli.

- (254) Per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida/Napoli**, la Commissione osserva che, oltre a Caremar, vi erano autorizzate a effettuare corse anche Medmar e Alilauro. Tuttavia, per quanto concerne i servizi di trasporto misto, l'offerta di mercato era molto limitata, in quanto l'unico prestatore di servizi di trasporto misto diverso da Caremar era Medmar, la quale forniva un servizio misto giornaliero durante tutto l'anno (da Ischia alle 10:35) e due servizi giornalieri nel periodo estivo (da Ischia alle 22:20 e da Napoli alle 00:20) che, secondo l'Italia, non sono stati quasi

⁽¹⁸²⁾ Cfr. ad esempio, la notizia del 12 agosto 2019 disponibile all'indirizzo: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (ultima consultazione: 5.6.2024).

⁽¹⁸³⁾ Nello specifico, tutti e 13 i servizi passeggeri giornalieri forniti da SNAV sulla rotta durante tutto l'anno (di cui 11 in comune con NLG) erano in regime OSP, mentre delle 15 corse giornaliere effettuate da NLG su questa rotta durante tutto l'anno, 13 erano gestite in regime di OSP (di queste, 11 insieme a SNAV).

⁽¹⁸⁴⁾ Per quanto riguarda i servizi misti forniti durante tutto l'anno: da Ischia, Caremar operava alle 8:45 e alle 13:50, mentre Medmar operava alle 17:00 in estate e alle 16:35 in inverno; da Napoli, Caremar operava alle 15:45 e alle 20:15, mentre Medmar operava alle 8:35, 14:10 e 18:30. Per quanto riguarda i servizi passeggeri forniti durante tutto l'anno: da Napoli, Caremar operava alle 14:45, mentre Alilauro operava alle 7:35 e alle 20:10. Caremar non effettuava servizi di trasporto passeggeri da Ischia.

⁽¹⁸⁵⁾ Per quanto riguarda i servizi misti mediante traghetto, lo scalo a Procida allunga di circa 15 minuti la traversata (che è di 1 ora e 25 minuti sulla rotta diretta Ischia/Napoli). Per quanto riguarda i servizi passeggeri mediante aliscafo, lo scalo a Procida allunga di quasi 30 minuti la traversata (che è di 45 minuti sulla rotta diretta Ischia/Napoli).

mai effettuati nonostante fossero soggetti a OSP. È evidente che l'offerta di Medmar non era sufficiente a soddisfare la domanda degli utenti di collegamenti frequenti e regolari tra Ischia, Procida e Napoli. Quanto ai servizi passeggeri, nessun operatore forniva su quella rotta servizi di trasporto marittimo di passeggeri durante tutto l'anno a condizioni di mercato. Infatti, le sette corse giornaliere effettuate da SNAV durante tutto l'anno erano soggette a OSP. Inoltre, i servizi di SNAV e quelli di Caremar dovevano essere forniti in momenti diversi della giornata⁽¹⁸⁶⁾. L'unico servizio fornito da SNAV a condizioni di mercato su questa rotta era una corsa giornaliera da Ischia alle 11:25 nel periodo estivo. È evidente che tale servizio si rivolgeva principalmente alla domanda turistica e non era sufficiente a soddisfare in toto la domanda degli utenti. Per i suddetti motivi, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto e servizi passeggeri su questa rotta.

- (255) Per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, la Commissione osserva che Caremar vi operava in concorrenza con Medmar, anch'essa presente sulla rotta con corse giornaliere. Tuttavia, le corse giornaliere effettuate durante l'intero arco dell'anno erano tutte soggette a OSP, erano inoltre numericamente limitate (due corse giornaliere da Ischia e due corse giornaliere da Pozzuoli) e collocate in ore del giorno non servite da Caremar⁽¹⁸⁷⁾. Quindi, oltre al fatto che nessun operatore marittimo su questa rotta forniva servizi durante tutto l'anno a condizioni di mercato, vi era anche il fatto che i servizi forniti da Medmar in regime di OSP non erano sostituibili con i servizi di Caremar che coprivano momenti della giornata diversi. Per i suddetti motivi, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta.

- (256) Per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida**, la Commissione osserva che, nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar è tenuta a effettuare un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo durante tutto l'anno (da Procida alle 15:30) in aggiunta ai servizi forniti sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli. Questo servizio soggetto a OSP è stato incluso nel nuovo contratto di servizio pubblico dalla Regione Campania in risposta alla richiesta esplicita del comune di Procida di assicurare un maggior numero di collegamenti da Procida durante tutto l'anno (cfr. considerando 181). Tale richiesta era giustificata dal fatto che i collegamenti con Procida offerti dal mercato erano per la maggior parte estivi e principalmente diretti a soddisfare la domanda turistica. Infatti, il mercato offriva solo un collegamento stabile⁽¹⁸⁸⁾ a condizioni di mercato durante tutto l'anno (da Ischia alle 8:30, gestito da SNAV). Come già indicato (considerando 254 e 255), nessun operatore effettuava corse giornaliere (né di servizi passeggeri né di servizi misti) durante tutto l'anno a condizioni di mercato⁽¹⁸⁹⁾ sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli e i servizi soggetti a OSP forniti dai concorrenti di Caremar non garantivano la connettività del trasporto passeggeri da Procida nel pomeriggio (tra le 14:30 e le 17:50). Per il suddetto motivo, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta.

⁽¹⁸⁶⁾ Da Napoli, Caremar doveva garantire le partenze delle 8:40, 11:45, 13:10, 18:15, mentre SNAV doveva garantire le partenze delle 8:25, 16:20, 19:00. Da Ischia, Caremar doveva garantire le partenze delle 6:45, 10:15, 13:00, 14:30 e 16:25, mentre SNAV doveva garantire le partenze delle 7:10, 9:45, 13:50, 17:40.

⁽¹⁸⁷⁾ Medmar operava, da Ischia, alle 2:30 e alle 18:55 e, da Pozzuoli, alle 4:10 e alle 20:30, mentre Caremar operava, da Ischia, alle 7:20 (solo in estate), 8:35, 11:30 e 17:30 e, da Pozzuoli, alle 9:00 (solo in estate), 10:15, 14:00 e 18:55.

⁽¹⁸⁸⁾ I servizi misti forniti a condizioni di mercato dalle compagnie marittime Ippocampo, Rumore e Capitan Morgan erano troppo esigui e instabili per soddisfare il fabbisogno di connettività della popolazione locale. Come indicato dall'Italia (considerando 185, lettera f)), non solo tali operatori utilizzavano una tipologia di navi in grado di operare solo in presenza di buone condizioni meteorologiche, ma avevano anche un'offerta per lo più incentrata sul periodo estivo, con corse non sempre giornaliere. Per quanto riguarda la rotta Ischia/Procida, la Commissione osserva che i concorrenti di Caremar operavano principalmente nella stagione estiva e non sempre con frequenza giornaliera. Solo Rumore forniva un servizio misto giornaliero durante tutto l'anno a condizioni di mercato (da Ischia alle 10:40).

⁽¹⁸⁹⁾ I servizi forniti tutto l'anno su tali rotte dai concorrenti di Caremar erano tutti soggetti a OSP. Sulla rotta Ischia/Procida/, Medmar forniva quattro servizi misti giornalieri durante tutto l'anno, la totalità dei quali in regime OSP. Sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, Medmar doveva fornire un servizio misto giornaliero durante tutto l'anno in regime di OSP e SNAV, sette servizi passeggeri giornalieri durante tutto l'anno, tutti in regime di OSP.

- (257) Per quanto riguarda la rotta **Procida/Pozzuoli**, la Commissione osserva che Caremar doveva fornire due servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo durante tutto l'anno in aggiunta ai servizi prestati sulla rotta Ischia/Procida/Pozzuoli, mentre i suoi concorrenti (Gestour, Ippocampo e Procida Lines) effettuavano sulla rotta solo servizi misti mediante traghetto. Tali servizi erano molto più lenti di quelli forniti da Caremar (50 minuti di traversata in traghetto contro i 15 minuti di traversata in aliscafo) e pertanto non erano sostituibili. In ogni caso, indipendentemente dal grado di sostituibilità dei servizi passeggeri e di quelli misti, la Commissione osserva che i servizi prestati dai concorrenti di Caremar durante tutto l'anno — solo Gestour e Procida Lines ⁽¹⁹⁰⁾ erano autorizzate a fornire servizi tutto l'anno — erano effettuati in orari diversi rispetto a quelli gestiti da Caremar ⁽¹⁹¹⁾, lasciando scoperta una fascia oraria fondamentale per i pendolari giornalieri (tra le 7:00 e le 9:00 da Procida e tra le 9:00 e le 10:00 da Pozzuoli). Per il suddetto motivo, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto passeggeri su questa rotta.
- (258) Per quanto riguarda la rotta **Procida/Napoli**, la Commissione osserva che Caremar doveva fornire su tale rotta quattro servizi passeggeri giornalieri mediante aliscafo durante tutto l'anno in aggiunta ai servizi prestati sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, mentre Medmar e SNAV effettuavano ciascuna una sola corsa giornaliera in aggiunta a quelle fornite sulla rotta Ischia/Procida/Napoli (Medmar da Napoli alle 00:20 e SNAV da Napoli alle 12:30), entrambe in regime di OSP e in orari diversi da quelle gestite da Caremar ⁽¹⁹²⁾. Inoltre, anche tenendo conto dei servizi forniti da SNAV e Medmar sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, non vi era alcun operatore marittimo che prestasse servizi passeggeri sulla rotta a condizioni di mercato durante tutto l'anno e i servizi passeggeri soggetti a OSP di Medmar e SNAV lasciavano scoperte alcune fasce orarie che erano importanti per garantire la connettività dei pendolari giornalieri (tra le 6:00 e le 7:00 e tra le 8:00 e le 10:00 da Procida; tra le 7:00 e le 8:00 e tra le 17:00 e le 18:00 da Napoli). Per il suddetto motivo, nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto passeggeri su questa rotta.
- (259) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che gli OSP stabiliti nel nuovo contratto di servizio pubblico stipulato con Caremar per la gestione delle otto rotte di cui sopra siano giustificati da una reale esigenza pubblica di garantire la continuità territoriale. Infatti, al momento dell'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico, le forze di mercato (anche con l'imposizione di OSP) non erano sufficienti da sole a soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate dall'Italia, in termini di frequenza, continuità e regolarità.
- (260) Tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti riconosciuta a Caremar per la fornitura dei servizi nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico. Come spiegato in precedenza, l'Italia ha confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è applicabile esclusivamente ai servizi forniti in regime di servizio pubblico e che è accessoria a tali servizi e riconosciuta a vantaggio del loro fornitore ⁽¹⁹³⁾. Infatti, l'articolo 19-ter, comma 21, della legge 166/2009 specifica chiaramente che la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole e ai fini dell'adempimento degli OSP (cfr. considerando 99). In effetti, in assenza di tale priorità, Caremar potrebbe dover attendere il proprio turno prima di attraccare e quindi registrare ritardi che vanificherebbero l'obiettivo di garantire una connettività affidabile e conveniente ai cittadini. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione delle isole e contribuire allo sviluppo economico di queste ultime è effettivamente necessario poter contare su orari regolari. Inoltre, poiché il nuovo contratto di servizio pubblico contiene obblighi specifici riguardo agli orari di partenza sulle rotte di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria a garantire che i porti assegnino gli accosti e gli orari di accosto in maniera tale da consentire all'operatore del servizio pubblico di rispettare i propri OSP. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che tale misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a Caremar di adempiere i propri OSP, che costituiscono un SIEG effettivo (cfr. considerando 267).

⁽¹⁹⁰⁾ Secondo l'Italia, tuttavia, Procida Lines non ha effettuato il servizio nel periodo 2012-2015.

⁽¹⁹¹⁾ Da Procida, Caremar operava tutto l'anno alle 8:10, mentre Gestour operava tutto l'anno alle 6:50, 9:30, 11:20 e 18:55 (e Procida Lines avrebbe dovuto operare alle 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15). Da Pozzuoli, Caremar operava alle 8:50, mentre Gestour operava tutto l'anno alle 6:50, 9:30, 11:20 e 18:55 (e Procida Lines avrebbe dovuto operare alle 5:05, 7:05, 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 e 20:00).

⁽¹⁹²⁾ Da Procida, Caremar forniva servizi passeggeri giornalieri alle 6:35 e alle 9:20; da Napoli, forniva servizi passeggeri giornalieri alle 7:30 e alle 17:45.

⁽¹⁹³⁾ Ad esempio, quando si è compiuto il trasferimento da Caremar a Laziomar dei servizi di trasporto marittimo sulle tre rotte dell'arcipelago pontino, la priorità nell'assegnazione degli accosti relativa ai porti serviti nell'ambito di tali rotte è stata trasferita automaticamente a Laziomar.

Approccio meno dannoso

- (261) L'Italia ha scelto di concludere un contratto di servizio pubblico con un operatore (Caremar) nonostante il fatto che su determinate rotte ve ne fossero anche diversi, come indicato nella tabella 10, che le gestivano in regime OSP senza compensazione.
- (262) La Commissione ritiene che il regime di OSP senza compensazione, in vigore nel golfo di Napoli solo fino al 2017 ⁽¹⁹⁴⁾, non fosse in alcun modo comparabile agli OSP imposti a Caremar nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico, per i motivi che si espongono di seguito.
- (263) In primo luogo, gli OSP imposti ai concorrenti di Caremar erano diversi da quelli contemplati dal nuovo contratto di servizio pubblico, in quanto riguardavano solo la frequenza, la regolarità, le tipologie di navi utilizzate (vale a dire solo per passeggeri oppure per passeggeri, veicoli e merci) e le tariffe massime, mentre Caremar era anche soggetta a obblighi in termini di puntualità, qualità e capacità della nave utilizzata (cfr. considerando 183).
- (264) In secondo luogo, gli OSP imposti ai concorrenti di Caremar non erano soggetti a sanzioni volte a garantire una fornitura del servizio ad essi conforme; il nuovo contratto di servizio pubblico prevede invece un articolato sistema di sanzioni in caso di mancato rispetto degli OSP (cfr. considerando 90 e 91). Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia (cfr. considerando 183), la Commissione riconosce che la domanda degli utenti non avrebbe potuto essere soddisfatta attraverso l'imposizione di OSP senza compensazione, perché è accaduto in diverse occasioni che i concorrenti di Caremar non li abbiano rispettati ⁽¹⁹⁵⁾ o che non abbiano fornito i servizi in regime di OSP, in quanto avevano il diritto di recedere dagli OSP con un preavviso di 45 giorni, potevano chiedere una sospensione del servizio o, semplicemente, rifiutarsi di continuare a svolgere gli OSP ⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) Infine, anche se espletati, gli OSP non compensati, da soli, non sarebbero stati sufficienti a soddisfare in toto l'esigenza di servizio pubblico individuata dall'Italia — ossia garantire la continuità territoriale tra la terraferma e le isole, rispondendo alle esigenze di trasporto della popolazione locale (principalmente esigenze di lavoro e di studio) attraverso servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili (cfr. considerando 199 e 242) — in quanto lasciavano scoperte fasce orarie importanti per i pendolari giornalieri.
- (266) Inoltre, la Commissione prende atto dell'argomentazione dell'Italia secondo la quale la scelta di un contratto di servizio pubblico si è resa necessaria anche in considerazione della privatizzazione di Caremar. Più specificamente, l'Italia sostiene che il fatto di organizzare una gara per Caremar associandola a un nuovo contratto di servizio pubblico consentiva di garantire la continuità del servizio pubblico marittimo e di massimizzare il valore per lo Stato. È per questa ragione che la Commissione ha accettato (cfr. considerando 105) che l'Italia organizzasse una procedura di gara per Caremar insieme a un nuovo contratto di servizio pubblico. In questo modo, la Commissione ha anche riconosciuto, e lo ribadisce nella presente decisione, che l'Italia non poteva dipendere da ulteriori OSP non compensati che si applicassero a tutti gli operatori, preferendo concludere un contratto di servizio pubblico solo con Caremar.

Conclusione

- (267) Sulla base della valutazione di cui sopra, la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel definire come SIEG i servizi affidati a Caremar sulle rotte indicate nella tabella 10. I dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avvio del 2011 e nella decisione di estensione del 2012 sono quindi dissipati.

⁽¹⁹⁴⁾ Il sistema di OSP non compensati è rimasto in vigore fino al 9 gennaio 2017. Dal 10 gennaio 2017 Caremar è diventata l'unico operatore marittimo soggetto a OSP nel golfo di Napoli.

⁽¹⁹⁵⁾ Cfr. nota 126.

⁽¹⁹⁶⁾ Cfr. nota 125.

(268) Al fine di concludere che il primo criterio Altmark è soddisfatto, la Commissione deve comunque verificare se Caremar sia stata incaricata di svolgere OSP definiti in modo chiaro e se sia stato rispettato quanto prescritto dal regolamento (CEE) n. 3577/92. In merito al primo punto, la Commissione osserva che gli OSP sono descritti in maniera chiara nel nuovo contratto di servizio pubblico e nei relativi allegati, che contengono, ad esempio, le specifiche delle navi per ciascuna rotta (cfr. considerando da 83 a 91). Analogamente, le norme che disciplinano la compensazione sono precisate nel nuovo contratto di servizio pubblico, nella legge 166/2009 e nella deliberazione 111/2007 (cfr. considerando da 92 a 96). Il nuovo contratto di servizio pubblico ha anche una durata precisa (nove anni), individua Caremar come l'operatore del servizio pubblico e prevede disposizioni per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero (cfr. considerando 94). In merito al secondo punto, la Commissione osserva che la gara per il nuovo contratto di servizio pubblico è stata organizzata su base non discriminatoria per tutti gli armatori dell'Unione, in linea con l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3577/92 (cfr. considerando 69 e 70). Di conseguenza, la Commissione conclude che il primo criterio Altmark è rispettato.

(269) La priorità nell'assegnazione degli accosti, in quanto misura accessoria ai servizi soggetti a OSP definiti nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico, rispetta anch'essa il primo criterio di cui alla sentenza Altmark.

9.1.2.2. Secondo criterio Altmark

(270) La Commissione ricorda che, nella decisione di estensione del 2012 (cfr. considerando 205 di detta decisione), essa aveva concluso in via preliminare che il secondo criterio di cui alla sentenza Altmark era rispettato.

(271) In questo contesto, la Commissione osserva che i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione sono stati definiti preventivamente e rispettano i requisiti di trasparenza in linea con il secondo criterio Altmark. Più specificatamente, i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione sono spiegati in dettaglio nella deliberazione 111/2007 e sono stati applicati nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. considerando 93). Il metodo di calcolo della compensazione, compresi, ad esempio, gli elementi di costo di cui tener conto e il tasso di rendimento del capitale, è precisato nella deliberazione 111/2007 (cfr. considerando 93). Poiché la priorità nell'assegnazione degli accosti non comporta una compensazione finanziaria per Caremar, la Commissione ritiene che tale misura sia conforme al secondo criterio Altmark.

(272) Di conseguenza, la Commissione conclude che il secondo criterio di cui alla sentenza Altmark è rispettato.

9.1.2.3. Terzo criterio Altmark

(273) In base al terzo criterio Altmark, la compensazione ricevuta per l'esecuzione del SIEG non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento.

(274) Ai sensi dell'articolo 16 del nuovo contratto di servizio pubblico, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico è quantificata sulla base della metodologia stabilita nella deliberazione 111/2007⁽¹⁹⁷⁾, secondo cui la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti sostenuti per l'adempimento degli OSP (equilibrio economico-finanziario), compreso un margine di utile ragionevole. Come indicato in precedenza (cfr. considerando da 55 a 66), a norma della deliberazione 111/2007, la portata dei servizi, le tariffe massime stabilite dal contratto di servizio pubblico e la compensazione effettivamente concessa devono essere definite in maniera tale da garantire al fornitore di servizi la copertura dei costi connessi allo svolgimento del SIEG, tenendo conto degli altri ricavi e di un margine di utile ragionevole.

(275) La sentenza Altmark non fornisce una definizione precisa del margine di utile ragionevole. Ai sensi della comunicazione SIEG, per «margine di utile ragionevole» si intende il tasso di rendimento del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il SIEG per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio. Il livello di rischio dipende dal settore, dal tipo di servizio e dalle caratteristiche del meccanismo di compensazione.

⁽¹⁹⁷⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del nuovo contratto di servizio pubblico.

- (276) Nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità della compensazione corrisposta alle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar. In particolare, per quanto riguarda la compensazione corrisposta dal 2010, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il premio di rischio fisso del 6,5 % non rispecchiasse un livello adeguato di rischio perché, da una prima analisi, Caremar non risultava assumersi i rischi che normalmente gravano sulla gestione di tali servizi. Più specificamente, gli elementi di costo considerati per il calcolo della compensazione comprendono tutti i costi relativi alla prestazione del servizio, nonché le variazioni, ad esempio, in termini di prezzi del carburante. Di conseguenza, in tale fase la Commissione ha ritenuto che Caremar potesse aver ricevuto una sovracompensazione.
- (277) La Commissione osserva che taluni aspetti del metodo di compensazione di cui al nuovo contratto di servizio pubblico sembrano in effetti ridurre il rischio commerciale sostenuto da Caremar. La Commissione fa riferimento in particolare alle disposizioni di cui in appresso.
- Ai sensi dell'articolo 13 del nuovo contratto di servizio pubblico, Caremar può chiedere annualmente alla Regione Campania di adeguare all'inflazione le tariffe applicate agli utenti, anche se la Regione può decidere di non concedere l'adeguamento richiesto o di sospendere quello già concesso (cfr. considerando 89).
 - L'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico mira a mantenere l'equilibrio economico-finanziario del servizio pubblico. In particolare, nel caso in cui la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non fosse sufficiente a coprire il costo dei servizi affidati in forza del nuovo contratto di servizio pubblico, l'articolo 17 consente di rivedere il sistema tariffario, il perimetro dei servizi pubblici offerti o i mezzi marittimi di Caremar. A norma dell'articolo 17, ogni tre anni le parti verificano le condizioni di equilibrio economico e finanziario del contratto conformemente ai criteri stabiliti nella deliberazione 111/2007 e alle disposizioni contrattuali. A tal fine, entro il 30 giugno del terzo anno di ciascun periodo di regolamentazione Caremar trasmette una relazione aggiornata comprendente i risultati finanziari del periodo in questione.
- (278) Sebbene tali misure di salvaguardia sembrano ridurre il rischio commerciale sostenuto da Caremar, la Commissione ritiene che la società resti esposta al rischio che la compensazione possa non essere sufficiente a coprire i costi di gestione del servizio. Infatti, come già indicato (considerando 93), l'equilibrio economico e finanziario del servizio viene verificato solo ogni tre anni e il meccanismo di riequilibrio si può attivare unicamente in caso di sottocompensazione superiore al 5 % della compensazione totale. Qualora dalla verifica emerga che la compensazione non è sufficiente a coprire il costo del servizio pubblico, Caremar e l'Italia possono soltanto concordare di attuare modifiche per il successivo periodo triennale. Ai sensi dell'articolo 17, tali (eventuali) modifiche sono adottate al termine di un processo di negoziazione e, fino a quando non viene raggiunto un accordo, Caremar deve continuare a svolgere il servizio pubblico senza modifiche. Di conseguenza, Caremar rimane parzialmente esposta al rischio che la compensazione sia insufficiente a coprire i costi della gestione del servizio. Pur essendo possibile ricorrere all'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico per ripristinare l'equilibrio economico e finanziario, le modifiche riguardano soltanto i periodi futuri e non è possibile applicare rettifiche retroattive per la sottocompensazione.
- (279) Per quanto riguarda il margine di utile ragionevole consentito nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico, come sottolineato al considerando 60, la deliberazione 111/2007 prevede che per determinare il rendimento del capitale sulla base della formula WACC venga utilizzato un premio di rischio del 6,5 %.
- (280) L'Italia sottolinea che il premio di rischio è stato determinato sulla base di analisi macroeconomiche che attribuiscono un premio di rischio medio al paese o alla zona di riferimento per il settore interessato. Dette analisi individuavano per l'Italia un premio di rischio medio del 6,4 %. Tale valore è quindi pienamente in linea con il premio di rischio del 4 % individuato nella deliberazione 111/2007, con maggiorazione del 2,5 % per i servizi non forniti in esclusiva (premio di rischio del 6,5 %). Il tasso (lordo) del 6,5 % è stato utilizzato fino al 2015, mentre successivamente, per il nuovo contratto di servizio pubblico, il tasso preso in considerazione ai fini della compensazione è stato fissato al 10,55 %. L'Italia sostiene che il motivo per cui il tasso è superiore a quello dei precedenti contratti — che lo fissavano al 6,5 % — risiede nel fatto che Caremar è esposta a un rischio imprenditoriale più elevato connesso alla probabilità di subire una sottocompensazione (cfr. considerando 198).

- (281) A tale riguardo, la Commissione osserva che nel nuovo contratto di servizio pubblico non esiste nessuna clausola che consenta di adeguare la compensazione in caso di scostamenti contrattuali, eccetto la disposizione volta a modificare il perimetro dei servizi pubblici o il sistema tariffario. Pertanto, in caso di aumento del prezzo del carburante o di riduzione significativa del traffico passeggeri, Caremar è esposta al rischio di un aumento dei costi o di una riduzione dei ricavi e di una conseguente sottocompensazione. Come indicato al considerando 278, nell'eventualità di una tale sottocompensazione, il contratto di servizio pubblico prevede misure correttive che incidono solo sulla gestione futura del servizio pubblico, mentre le perdite già subite non possono essere coperte retroattivamente. Tali misure correttive previste dal contratto si applicano inoltre solo in caso di sottocompensazione superiore al 5 % della compensazione totale (cfr. considerando 277), mentre Caremar si assume il rischio di sostenere a suo carico ogni eventuale sottocompensazione pari o inferiore al 5 %, che evidentemente corrisponde a un importo significativo su base annua. Tale sistema rende particolarmente rischiosa la prestazione del servizio, in quanto la società non può sanare retroattivamente tale sottocompensazione con un aumento delle tariffe (che potranno essere adeguate solo per i periodi futuri) o con una riduzione del perimetro dei servizi pubblici offerti o dei beni materiali della società finalizzati alla fornitura dei servizi.
- (282) La Commissione osserva inoltre che il meccanismo di cui sopra espone Caremar a un rischio di sottocompensazione superiore a quello sostenuto da altre compagnie marittime attive sul mercato nello stesso periodo, per le quali è stato ritenuto giustificato un premio di rischio del 6,5 %. Ad esempio, per quanto riguarda le società Compagnia Italiana di Navigazione, ossia l'acquirente di Tirrenia di Navigazione, e Società Navigazione Siciliana, ossia l'acquirente di Siremar, la Commissione ha ritenuto giustificato il premio di rischio del 6,5 % previsto dai contratti di servizio pubblico conclusi dalle autorità italiane competenti nel 2012 e nel 2016 rispettivamente con Compagnia Italiana di Navigazione e Società Navigazione Siciliana, tenuto conto del fatto che gli operatori marittimi potevano chiedere una revisione dell'equilibrio economico-finanziario del contratto già in caso di sottocompensazione superiore al 3 % della compensazione totale⁽¹⁹⁸⁾. Ragionevolmente, maggiore è l'importo della sottocompensazione a carico dell'operatore, maggiore è il premio di rischio che potrebbe essere consentito.
- (283) Inoltre, per stabilire se il rendimento del capitale investito del 10,55 % previsto per Caremar sia ragionevole, la Commissione ha calcolato⁽¹⁹⁹⁾ il WACC per le società dell'Europa occidentale attive nel settore marittimo e della costruzione navale⁽²⁰⁰⁾, tenendo conto del rischio paese per l'Italia per l'anno 2014 (ossia l'anno precedente alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio pubblico da parte di Caremar). Poiché sia il tasso privo di rischio (approssimato mediante l'obbligazione sovrana tedesca a 10 anni) sia il premio di rischio paese per l'Italia (approssimato mediante l'utilizzo del rating del paese assegnato da Moody's oppure sulla base dei differenziali sul credit default swap (CDS)) variano nel corso dell'anno, è stato determinato l'intervallo di oscillazione registrato dal WACC nel corso del 2014. Per tale anno il WACC per le società del settore era compreso tra il 10,39 % e l'11,84 %. Ciò significa che una società attiva nel settore marittimo e della costruzione navale come Caremar nel 2014 avrebbe dovuto generare un rendimento rientrante in tale intervallo per coprire il costo sia del finanziamento tramite il ricorso al credito che del finanziamento tramite equity. Alla luce di quanto sopra e considerando i rischi che da una prospettiva ex ante gravano su Caremar (cfr. considerando 281), il rendimento del capitale investito del 10,55 % previsto per Caremar, che è stata selezionata mediante una procedura di gara aperta e competitiva, era in linea con i rischi che la società corre nel gestire i servizi pubblici nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico. La Commissione ritiene pertanto che, negli anni precedenti all'attribuzione dell'incarico a Caremar, un rendimento del capitale del 10,55 % da una prospettiva ex ante fosse in linea con i rischi che la società corre nel gestire i servizi pubblici nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico.

⁽¹⁹⁸⁾ Per quanto riguarda Compagnia Italiana di Navigazione, cfr. decisione (UE) 2020/1412 della Commissione del 2 marzo 2020 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Tirrenia di Navigazione e della sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 45), considerando 244 e 361. Per quanto riguarda Società Navigazione Siciliana, cfr. decisione (UE) 2022/448 della Commissione, del 17 giugno 2021, relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Siremar e della sua acquirente Società Navigazione Siciliana (GU L 97 del 24.3.2022, pag. 1), considerando 362.

⁽¹⁹⁹⁾ Per calcolare il WACC la Commissione ha utilizzato le serie di dati pubblicate sul sito web di Aswath Damodaran (professore di finanza presso la Stern School of Business dell'Università di New York) e ha recuperato i dati storici sulle obbligazioni sovrane tedesche dal sito www.worldgovernmentbonds.com.

⁽²⁰⁰⁾ Il WACC è calcolato sulla base dei dati relativi a società quotate in borsa. Nella fattispecie, il campione è costituito da 62 società europee, attive nel settore della costruzione navale o nel settore marittimo, quotate in una borsa valori. Questo campione rappresenta la migliore approssimazione possibile del settore in cui opera Caremar (società non quotata in borsa), ossia quello trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci. Un investitore privato, per determinare il rendimento atteso di Caremar, utilizzerebbe un gruppo di riferimento analogo.

- (284) Per completezza, da una prospettiva ex post, la Commissione osserva che la compensazione concessa a Caremar nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico è limitata a 10 778 897 EUR l'anno, indipendentemente dall'importo del margine di utile ragionevole cui essa ha diritto (cfr. considerando 92). Conformemente al punto 47 della disciplina SIEG del 2011, la Commissione valuta l'esistenza di una sovracompensazione per l'intera durata del contratto. Come illustrato nella tabella 11 sulla scorta delle informazioni fornite dall'Italia, dai dati relativi al periodo 2015-2021 emerge che la compensazione effettiva degli obblighi di servizio pubblico ricevuta da Caremar ha superato in alcuni anni l'importo ammissibile di compensazione (ciò non vale per gli importi relativi agli anni 2015, 2020 e 2021, che non essendo sufficienti a coprire il costo netto del servizio, hanno dato luogo a una sottocompensazione). Come indicato al considerando 96, tutte le sovracompensazioni sono state rilevate dalla Regione Campania e restituite da Caremar a norma dell'articolo 18 del nuovo contratto di servizio pubblico.

Tabella 11

Costo netto del servizio pubblico gestito da Caremar nel periodo 2015-2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale generale
Ricavi totali	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000-30 000 000]	[20 000 000-30 000 000]	182 741 669
– Costi totali	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000-40 000 000]	[30 000 000-40 000 000]	228 957 910
– Ammortamento	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000-2 000 000]	[1 000 000-2 000 000]	11 380 741
= Costo netto del servizio pubblico	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	– [11 000 000-12 000 000]	– [9 000 000-10 000 000]	– 57 596 982
+ Rendimento del capitale (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	– [700 000-800 000]	– [600 000-700 000]	– 4 479 446
= Compensazione ammissibile	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	– [10 000 000-20 000 000]	– [10 000 000-20 000 000]	– 62 076 428
+ Compensazione effettiva	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000-20 000 000]	[8 000 000-9 000 000]	64 301 641
= Sovra/sottocompensazione	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	– [1 000 000-2 000 000]	– [1 000 000-2 000 000]	2 225 213

- (285) Il meccanismo di verifica previsto dall'articolo 17 del nuovo contratto di servizio pubblico al fine di garantire le condizioni di equilibrio economico e finanziario del servizio riguarda non solo i casi di sottocompensazione, ma anche quelli di sovracompensazione (cfr. considerando 94). In caso di sovracompensazione, la Regione Campania aggiorna la compensazione corrisposta per il periodo di regolamentazione successivo. L'articolo 18 del nuovo contratto di servizio pubblico prevede il recupero della sovracompensazione per il periodo di regolamentazione pertinente entro 30 giorni dalla relativa richiesta.

- (286) Secondo le informazioni fornite dall'Italia, dell'importo aggregato di sovracompensazione indicato nella tabella 11 sono già stati recuperati 2 224 868 EUR per l'intero periodo 2015-2021 (cfr. considerando 96). In particolare, la procedura di verifica basata sui dati sottoposti a revisione contabile per gli anni 2015, 2016 e 2017 e sui dati provvisori per il 2018 ha individuato quanto segue:
- per il 2015, 2 253 000 EUR (sottocompensazione);
 - per il 2016, 586 000 EUR (sovracompensazione);
 - per il 2017, 399 429 EUR (sovracompensazione);
 - per il 2018, 2 103 400 EUR (sovracompensazione).
- (287) Dalla verifica di cui sopra è emersa, per il periodo 2015-2018, una sovracompensazione complessiva di 835 058 EUR, che è stata recuperata dalla Regione Campania (cfr. considerando 96).
- (288) Inoltre, per il periodo 2018-2021, la procedura di verifica basata sui dati sottoposti a revisione contabile per gli anni 2018, 2019 e 2020 e sui dati provvisori per il 2021 ha individuato quanto segue:
- per il 2018, 4 462 201 EUR (sovracompensazione);
 - per il 2019, 2 325 420 EUR (sovracompensazione);
 - per il 2020, 1 676 056 EUR (sottocompensazione);
 - per il 2021, 1 618 352 EUR (sottocompensazione).
- (289) Dalla verifica di cui sopra è emersa, per il periodo 2018-2021, una sovracompensazione residua di 1 389 811 EUR, che è stata restituita alla Regione Campania (cfr. considerando 96) ⁽²⁰¹⁾.
- (290) La Commissione ritiene che tali misure siano sufficienti per evitare e rilevare eventuali sovracompensazioni.
- (291) Per i motivi di cui sopra, tenendo conto del fatto che il rendimento del capitale che Caremar poteva aspettarsi da una prospettiva ex ante era in linea con i rischi che correva nella gestione dei servizi pubblici nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico e che il nuovo contratto di servizio pubblico contiene un meccanismo di recupero che garantisce l'assenza di sovracompensazioni, la Commissione conclude che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar non eccede quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole.
- (292) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti e le eventuali sovracompensazioni che ne potrebbero derivare, la Commissione osserva che qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si rispecchierebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore, con costi operativi inferiori o ricavi più elevati, a seconda del caso. L'analisi della Commissione ha confermato che nel periodo 2015-2021 Caremar non ha trattenuto alcuna sovracompensazione (cfr. considerando 281) e che esiste un adeguato meccanismo di recupero finalizzato a garantire l'assenza (o il recupero) di eventuali sovracompensazioni anche nel periodo 2022-2024 (considerando 290).

⁽²⁰¹⁾ Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, le registrazioni contabili di Caremar per il 2018 indicavano una sovracompensazione di 4 462 201 EUR. Considerando che nel corso della prima verifica per il periodo 2015-2018 alla Regione Campania è già stato restituito un importo di 2 103 400 EUR per l'anno 2018 (nel contesto del saldo di 835 058 EUR), è stata calcolata una differenza di 2 358 801 EUR che, insieme ai risultati degli altri anni (2019, 2020 e 2021) ha determinato una sovracompensazione complessiva di 1 389 911 EUR, anch'essa restituita alla Regione Campania. L'Italia ha inoltre affermato che i dati finanziari del 2021 sono ancora provvisori e saranno verificati dalla Regione Campania, a norma dell'articolo 17 del contratto di servizio pubblico, nell'ambito dell'ultimo periodo di regolamentazione (2022-2024).

- (293) I dubbi della Commissione circa la conformità alla terza condizione Altmark della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar, ivi compresa la priorità nell'assegnazione degli accosti, sono pertanto dissipati. Tale conclusione non è pregiudicata dal fatto che nel 2015 la Regione Campania ha concesso 2 155 008 EUR a Caremar al fine di ripristinare la situazione finanziaria della società al livello esistente al momento in cui è stata presentata l'offerta prescelta per la sua acquisizione (considerando 77 e 79). Tale trasferimento di risorse era subordinato all'acquisizione di Caremar da parte dell'aggiudicatario ed era strettamente limitato alla copertura della perdita di valore registrata dal capitale proprio di Caremar tra la fine del 2013 e la fine del 2014 a causa del contenzioso nazionale che ha ritardato l'aggiudicazione della gara. In caso di diminuzione del valore di quanto ricevuto rispetto al valore che avrebbe avuto in base al contratto, è prassi comune di mercato che il creditore della prestazione abbia diritto ad una riduzione del prezzo ⁽²⁰³⁾. Considerando che il ripristino della situazione finanziaria di Caremar ha lo stesso effetto di una riduzione del prezzo della società, la Commissione ritiene che la misura non abbia comportato alcun vantaggio a favore di Caremar e della sua acquirente.

9.1.2.4. Quarto criterio Altmark

- (294) Il quarto criterio Altmark si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione per l'adempimento del SIEG viene selezionato a seguito di una procedura di gara che permetta di selezionare l'offerente in grado di fornire il SIEG al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione viene calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.
- (295) Secondo il punto 63 della comunicazione SIEG, il modo più semplice per le autorità pubbliche di soddisfare il quarto criterio Altmark è svolgere una procedura di gara in modo aperto, trasparente e non discriminatorio conformemente alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰³⁾ e alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁴⁾.
- (296) La Commissione osserva che, nel caso di specie, la procedura di gara è stata avviata prima dell'entrata in vigore della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁵⁾ (che si applica agli appalti pubblici aggiudicati per la gestione di servizi di trasporto marittimo) e della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁶⁾. All'epoca erano ancora in vigore la direttiva 2004/17/CE e la direttiva 2004/18/CE. Tuttavia, la direttiva 2004/17/CE non si applica ai servizi di trasporto marittimo, quali quelli forniti da Caremar. In effetti, il suo articolo 5 chiarisce che soltanto i servizi di trasporto per ferrovia, sistemi automatici, tranvia, filovia, autobus o cavo sono inclusi nell'ambito di applicazione.
- (297) Gli appalti pubblici aggiudicati dalle amministrazioni aggiudicatrici nel quadro delle loro attività di prestazione di servizi di trasporto marittimi, costieri o fluviali rientrano invece nel campo di applicazione della direttiva 2004/18/CE ai sensi del suo considerando 20. Tuttavia, i servizi di trasporto per via d'acqua sono elencati anche nell'allegato II B di tale direttiva, il che implica ⁽²⁰⁷⁾ che sono soggetti soltanto al suo articolo 23 e al suo articolo 35, paragrafo 4. Ciò significa che, ai sensi della direttiva 2004/18/CE, un appalto pubblico per i servizi di trasporto marittimo è soggetto soltanto agli obblighi relativi alle specifiche tecniche (articolo 23) e all'obbligo di pubblicare un avviso relativo agli appalti aggiudicati (dopo che l'appalto è stato aggiudicato e pertanto al termine e non all'inizio della procedura di aggiudicazione, cfr. articolo 35, paragrafo 4). Tutte le altre norme previste dalla direttiva 2004/18/CE, comprese le disposizioni sul contenuto degli avvisi da pubblicare (articolo 36, paragrafo 1) e le disposizioni sui criteri di selezione (articoli da 45 a 52) non si applicano agli appalti pubblici di servizi di trasporto marittimo.

⁽²⁰³⁾ Cfr., ad esempio, l'articolo 9:401 («Right to reduce price») dei «Principles of European Contract Law» (cfr. Lando, O. e Beale, H., *Principles of European Contract Law, Parts I and II*, Kluwer Law International, L'Aia, 2000); o l'articolo III.-3:601 («Right to reduce the price») del «Draft Common Frame of Reference» (cfr. von Bar, C. et al., *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference: Outline Edition*, Sellier European Law Publishers, Monaco di Baviera, 2009).

⁽²⁰³⁾ Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114).

⁽²⁰⁵⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

⁽²⁰⁶⁾ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

⁽²⁰⁷⁾ A norma dell'articolo 21 della direttiva 2004/18/CE.

- (298) Inoltre, la direttiva 2004/18/CE in ogni caso non si applica alle concessioni di servizi definite al suo articolo 1, paragrafo 4 ⁽²⁰⁸⁾. La Commissione rileva che le concessioni di servizi (e gli appalti pubblici) che hanno un determinato interesse a livello transfrontaliero rimangono comunque soggette ai principi generali di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento. Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che la direttiva 2004/18/CE può applicarsi soltanto in caso di appalto pubblico ma non quando si tratta di una concessione di servizi. Inoltre, poiché il caso di specie riguarda i servizi di trasporto per via d'acqua oggetto di un contratto di servizio pubblico, risulterebbero applicabili soltanto alcune delle disposizioni di tale direttiva, come indicato al considerando 305. In considerazione di quanto sopra la Commissione ritiene di non potersi basare esclusivamente sulla conformità alle direttive sugli appalti pubblici per dimostrare il rispetto del quarto criterio Altmark.
- (299) Per questo motivo, la Commissione valuta in appresso se la procedura di gara utilizzata dall'Italia sia stata competitiva, trasparente, non discriminatoria e incondizionata. Per effettuare tale valutazione, la Commissione si basa sugli orientamenti definiti nella comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato ⁽²⁰⁹⁾ (in particolare al punto 89 e seguenti) e nella comunicazione SIEG (in particolare al punto 63 e seguenti).

Natura competitiva e trasparente della gara

- (300) Il punto 90 della comunicazione sulla nozione di aiuto specifica che una procedura di gara deve essere competitiva ⁽²¹⁰⁾ per consentire a tutti gli offerenti interessati e qualificati di partecipare. Inoltre, ai sensi del punto 91 di tale comunicazione, la procedura deve essere trasparente per consentire a tutti gli offerenti interessati di essere debitamente e ugualmente informati in ciascuna delle sue fasi. Tale punto sottolinea inoltre che l'accessibilità dell'informazione, la previsione di termini di tempo sufficienti per gli offerenti interessati e la chiarezza dei criteri di selezione e di aggiudicazione sono tutti elementi essenziali di una procedura di selezione trasparente e indica che la gara deve essere sufficientemente pubblicizzata affinché ne vengano a conoscenza tutti i potenziali offerenti.
- (301) Nel caso di specie l'invito a manifestare interesse è stato pubblicato nel supplemento della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*, nonché sul sito web della Regione Campania (cfr. considerando 68). In tale avviso si invitava chiunque fosse in grado di garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole del golfo di Napoli ad esprimere il proprio interesse e non si imponevano ulteriori condizioni. Ai potenziali offerenti è stato concesso un tempo sufficiente (dal 17 luglio 2012 al 21 settembre 2012) per manifestare in modo adeguato il proprio interesse e poter così partecipare alle fasi successive della procedura. La Commissione ritiene pertanto che la vendita di Caremar e l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico siano stati resi ampiamente noti in maniera tale da raggiungere tutti i possibili offerenti.
- (302) Inoltre, agli offerenti devono essere forniti tutti i documenti e tutte le informazioni necessari per la partecipazione alla procedura di gara che consentano loro di valutare adeguatamente la società messa in vendita. Tali informazioni devono essere messe a disposizione dei potenziali offerenti in modo trasparente e non discriminatorio, affinché tutti i partecipanti interessati abbiano pari accesso alle informazioni pertinenti. Per i motivi illustrati di seguito (considerando da 303 a 308), la Commissione ritiene che tali condizioni siano soddisfatte nel caso di specie.
- (303) Innanzitutto, l'invito a manifestare interesse indicava che gli offerenti dovevano essere in grado di «*garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo*». Poiché l'invito non specificava in che modo gli offerenti — oltre a certificare il possesso di determinati requisiti finanziari (cfr. considerando 308) — potevano dimostrare di soddisfare tale requisito, ciò significava automaticamente che avrebbero potuto utilizzare qualsiasi elemento di prova adeguato. Tale criterio di selezione, che era l'unico previsto per quanto riguarda l'accesso alla procedura di gara, era giustificato alla luce dell'obiettivo perseguito ed è stato reso noto a tutti gli offerenti interessati.

⁽²⁰⁸⁾ L'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2004/18/CE recita: «La "concessione di servizi" è un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo.»

⁽²⁰⁹⁾ Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1).

⁽²¹⁰⁾ Nella comunicazione sulla nozione di aiuto la Commissione osserva che gli organi giurisdizionali dell'Unione fanno spesso riferimento, nel contesto degli aiuti di Stato, a una procedura di gara «aperta». L'uso del termine «aperta» non si riferisce tuttavia a una procedura specifica ai sensi delle direttive sugli appalti pubblici. Pertanto, la Commissione ritiene più opportuno utilizzare il termine «competitiva». Nella suddetta comunicazione la Commissione osserva anche di non volersi con ciò discostare dalle condizioni sostanziali di cui alla giurisprudenza.

- (304) In secondo luogo, la legge 166/2009 aveva chiarito alle parti interessate che si sarebbe proceduto alla stipula di un nuovo contratto di servizio pubblico al termine della procedura di gara e che l'importo annuo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico era stato fissato a un massimo di 19 839 226 EUR l'anno. Inoltre, l'invito a manifestare interesse indicava che l'obiettivo era quello di vendere Caremar a un prezzo superiore a 6 000 000 EUR. Oltre a ciò, come confermato dall'Italia, tutte le informazioni pertinenti relative al perimetro della vendita, compreso il progetto di contratto di servizio pubblico da concludere tra l'acquirente e l'Italia, sono state rese disponibili alle nove parti ammesse alla fase successiva della procedura di gara. Ciò ha permesso loro di decidere se presentare o meno un'offerta e, in caso affermativo, di quale importo. Su tale base, la Commissione ritiene che dall'invito a manifestare interesse risultasse sufficientemente chiaro che la vendita riguardava l'attività di Caremar associata a un nuovo contratto di servizio pubblico. Dopo aver espresso il loro interesse, le parti hanno avuto accesso a tutte le informazioni necessarie per decidere in merito a un'eventuale offerta.
- (305) In terzo luogo, la Commissione ritiene che l'invito a manifestare interesse abbia attirato un numero non indifferente di potenziali offerenti, dieci.
- (306) In quarto luogo, tutte e nove le società invitate alla fase successiva della procedura di gara hanno quindi ricevuto informazioni dettagliate in merito alla procedura dalla Regione Campania (cfr. considerando 73).
- (307) In quinto luogo, l'invito conteneva le informazioni minime necessarie al fine di presentare una manifestazione di interesse (ossia il proseguimento del servizio pubblico) e non avrebbe potuto determinare l'esclusione di operatori marittimi altrimenti interessati. Le autorità di pianificazione hanno deciso di garantire la continuità del servizio pubblico e la connettività tra le isole del golfo di Napoli e la terraferma. Tale condizione è stata resa nota in anticipo, come spiegato in precedenza, a tutti i potenziali operatori che hanno manifestato interesse a partecipare alla procedura di gara. La Commissione osserva inoltre che tutte le informazioni pertinenti sui criteri di selezione e sullo sviluppo successivo della procedura sono state comunicate nella lettera di invito fatta pervenire a tutte e nove le parti ammesse alla fase di offerta e che l'Italia ha fornito alla Commissione.
- (308) Infine, come indicato nella decisione di estensione del 2012, (considerando da 138 a 144), il progetto di bando di gara originario relativo a Caremar conteneva alcuni requisiti tecnici e finanziari (ossia volumi predeterminati di miglia marine e di fatturato nel settore dei trasporti marittimi) che avrebbero consentito alle sole compagnie marittime di partecipare alla procedura di gara. Tuttavia, come indicato al considerando 70, il bando di gara pubblicato non conteneva più detti requisiti tecnici: al loro posto figuravano requisiti finanziari relativi al possesso di un'adeguata capacità economica e finanziaria, attestata dalla conferma da parte di almeno due istituti finanziari di una capacità economica e finanziaria di 6 milioni di EUR o dal possesso di attivi netti pari ad almeno 6 milioni di EUR (cfr. considerando 70). La Commissione ritiene che i suddetti requisiti finanziari, legati al prezzo minimo fissato per la vendita di Caremar (cfr. considerando 74), siano necessari per garantire la capacità finanziaria degli offerenti interessati ad acquistare Caremar e assicurare il proseguimento dei servizi marittimi nel golfo di Napoli conformemente alle disposizioni del nuovo contratto di servizio pubblico. Inoltre, come risulta dalla procedura di gara, tali requisiti non hanno avuto l'effetto di scoraggiare la partecipazione di un numero adeguato di possibili offerenti.
- (309) L'intenzione della Regione Campania di cedere l'attività di Caremar e di concludere con l'aggiudicatario un nuovo contratto di servizio pubblico della durata di nove anni è stata resa pubblica in maniera tale da raggiungere tutti i possibili offerenti sul mercato regionale o internazionale pertinente. Inoltre, la Commissione constata che in tale fase i potenziali offerenti hanno potuto manifestare agevolmente il loro interesse e non hanno dovuto assumere alcun impegno. A condizione che potessero dimostrare di soddisfare l'unico criterio di selezione (la capacità di garantire la continuità del servizio), le parti hanno ricevuto tutte le informazioni occorrenti e hanno potuto disporre del tempo necessario per decidere quanto offrire per l'attività di Caremar e la fornitura del servizio.
- (310) La Commissione rileva infine che la comunicazione con gli offerenti interessati ha consentito a questi ultimi di essere debitamente e ugualmente informati in ciascuna fase della procedura di gara, come descritto ai considerando da 67 a 77.
- (311) Per questi motivi, la Commissione ritiene che, nel complesso, la procedura di gara sia stata competitiva e trasparente e che i dubbi espressi nella decisione di avvio del 2011 e nella decisione di estensione del 2012 in merito al fatto che la procedura di gara non fosse stata sufficientemente trasparente a causa di possibili carenze nell'invito a manifestare interesse siano stati dissipati.

Natura non discriminatoria della procedura di gara

- (312) Il punto 92 della comunicazione sulla nozione di aiuto sottolinea che tra i requisiti indispensabili per garantire che l'operazione in questione sia conforme alle condizioni di mercato vi sono il trattamento equo e non discriminatorio di tutti gli offerenti in ogni fase della procedura e la previa precisazione di criteri di selezione e di aggiudicazione oggettivi. Inoltre, tale punto specifica che, al fine di garantire la parità di trattamento, i criteri di aggiudicazione dovrebbero consentire di raffrontare le offerte e di valutarle in maniera oggettiva.
- (313) Come indicato in precedenza (cfr. considerando 303), l'invito a manifestare interesse conteneva soltanto la condizione che gli offerenti fossero in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo». Tutte e 10 le parti che hanno risposto all'invito e hanno manifestato interesse erano a conoscenza di tale obbligo. La Commissione ritiene che tale condizione fosse oggettiva e che fosse stata sufficientemente chiarita a tutte le parti interessate nell'invito a manifestare interesse. La lettera di invito precisava che il criterio di aggiudicazione era quello del miglior prezzo e specificava la metodologia per calcolarlo (cfr. considerando 73). Tale criterio era oggettivo e consentiva di raffrontare le offerte e di valutarle in maniera oggettiva, in quanto si basava sull'ammontare del ribasso offerto rispetto all'importo massimo di compensazione stabilito nel bando di gara e sul prezzo offerto per l'acquisizione di Caremar rispetto al prezzo minimo stabilito nel bando di gara.
- (314) I nove offerenti interessati ammessi alla fase successiva della procedura di gara sono stati quindi invitati a presentare un'offerta avendo ricevuto tutti le medesime informazioni (cfr. considerando 73). Tutti gli offerenti hanno avuto la possibilità di chiedere chiarimenti prima del termine per la presentazione dell'offerta e, per garantire la massima trasparenza, la Regione Campania ha anche provveduto, prima del suddetto termine, a pubblicare le domande più frequenti con le relative risposte (cfr. considerando 73). L'esito della procedura di selezione è stato reso pubblico nel corso della seduta pubblica tenuta il 29 luglio 2013 dalla commissione di gara e tutti gli offerenti sono stati informati della procedura di verifica discrezionale avviata dalla Regione Campania per accertare la congruità e l'affidabilità della migliore offerta e dell'esito della procedura (cfr. considerando 73).
- (315) I dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avvio del 2011 sul fatto che l'invito a manifestare interesse possa non essere stato sufficientemente libero da condizioni e trasparente sono quindi dissipati. Tutte le parti sono state correttamente e ugualmente informate durante le varie fasi della procedura di gara e ciò ha permesso loro di presentare un'offerta disponendo di una piena cognizione della procedura e dei requisiti. La Commissione ritiene inoltre che i criteri di aggiudicazione fossero tali da consentire un raffronto e una valutazione oggettivi delle offerte.

Fornitura dei servizi al costo minore per la collettività

- (316) Ai sensi del punto 65 della comunicazione SIEG, sulla base della giurisprudenza della Corte di giustizia, una procedura di appalto pubblica esclude l'esistenza di un aiuto di Stato soltanto qualora consenta di selezionare il candidato in grado di fornire il servizio «al costo minore per la collettività».
- (317) Nel caso di specie si è trattato di una procedura di gara al prezzo più basso che ha riguardato il nuovo contratto di servizio pubblico in associazione alla vendita dell'attività di Caremar, anziché il solo contratto di servizio pubblico. L'Italia ha stabilito che il prezzo di vendita dell'attività di Caremar dovesse essere superiore a 6 000 000 EUR (cfr. considerando 74), mentre per il nuovo contratto di servizio pubblico ha fissato un importo massimo per l'intera durata del contratto, con riserva di revisione al ribasso.
- (318) Il punto 67 della comunicazione SIEG indica che il prezzo più basso soddisfa ovviamente il quarto criterio Altmark.
- (319) La Commissione osserva che l'Italia ha posto l'accento sul fatto che sarebbe stato selezionato l'operatore in grado di fornire il servizio al prezzo più basso, utilizzando la formula di cui al considerando 73. La formula utilizzata per il calcolo del prezzo netto più elevato include uno specifico tasso di aggiustamento basato sul rendimento dei titoli di Stato a nove anni, al fine di tener conto della durata del contratto. Come indicato inoltre al considerando 308, i criteri tecnici presentati nel progetto di bando di gara originario erano stati eliminati prima della pubblicazione del bando e sostituiti da requisiti finanziari, garantendo in tal modo il carattere competitivo e trasparente della

procedura. Inoltre, la lettera di invito a presentare un'offerta conteneva tutte le informazioni necessarie per la compilazione delle offerte finanziarie e tecniche e invitava tutti gli offerenti ad accedere alla «sala dati», dove avrebbero potuto consultare e copiare, ove possibile, tutte le informazioni pertinenti riguardanti Caremar, il suo piano industriale e la carta dei servizi. La Commissione ritiene pertanto che l'utilizzo del criterio del prezzo più basso per l'aggiudicazione del servizio in questione associato alla vendita dell'attività di Caremar abbia consentito all'Italia di creare una concorrenza effettiva e di ottenere un servizio con il valore più elevato possibile al minor costo per la collettività.

- (320) Per quanto riguarda in particolare la decisione di associare il servizio alla vendita dell'attività di Caremar, nella decisione di estensione del 2012 la Commissione aveva concluso in via preliminare che l'organizzazione di una procedura di gara per il nuovo contratto di servizio pubblico senza l'obbligo di rilevare le navi di Caremar necessarie per lo svolgimento del servizio pubblico avrebbe avuto come esito un costo minore per la collettività.
- (321) La Commissione ha già concluso in precedenza che la procedura di gara è stata sufficientemente trasparente e non discriminatoria da consentire la partecipazione del maggior numero possibile di potenziali offerenti. In effetti, a seguito dell'ampia diffusione dell'invito a manifestare interesse, dieci operatori marittimi hanno risposto affermativamente e nove sono stati ammessi alla fase di offerta. Tutte le informazioni pertinenti sulla procedura di gara sono state fornite nella lettera di invito fatta pervenire ai nove operatori.
- (322) Successivamente alla fase di manifestazione d'interesse sono state presentate tre offerte competitive, valutate dalla Regione Campania.
- (323) La condizione obbligatoria di garantire la continuità del servizio pubblico e l'associazione degli attivi agli OSP sono correlate. In particolare, per effetto dell'associazione della vendita di Caremar a un nuovo contratto di servizio pubblico, l'acquirente SNAV/Rifim diventa automaticamente soggetta all'obbligo di garantire la continuità del servizio pubblico e riceve priorità nell'assegnazione degli accosti. Per i motivi illustrati in appresso la Commissione ritiene che l'associazione dell'attività di Caremar al nuovo contratto di servizio pubblico e al conferimento della priorità nell'assegnazione degli accosti non determini un prezzo inferiore rispetto al caso in cui gli attivi dell'impresa fossero stati venduti separatamente dal contratto.
- (324) L'attività di Caremar è stata associata esclusivamente all'erogazione del servizio pubblico e alla garanzia di continuità territoriale. Ciò detto, tutte le navi di Caremar sono state e sono attualmente utilizzate per il servizio pubblico. Inoltre, le navi di Caremar soddisfano i requisiti tecnici previsti nel nuovo contratto di servizio pubblico. Ciò significa che, grazie alla vendita di tali navi in concomitanza con l'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico, qualsiasi società (anche quelle non dotate di navi conformi ai requisiti tecnici imposti dal nuovo contratto di servizio pubblico) sarebbe stata in grado di rispettare le condizioni del nuovo contratto di servizio pubblico in termini di tipologia di navi da utilizzare per la fornitura del SIEG. Non è possibile sostenere che un venditore privato avrebbe ottenuto un prezzo più elevato se la totalità di tali navi o parte di esse fosse stata venduta in assenza della suddetta condizione. In effetti, il valore delle navi di Caremar risiedeva principalmente nella loro idoneità ad adempiere gli OSP oggetto del nuovo contratto di servizio pubblico. In assenza di qualsiasi legame con il nuovo contratto di servizio pubblico, le navi di Caremar avrebbero attirato una domanda commerciale modesta, salvo a fini di acquisto per investimento, ripristino e ammodernamento a breve termine. Ciò detto, sembra improbabile che le navi avrebbero potuto essere vendute a fini di trasporto marittimo, se non con la condizione di proseguire il servizio pubblico, a un prezzo superiore a quello per cui erano state iscritte in bilancio.
- (325) Inoltre, laddove l'affidamento del contratto di servizio pubblico fosse stato oggetto di una procedura separata dalla procedura di vendita di Caremar, la Commissione ritiene improbabile che i potenziali offerenti avrebbero potuto disporre di risorse significative (pari a nove navi e attrezzature industriali e commerciali) prontamente disponibili per il riutilizzo al fine di adempiere gli OSP stabiliti nel nuovo contratto di servizio pubblico, tanto più se si considera che il nuovo contratto prevede requisiti specifici per le navi da utilizzare sulle diverse rotte di servizio pubblico (cfr. considerando 88) e sanzioni in caso di mancato rispetto degli standard minimi di qualità (cfr. considerando 83). È probabile che gli eventuali operatori che disponevano delle risorse necessarie le stessero già impiegando su altre rotte e che la loro riassegnazione ai compiti previsti dal nuovo contratto di servizio pubblico avrebbe inevitabilmente comportato la perdita dei ricavi derivanti dal loro precedente utilizzo.

- (326) La Commissione ritiene pertanto che l'associazione della vendita di tali navi al contratto di servizio pubblico abbia consentito di ottenere un prezzo superiore per le navi di Caremar rispetto a quello che l'Italia avrebbe ottenuto vendendole separatamente. Il fatto che, in cambio della gestione delle navi sulle rotte di servizio pubblico il loro acquirente avrebbe percepito la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per un periodo di nove anni conferiva a tali navi un'attrattiva maggiore dal punto di vista commerciale rispetto a quella che avrebbero avuto in una vendita a sé stante. Su questa base, la Commissione conclude che l'Italia non ha associato condizioni che potevano ridurre il prezzo o che un venditore privato non avrebbe richiesto.
- (327) La Commissione conclude di aver sciolto le proprie riserve riguardo al fatto che l'organizzazione di una procedura di gara per il nuovo contratto di servizio pubblico associato all'attività di Caremar non avrebbe permesso di ottenere il costo minore per la collettività.
- (328) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'utilizzo del criterio del prezzo più basso per l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato all'attività di Caremar abbia fatto sì che più operatori marittimi abbiano espresso interesse ad acquistare l'attività di Caremar e a svolgere il servizio pubblico marittimo per le isole del golfo di Napoli.
- (329) Sulla base di quanto sopra, la Commissione conclude che, per quanto riguarda questa misura, il quarto criterio Altmark risulta soddisfatto.

9.1.2.5. Conclusione

- (330) Dato che le quattro condizioni stabilite dalla Corte di giustizia nella causa Altmark sono cumulativamente soddisfatte, la Commissione conclude che l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato all'attività di Caremar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a favore di Caremar non conferisce un vantaggio economico a quest'ultima e alla sua acquirente SNAV/Rifim.
- (331) Poiché non tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE risultano soddisfatti, la Commissione conclude che l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico associato alla privatizzazione di Caremar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a favore di Caremar e della sua acquirente SNAV/Rifim non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.3. Le misure previste dalla legge 163/2010

- (332) Nella decisione di avvio del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che tutte le misure di cui al decreto-legge 125/2010 convertito con modifiche nella legge 163/2010 costituiscono un aiuto di Stato a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Caremar, nella misura in cui i rispettivi beneficiari hanno potuto utilizzarle per coprire esigenze di liquidità e, quindi, migliorare la loro situazione finanziaria complessiva.
- (333) Sulla base delle informazioni ricevute durante l'indagine formale, la Commissione ritiene che le tre misure debbano essere valutate separatamente.

9.1.3.1. Possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi

- (334) Risorse statali: i fondi in questione sono stati concessi dallo Stato a titolo del proprio bilancio (cfr. considerando 130) e il loro utilizzo per fini di liquidità è stato autorizzato dalla legge 163/2010. La misura è quindi imputabile allo Stato e corrisposta mediante risorse statali.
- (335) Selettività: questa misura è stata concessa soltanto alle società dell'ex gruppo Tirrenia (compresa Caremar) ed è pertanto selettiva.
- (336) Vantaggio economico: secondo l'Italia, Caremar ha usufruito dei fondi in questione per eseguire lavori di ammodernamento della flotta al fine di allinearla alle norme internazionali in materia di sicurezza. Alcuni dei lavori hanno riguardato due unità della flotta di Caremar che sono state trasferite a Laziomar (cfr. considerando 203). Secondo l'Italia, tali fondi non sono mai stati utilizzati per fini di liquidità (cfr. considerando 203) e la Commissione non ha trovato prove a sostegno del contrario.

- (337) Dal momento che Caremar non ha utilizzato tali fondi per scopi di liquidità al fine di evitare costi che avrebbe normalmente dovuto coprire con risorse finanziarie proprie, i dubbi espressi nella decisione di avvio del 2011 non sono più validi e la Commissione ritiene pertanto che non sia stato conferito alcun vantaggio economico a Caremar attraverso l'utilizzo di detti fondi.
- (338) Conclusione: poiché non tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE risultano soddisfatti, la Commissione conclude che la misura non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.3.2. Esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione

- (339) Come descritto al considerando 102, lettera a), ai sensi dell'articolo 1 della legge 163/2010, gli atti e le operazioni intrapresi per privatizzare il gruppo Tirrenia e descritti all'articolo 19-ter, commi da 1 a 15, del decreto-legge 135/2009, convertito con modifiche nella legge 166/2009, sono esenti da qualsiasi imposta normalmente dovuta su tali atti e operazioni.
- (340) La Commissione osserva innanzitutto che occorre valutare due distinte serie di trasferimenti: i) i trasferimenti delle ex controllate di Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremар) da Tirrenia alle regioni Campania, Sardegna e Toscana; ii) il trasferimento di Caremar dalla Regione Campania a SNAV/Rifim. Le imposte oggetto di esenzione riguardano in particolare l'imposta di registro, le tasse di iscrizione al registro fondiario e ipotecaria, l'imposta di bollo, l'IVA e l'imposta sul reddito delle società. I beneficiari di tale misura di aiuto sarebbero il venditore, l'acquirente o entrambi. La presente decisione riguarda solo il secondo trasferimento ⁽²¹¹⁾.
- (341) In via preliminare, la Commissione rileva che, ai sensi del decreto del presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, le cessioni che hanno per oggetto aziende o rami di azienda non sono considerate cessioni di beni e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IVA. Di conseguenza, visto che operazioni come la vendita di Caremar a SNAV/Rifim non sono soggette all'IVA, l'esenzione fiscale in questione non può aver conferito un vantaggio a Caremar in relazione all'IVA. Inoltre, la Commissione osserva che il contratto di vendita di Caremar stabilisce chiaramente che l'acquirente, ossia SNAV/Rifim, deve sostenere tutti i costi inerenti alla vendita (ossia imposte di registro, spese notarili, tasse di iscrizione al registro fondiario, tasse di iscrizione ipotecaria, imposta di bollo ecc.) senza fare riferimento a eventuali esenzioni a favore di SNAV/Rifim. Per quanto riguarda l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società, tale imposta si applica solo ai ricavi generati dal soggetto di imposta. In questo caso, tuttavia, SNAV/Rifim ha acquistato Caremar dalla Regione Campania, il che significa che tale operazione costituiva un costo per SNAV/Rifim e, di conseguenza, non poteva essere riscossa alcuna imposta sul reddito delle società. Ne consegue che questa misura non si applica a SNAV/Rifim. Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che né Caremar né SNAV/Rifim hanno beneficiato di tali esenzioni fiscali.
- (342) Per questi motivi, nessuna delle suddette esenzioni fiscali costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.3.3. Possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare esigenze di liquidità

- (343) Nella decisione di avvio del 2011 e nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha rilevato la possibilità della quale disponevano le società del (ex) gruppo Tirrenia, compresa Caremar, di utilizzare le risorse del FAS ⁽²¹²⁾ per soddisfare esigenze correnti di liquidità. Tuttavia, nel corso del procedimento di indagine formale, l'Italia ha chiarito che le risorse del FAS non erano intese come una compensazione aggiuntiva a favore di Caremar o SNAV/Rifim (o di qualsiasi altra società dell'ex gruppo Tirrenia o dei rispettivi acquirenti). Al contrario queste risorse sono state messe a disposizione per integrare gli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico alle società dell'ex gruppo Tirrenia, nel caso in cui tali stanziamenti fossero insufficienti. In effetti, l'articolo 1, comma 5-ter, della legge 163/2010 permetteva alle regioni di utilizzare le risorse del FAS per finanziare in parte la normale compensazione degli obblighi di servizio pubblico e quindi garantire la continuità dei servizi pubblici marittimi. In altri termini, tale misura riguarda soltanto un'allocazione di risorse all'interno del bilancio dello Stato italiano per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico.

⁽²¹¹⁾ La prima serie di trasferimenti è stata valutata nella decisione (UE) 2020/1412 (cfr. considerando 417 e seguenti di tale decisione).

⁽²¹²⁾ Risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate, cfr. considerando 102, lettera b).

- (344) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le risorse del FAS costituiscono soltanto una fonte di finanziamento per consentire allo Stato di versare le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico (concesse sulla base della convenzione iniziale prorogata) e non una misura distinta della quale Caremar avrebbe beneficiato in aggiunta a tali compensazioni. Di conseguenza, la possibilità di utilizzare le risorse del FAS non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.4. Conclusione sull'esistenza di un aiuto

- (345) Sulla base della valutazione che precede la Commissione ritiene che:

- la compensazione concessa a Caremar per la gestione delle rotte marittime nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 (ossia quello della proroga della convenzione iniziale) e la priorità nell'assegnazione degli accosti collegata alla fornitura di tali servizi costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;
- l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 16 luglio 2015 e il 15 luglio 2024, associato alla privatizzazione di Caremar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti collegata alla fornitura di tali servizi, soddisfi i quattro criteri Altmark e non costituisca pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;
- non avendo Caremar utilizzato per fini di liquidità i fondi destinati all'ammodernamento delle navi, come consentiva la legge 163/2010, tale misura non costituisca un aiuto di Stato a favore di Caremar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;
- le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Caremar non costituiscano un aiuto di Stato a favore di Caremar o SNAV/Rifim ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;
- la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, prevista dalla legge 163/2010, non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.2. Legittimità dell'aiuto

- (346) Le misure di aiuto di cui alla presente decisione sono state attuate prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Di conseguenza, nella misura in cui non risultano esenti dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione 2005/842/CE o della decisione 2012/21/UE, tali misure sono state concesse dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE ⁽²¹³⁾.

9.3. Compatibilità dell'aiuto

- (347) La compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar nell'ambito della convenzione iniziale prorogata e la priorità nell'assegnazione degli accosti ad essa collegata devono essere valutate alla luce dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

- (348) Come già indicato (sezione 3.1.1), la proroga della convenzione iniziale oltre la fine del 2008 è stata effettuata mediante l'adozione di ulteriori atti giuridici:

- a) il decreto-legge 207/2008, convertito nella legge 14/2009, che prevedeva la proroga della convenzione iniziale dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2009;
- b) il decreto-legge 135/2009, convertito nella legge 166/2009, che prevedeva tra l'altro la proroga della convenzione iniziale dal 1° gennaio 2010 al 30 settembre 2010;
- c) il decreto-legge 125/2010, convertito nella legge 163/2010, che prevedeva un'ulteriore proroga della convenzione iniziale dal 1° ottobre 2010 fino alla fine dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar.

- (349) In tale contesto, la Commissione osserva che le tre proroghe di cui sopra precedono l'entrata in vigore (31 gennaio 2012) della decisione 2012/21/UE e della disciplina SIEG del 2011. Tuttavia, la decisione 2012/21/UE e la disciplina SIEG del 2011 prevedono norme (all'articolo 10 della decisione e al punto 69 della disciplina) che riguardano la loro applicazione anche agli aiuti concessi prima della loro entrata in vigore.

⁽²¹³⁾ La Commissione valuterà la fondatezza di tale considerazione nella sezione 9.3.

- (350) In particolare, la decisione 2012/21/UE, all'articolo 10, lettera a), dispone che «qualsiasi regime di aiuti messo ad esecuzione prima dell'entrata in vigore della presente decisione [ossia prima del 31 gennaio 2012], che fosse compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica a norma della decisione 2005/842/CE, continua a essere compatibile con il mercato interno e esente dall'obbligo di notifica per un ulteriore periodo di due anni». Ciò significa che un aiuto che è stato concesso nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della decisione 2005/842/CE (19 dicembre 2005) e l'entrata in vigore della decisione 2012/21/UE (31 gennaio 2012) sarà considerato compatibile con il mercato interno, ma soltanto a partire dalla data in cui è stato concesso fino al 30 gennaio 2014 incluso. L'articolo 10, lettera b), stabilisce inoltre che «qualsiasi aiuto messo ad esecuzione prima dell'entrata in vigore della presente decisione [ossia prima del 31 gennaio 2012], che non sia conforme alla decisione 2005/842/CE ma che soddisfi le condizioni stabilite nella presente decisione, è compatibile con il mercato interno e esente dall'obbligo di notifica preventiva».
- (351) Per quanto riguarda la disciplina SIEG del 2011, i suoi punti 68 e 69 specificano che la Commissione applicherà i principi ivi enunciati a tutti i progetti di aiuto notificati, indipendentemente dal fatto che la notifica abbia avuto luogo prima o dopo il 31 gennaio 2012, nonché a qualsiasi aiuto illegale in merito al quale la Commissione adotterà una decisione successivamente al 31 gennaio 2012, anche nel caso in cui tale aiuto sia stato concesso prima del 31 gennaio 2012. In quest'ultimo caso, non si applicano le disposizioni di cui ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60 della disciplina SIEG del 2011.
- (352) Alla luce di quanto precede, in base alle norme di cui sopra relative all'applicazione della decisione 2005/842/CE e della decisione 2012/21/UE nonché della disciplina SIEG del 2011, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 in vigenza della convenzione iniziale prorogata può essere valutata ai sensi della decisione 2005/842/CE o, se l'aiuto non rientra nel suo ambito di applicazione, ai sensi della disciplina SIEG del 2011 (senza tener conto delle disposizioni di cui ai suoi punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60, in quanto tutte le proroghe della convenzione iniziale sono state adottate prima del 31 gennaio 2012) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) La Commissione rileva che tanto la decisione 2005/842/CE quanto la decisione 2012/21/UE si applicano unicamente agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione di obblighi di servizio pubblico per i collegamenti marittimi verso le isole e con traffico annuale medio non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello del conferimento del SIEG.
- (354) I dati presentati dall'Italia (cfr. tabelle 3 e 9 nei considerando 175 e 176) non permettono di concludere che il traffico annuale medio di passeggeri nei due esercizi precedenti ciascuna proroga della convenzione iniziale non è stato superiore a 300 000 passeggeri. In effetti, i dati forniti superano tale soglia ⁽²¹⁵⁾ o sono incompleti ⁽²¹⁶⁾.
- (355) Di conseguenza, la Commissione valuterà se la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar per la gestione delle rotte marittime nell'ambito della convenzione iniziale prorogata (ossia le otto rotte gestite nel golfo di Napoli nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 e le tre rotte gestite nell'arcipelago pontino nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 maggio 2011) rispetti le condizioni della disciplina SIEG del 2011. Come indicato al considerando 351, poiché l'aiuto è stato concesso prima del 31 gennaio 2012 (data di entrata in vigore della disciplina SIEG del 2011), la disciplina SIEG del 2011 rimane applicabile, fatta eccezione per le disposizioni di cui ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

⁽²¹⁴⁾ La convenzione iniziale è stata prorogata tre volte: il 30 dicembre 2008 (fino al 31 dicembre 2009), il 25 settembre 2009 (fino al 30 settembre 2010) e il 5 agosto 2010 (fino al 31 luglio 2012).

⁽²¹⁵⁾ Come nel caso del traffico passeggeri sulla rotta Capri/Sorrento negli anni 2009 e 2010 e sulla rotta Capri/Napoli negli anni 2009, 2010, 2011 e 2012.

⁽²¹⁶⁾ Per quanto riguarda la prima e la seconda proroga (30 dicembre 2008 e 25 settembre 2009), l'Italia non ha fornito i dati relativi ai due anni precedenti ciascuna di esse. Per quanto riguarda la terza proroga (5 agosto 2010), l'Italia ha fornito i dati relativi agli anni 2009 e 2010, ma non quelli del 2008. In ogni caso, gli unici dati significativi per quegli anni sono quelli relativi alle rotte Capri/Sorrento e Capri/Napoli, mentre per le altre rotte sono stati forniti dati in forma aggregata, vale a dire per la rotta Ischia/Procida/Napoli senza separare i segmenti Ischia/Procida, Procida/Napoli e Ischia/Napoli, e per la rotta Ischia/Procida/Pozzuoli senza separare il segmento Procida/Pozzuoli. Per quanto riguarda il 2010, fatta eccezione per le rotte Capri/Sorrento e Capri/Napoli, i dati sono stati forniti in forma aggregata.

9.3.1. SIEG effettivo

- (356) Ai sensi del punto 12 della disciplina SIEG del 2011, «[g]li aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato». Il punto 13 chiarisce che «gli Stati membri non possono attribuire obblighi specifici di servizio pubblico a servizi che vengono già forniti — o che possono essere forniti — in modo soddisfacente e a condizioni, quali il prezzo, le caratteristiche qualitative oggettive, la continuità e l'accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti in normali condizioni di mercato. Per quanto riguarda la questione di stabilire se un servizio possa essere fornito dal mercato, la valutazione della Commissione si limita a verificare che la definizione degli Stati membri non sia viziata da errore manifesto, a meno la legislazione dell'Unione non preveda disposizioni più restrittive». Infine, il punto 56 della disciplina SIEG del 2011 fa riferimento al «margine di discrezionalità di uno Stato membro» per quanto riguarda la natura dei servizi che potrebbero essere classificati come SIEG.
- (357) La valutazione volta ad accertare se si tratti di SIEG effettivi deve essere eseguita anche alla luce della comunicazione SIEG (cfr. considerando 170 e 186), del regolamento (CEE) n. 3577/92 (cfr. considerando 173, 174 e 175) e della giurisprudenza (cfr. considerando 176 e 177). Di conseguenza, la Commissione deve valutare, per quanto riguarda il periodo di proroga:
- a) l'esistenza di una **domanda degli utenti**;
 - b) l'incapacità degli operatori di mercato di soddisfare tale domanda in mancanza di un obbligo imposto dalle autorità pubbliche (**esistenza di un fallimento del mercato**);
 - c) il fatto che il semplice ricorso ad OSP fosse insufficiente per ovviare a tale carenza (**approccio meno dannoso**).

Domanda degli utenti

- (358) Nel quadro della convenzione iniziale prorogata, Caremar è stata incaricata di svolgere servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e veicoli (compresi i veicoli di soccorso), a tariffe predeterminate, mediante traghetti e navi veloci (vale a dire TMV nel caso dei servizi misti o aliscafo nel caso dei servizi riservati al trasporto di passeggeri), secondo gli orari indicati nel programma di trasporto marittimo definito dalla Regione Campania, di cui alla sezione 3.3.1. Gli OSP imposti a Caremar riguardavano i porti serviti, la tipologia delle navi assegnate ai collegamenti marittimi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, la frequenza, gli orari e la continuità del servizio, la qualità del servizio e le tariffe massime da applicare (cfr. considerando da 40 a 44). Gli OSP imposti a Caremar all'atto delle proroghe (ossia il 1° gennaio 2009, il 1° gennaio 2010 e il 1° ottobre 2010) erano gli stessi previsti dalla convenzione iniziale (cfr. considerando 37).
- (359) La Commissione ricorda innanzitutto che l'Italia ha imposto gli OSP stabiliti nella convenzione iniziale principalmente con l'obiettivo di garantire la continuità territoriale tra la terraferma e le isole e contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, attraverso servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili. La Commissione ha già concluso (cfr. considerando 242) che si tratta in effetti di obiettivi legittimi di interesse pubblico.
- (360) Per quanto riguarda la domanda degli utenti, le considerazioni già espresse ai considerando 243 e 244 valgono anche per la convenzione iniziale prorogata. In effetti, le statistiche dettagliate per singola rotta trasmesse dall'Italia in merito ai passeggeri, ai veicoli e alle merci trasportati da Caremar negli anni dal 2009 al 2012 mostrano che le rotte servite da Caremar erano caratterizzate da una forte domanda che è rimasta stabile nel tempo (cfr. considerando 174).

Esistenza di un fallimento del mercato

- (361) Per quanto riguarda l'esistenza di un fallimento del mercato sulle rotte servite da Caremar nel golfo di Napoli, per i motivi illustrati ai considerando da 362 a 366 la Commissione ritiene che la conclusione cui è giunta riguardo alla situazione concorrenziale esistente al momento dell'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. considerando 259) valga anche per il periodo 2009-2012, ossia per la situazione concorrenziale esistente all'atto delle proroghe della convenzione iniziale.
- (362) Innanzitutto, le rotte di servizio pubblico gestite da Caremar nel golfo di Napoli in vigenza della convenzione iniziale prorogata (ossia nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012) erano identiche a quelle che le sono state affidate nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. considerando 34, lettera a), e considerando 84) e gli OSP imposti a Caremar in tale periodo differivano solo in misura molto marginale, in termini di frequenze e orari, da quelli previsti dal nuovo contratto di servizio pubblico, come indicato al considerando 39. In effetti, gli obblighi di continuità, frequenza, regolarità e puntualità, quelli relativi al numero, alla tipologia e alla capacità delle navi assegnate alle rotte soggette a OSP, gli obblighi tariffari e gli obblighi di qualità del servizio cui Caremar era soggetta nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico erano gli stessi a cui era soggetta nel quadro della convenzione iniziale prorogata.

(363) In termini di frequenze e orari, il programma di trasporto marittimo di Caremar sulle rotte in questione per il periodo dal 16 gennaio 2012 al 31 luglio 2012 era stato definito dalla Regione Campania con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9.8.2011, modificata dalla delibera della Giunta regionale n. 857 del 30.12.2011. Tale programma era identico a quello sulla base del quale sono stati imposti gli obblighi contemplati dal nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. considerando da 83 a 85). Nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2009 e il 15 gennaio 2012 Caremar era assoggettata al programma di trasporto marittimo stabilito dalla Regione Campania nella deliberazione di Giunta regionale n. 548 del 1° aprile 2007 e adottato nell'ambito della convenzione iniziale (cfr. considerando 36). La Commissione osserva che le differenze tra il programma del 2007 e il programma del 2011 (come indicato al considerando 39) erano molto marginali e dettate dalla necessità di rendere i servizi di Caremar il più possibile vicini alle esigenze di trasporto marittimo delle popolazioni locali. Come spiegato dall'Italia (considerando da 178 a 181), il quadro procedurale per la definizione da parte della Regione Campania degli OSP afferenti al settore dei trasporti marittimi è stabilito dall'articolo 17 della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3, che prevede la verifica periodica, e se necessario l'aggiornamento, dell'ambito di applicazione degli OSP imposti agli operatori del trasporto marittimo, compresa Caremar. Pertanto, nel 2010 la Regione Campania ha avviato una consultazione pubblica sull'ambito di applicazione degli OSP gestiti da Caremar ai sensi della convenzione iniziale prorogata, da cui è scaturito un aggiornamento delle frequenze e degli orari, non solo di Caremar ma di tutti i prestatori di servizi soggetti a OSP nel golfo di Napoli. L'aggiornamento è stato approvato con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011 ed è stato ulteriormente rimodulato in misura marginale con delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011 per quanto riguarda i servizi di Caremar, al fine di tenere conto delle ulteriori richieste del comune di Procida, il quale riteneva di non essere sufficientemente servito dal programma di trasporto marittimo approvato con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011.

(364) Come spiegato dall'Italia (cfr. considerando 184), la situazione concorrenziale sulle otto rotte gestite da Caremar nel golfo di Napoli dal 1° gennaio 2009 al 15 gennaio 2012 (ossia all'epoca delle proroghe della convenzione iniziale) era molto simile a quella del periodo 2012-2015 (ossia quello precedente all'affidamento del nuovo contratto di servizio pubblico), che è stata valutata nei considerando da 249 a 259. Fa eccezione il fatto che come indicato dall'Italia (considerando 183), tra la fine di dicembre 2010 e il 1° ottobre 2011 Caremar era l'unico operatore marittimo a gestire in regime di OSP le rotte Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida e Procida/Napoli, mentre Gestour e Procida Lines gestivano in regime di OSP la rotta Procida/Pozzuoli. All'origine di questa situazione vi è il fatto che in quel periodo tutti gli altri operatori marittimi si erano rifiutati di fornire i servizi soggetti a OSP. In quel periodo la Regione Campania aveva dovuto ampliare l'ambito di applicazione degli OSP imposti a Caremar (in termini di frequenze e orari) per far fronte all'improvvisa interruzione dei servizi forniti da alcuni dei concorrenti di Caremar. Questa improvvisa interruzione è un chiaro indizio del fatto che la popolazione locale non poteva fare pienamente affidamento sui servizi soggetti a OSP forniti dai concorrenti di Caremar.

(365) Alla luce di quanto precede e sulla base anche delle informazioni fornite dai concorrenti di Caremar nelle loro osservazioni (cfr. considerando 150, 151, 161 e 168), la Commissione osserva quanto segue:

- a) per quanto riguarda la rotta **Capri/Sorrento**, nel periodo 2009-2011 Caremar era l'unico operatore a fornire servizi misti durante tutto l'anno. In effetti, i suoi concorrenti fornivano solo servizi di trasporto marittimo di passeggeri (come nel caso di NLG e Alimar ⁽²¹⁷⁾) oppure effettuavano anche servizi misti, ma solo nel periodo estivo (come nel caso di SNAV ⁽²¹⁸⁾ e Aligruson ⁽²¹⁹⁾). Dato che i servizi forniti da SNAV e Aligruson sono rimasti invariati nel periodo 2009-2012 (cfr. considerando 185, lettera a) e che i servizi di Caremar hanno subito solo modifiche molto marginali tra il 2009 e il 2012, principalmente a causa di adeguamenti limitati degli orari (cfr. considerando 39, lettera a)), la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta;

⁽²¹⁷⁾ Alimar ha operato solo nel 2009 e nel 2010.

⁽²¹⁸⁾ Per quanto riguarda i servizi misti, SNAV era autorizzata a effettuare dieci corse giornaliere mediante TMV (sei da Capri a Sorrento, alle 7:35, 9:15, 12:10, 15:55, 17:40 e 18:05 e quattro da Sorrento a Capri, alle 8:10, 11:25, 13:50 e 16:35) ma solo nel periodo estivo (in particolare, dal 1° aprile al 3 novembre).

⁽²¹⁹⁾ Per quanto riguarda i servizi misti, Aligruson era autorizzata a effettuare quattro corse giornaliere (due da Sorrento a Capri, alle 11:30 e alle 14:00 e due da Capri a Sorrento, alle 12:30 e alle 18:05) ma solo nel periodo estivo.

- b) per quanto riguarda la rotta **Capri/Napoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar era l'unico operatore a fornire servizi misti durante tutto l'anno. In effetti, i concorrenti di Caremar presenti sulla rotta (SNAV, NLG, Neapolis e Metrò del Mare) fornivano solo servizi di trasporto marittimo di passeggeri e non sempre durante tutto l'anno (cfr. considerando 185, lettera b). Come spiegato al considerando 252, i servizi passeggeri non potevano essere considerati un'alternativa ai servizi misti, in quanto lasciavano insoddisfatta una parte importante della domanda degli utenti, vale a dire la domanda di trasporto di veicoli (comprese le ambulanze) e di servizi postali. Inoltre, nel 2009 e nel 2010 non vi erano servizi passeggeri forniti quotidianamente durante tutto l'anno a condizioni di mercato (solo in regime di OSP). Nel 2011 gli operatori di mercato hanno iniziato a gestire alcuni servizi a condizioni di mercato durante tutto l'anno, nello specifico cinque corse effettuate da Neapolis (da Capri alle 8:50, 14:10 e 17:30 e da Napoli alle 10:00 e alle 16:05) e due corse effettuate da NLG (da Capri alle 9:35 e alle 11:35), che da sole erano tuttavia insufficienti a garantire la continuità tra Capri e la terraferma. Innanzitutto, nessuno di tali servizi era svolto di prima mattina (vale a dire tra le 5:00 e le 8:30), momento della giornata in cui i pendolari hanno molto bisogno dei servizi. In secondo luogo, i servizi di mercato rispondevano principalmente alla domanda turistica, essendo forniti in fasce orarie non confacenti a studenti e lavoratori. Di fatto, le corse effettuate dai concorrenti di Caremar durante tutto l'anno erano per la maggior parte soggette a OSP, il che suggerisce che, in linea di principio, il mercato non le avrebbe fornite in assenza di una imposizione formale delle autorità pubbliche. Tuttavia, come spiegato dall'Italia, anche con l'imposizione di OSP il servizio non era comunque garantito, come dimostra il fatto che, tra la fine di dicembre 2010 e il 1° ottobre 2011, i concorrenti di Caremar avevano interrotto la fornitura dei servizi soggetti a OSP su diverse rotte, compresa la rotta Capri/Napoli (cfr. considerando 183, lettera b)). In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta;
- c) per quanto riguarda la rotta diretta **Ischia/Napoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar forniva servizi misti mediante traghetto in concorrenza con Medmar e servizi passeggeri mediante aliscafo in concorrenza con Alilauro. La situazione concorrenziale descritta dall'Italia (cfr. considerando 185, lettera c)) rivela che i servizi forniti dai concorrenti di Caremar non erano sufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico della popolazione locale. Innanzitutto, su questa rotta diretta i concorrenti di Caremar non prestavano alcun servizio a condizioni di mercato e quelli forniti in regime di OSP erano svolti soltanto in estate (come nel caso dei servizi misti forniti da Medmar dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011) o, comunque, in fasce orarie diverse rispetto a quelli gestiti da Caremar ⁽²²⁰⁾. Per questo motivo, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto e di servizi passeggeri su questa rotta. Tale conclusione vale anche laddove si consideri il collegamento diretto Ischia/Napoli sostituibile con quello che prevede lo scalo a Procida, nonostante la diversa durata della traversata ⁽²²¹⁾. Come spiegato infatti al considerando 365, lettera d), i servizi forniti dai concorrenti di Caremar sulla rotta Ischia/Procida/Napoli non bastavano a garantire collegamenti regolari sufficienti tra Ischia e Napoli;
- d) per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida/Napoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar era l'unico operatore marittimo a fornire un numero sufficiente di servizi giornalieri di trasporto (misto e passeggeri) durante tutto l'anno. Quanto ai servizi di trasporto misto, nessuna compagnia marittima operava sulla rotta durante tutto l'anno a condizioni di mercato; infatti, Medmar, che era l'unica altra società a fornire servizi misti sulla rotta, operava in regime di OSP e, secondo l'Italia, tali OSP, che comunque erano svolti in fasce orarie diverse rispetto a quelli gestiti da Caremar, non venivano rispettati (cfr. considerando 185, lettera d)). Per quanto riguarda i servizi di trasporto passeggeri, l'unica altra compagnia che forniva tali servizi sulla rotta, vale a dire

⁽²²⁰⁾ Per quanto riguarda i servizi misti forniti durante tutto l'anno: da Ischia, Caremar operava alle 8:45, mentre (dal 1° ottobre 2011) Medmar operava alle 17:00 in estate e alle 16:35 in inverno; da Napoli, Caremar operava alle 16:05 e alle 20:25, mentre (dal 1° ottobre 2011) Medmar operava alle 8:35, 14:10 e 18:30. Per quanto riguarda i servizi passeggeri forniti durante tutto l'anno: da Napoli, Caremar operava, dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, alle 7:50 e alle 18:15, mentre Alilauro operava, dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, alle 9:35 e, dal 1° ottobre 2011, alle 7:35 e alle 20:10; da Ischia, Caremar operava, dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011, alle 6:50 e alle 8:50, mentre nello stesso periodo Alilauro non forniva servizi durante tutto l'anno in partenza dall'isola. Nel periodo a partire dal 1° ottobre 2011, data in cui Alilauro ha iniziato a fornire servizi soggetti a OSP da Ischia a Napoli durante tutto l'anno, Caremar non gestiva servizi di trasporto passeggeri da Ischia a Napoli.

⁽²²¹⁾ Per quanto riguarda i servizi misti mediante traghetto, lo scalo a Procida allunga di circa 15 minuti la traversata (che è di 1 ora e 25 minuti sulla rotta diretta Ischia/Napoli). Per quanto riguarda i servizi passeggeri mediante aliscafo, lo scalo a Procida allunga di quasi 30 minuti la traversata (che è di 45 minuti sulla rotta diretta Ischia/Napoli).

SNAV, effettuava una sola corsa giornaliera durante tutto l'anno (tutte le altre corse si concentravano nel periodo estivo), ossia quella in partenza da Ischia (Casamicciola) alle 9:45 e da Procida alle 10:05. Quel servizio chiaramente non era sufficiente a soddisfare il fabbisogno di trasporto marittimo della popolazione locale, considerato che veniva fornito in una fascia oraria non collimante con le esigenze dei pendolari ischitani (principalmente lavoratori e studenti) e che era attivo in una sola direzione. Per contro, come indicato al considerando 39, lettera d), dal 1° gennaio 2009 al 31 settembre 2011 Caremar era tenuta a garantire otto servizi passeggeri giornalieri durante tutto l'anno e a partire dal 1° ottobre 2011, dieci servizi passeggeri giornalieri durante tutto l'anno in fasce orarie adeguate per i pendolari ⁽²²²⁾, con l'ulteriore aggiunta di due corse nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre ⁽²²³⁾. Per questo motivo, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto e di servizi passeggeri su questa rotta;

- e) per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar forniva servizi misti mediante traghetto in concorrenza con Medmar. Dalla situazione concorrenziale descritta dall'Italia (cfr. considerando 185, lettera e)) risulta che i servizi forniti da Medmar con scalo a Procida non erano sufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico della popolazione locale, considerate la frequenza molto limitata (un collegamento al giorno durante tutto l'anno in regime di OSP, con una corsa aggiuntiva da Ischia alle 7:30 durante il periodo scolastico a condizioni di mercato) e la concentrazione dei servizi a inizio mattina, che lasciava totalmente scoperta la parte restante della giornata ⁽²²⁴⁾. Per questo motivo, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto marittimo misto su questa rotta;
- f) per quanto riguarda la rotta **Ischia/Procida**, la Commissione osserva che, nel periodo 2009-2011 Caremar non doveva fornire alcun servizio supplementare rispetto a quelli già prestati sulle rotte Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Napoli (cfr. considerando 39, lettera f)). Di conseguenza, non occorre valutare la situazione concorrenziale di questo segmento scindendola da quella delle rotte Ischia/Procida/Napoli e Ischia/Procida/Pozzuoli già descritta al considerando 365, lettera d) e al considerando 365, lettera e);
- g) per quanto riguarda la rotta **Procida/Pozzuoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar forniva servizi passeggeri mediante aliscafo in concorrenza con Procida Lines, Gestour e Ippocampo, che sulla stessa rotta gestivano servizi misti mediante traghetto. Tuttavia, dato che le corse in aliscafo sono molto più veloci di quelle effettuate in traghetto (50 minuti di traversata in traghetto contro 15 in aliscafo) non vi era sostituibilità tra i servizi di Caremar e quelli forniti dai suoi concorrenti. In ogni caso, indipendentemente dal grado di sostituibilità dei servizi passeggeri e dei servizi misti, i servizi forniti dai concorrenti di Caremar durante tutto l'anno, in modo particolare da Gestour e Procida Lines, dato che Ippocampo operava solo nel periodo estivo, erano effettuati in fasce orarie diverse rispetto a quelli gestiti da Caremar ⁽²²⁵⁾ (cfr. considerando 185, lettera g)). Per questo motivo, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto passeggeri su questa rotta;

⁽²²²⁾ Ossia da Napoli alle **8:50** (alle 9:55 fino al 1° ottobre 2011), alle **11:45**, alle **13:10**, alle **15:10** e alle **18:15**. Da Ischia alle **7:30**, alle **10:10**, alle **13:05** (alle 12:00 fino al 1° ottobre 2011), alle **14:30** (alle 14:15 fino al 1° ottobre 2011), alle **16:30** (alle 16:15 fino al 1° ottobre 2011).

⁽²²³⁾ Ossia da Ischia a Napoli via Procida alle **19:35** (con partenza alle 20:00 da Procida) e da Napoli a Ischia via Procida alle **20:55** (con partenza alle 21:30 da Procida).

⁽²²⁴⁾ Nel periodo dal 1° gennaio 2009 al 30 settembre 2011 Medmar forniva un solo servizio a condizioni di mercato, ossia da Ischia alle **7:30** durante il periodo scolastico (dal 16 settembre al 14 giugno) e due servizi soggetti a OSP durante tutto l'anno, ossia da Ischia (Casamicciola) alle **2:30** e da Pozzuoli alle **4:10**.

⁽²²⁵⁾ Da Procida, Caremar effettuava servizio tutto l'anno alle 8:25 (8:10 dal 1° ottobre 2011), mentre Gestour operava tutto l'anno alle 6:50, 9:30, 11:20, 14:05 (fino al 30 settembre 2011), 17:05 (fino al 30 settembre 2011) e 18:55 e Procida Lines alle 5:50, 7:50, 10:45, 12:40, 15:25, 17:30, 19:15. Da Pozzuoli, Caremar effettuava servizio alle 8:55 (8:50 dal 1° ottobre 2011), mentre Gestour operava tutto l'anno alle 6:00, 8:30, 10:35, 12:55, 15:05 (fino al 30 settembre 2011), 17:55 (fino al 30 settembre 2011) e 19:50 e Procida Lines alle 5:05, 7:05, 9:25 (fino al 30 settembre 2011), 11:50, 13:35, 16:25, 18:25 e 20:00.

- h) per quanto riguarda la rotta **Procida/Napoli**, nel periodo 2009-2011 Caremar forniva servizi passeggeri mediante aliscafo in concorrenza con SNAV e Medmar. Tuttavia, fino al 30 settembre 2011 su questa rotta Medmar non effettuava corse aggiuntive rispetto a quelle fornite sulla rotta Ischia/Procida/Napoli e SNAV era presente con un'unica corsa, effettuata tutto l'anno, in aggiunta a quelle già fornite sulla rotta Ischia/Procida/Napoli (da Procida alle 7:35). Dal 1° ottobre 2011 Medmar ha iniziato a eseguire una corsa giornaliera aggiuntiva rispetto a quelle svolte sulla rotta Ischia/Procida/Napoli (da Napoli alle 00:20) e SNAV ha continuato a effettuare una sola corsa giornaliera durante tutto l'anno in aggiunta a quelle già svolte sulla rotta Ischia/Procida/Napoli (da Napoli alle ore 12:30). Tutte queste corse venivano svolte in regime di OSP e in fasce orarie diverse da quelle servite da Caremar⁽²²⁶⁾ (cfr. considerando 185, lettera h)). Inoltre, anche tenendo conto dei servizi forniti da SNAV e Medmar sulla rotta Ischia/Procida/Napoli, non vi era alcun operatore marittimo che prestasse servizi passeggeri sulla rotta a condizioni di mercato durante tutto l'anno e i servizi passeggeri soggetti a OSP di Medmar e SNAV lasciavano scoperte alcune fasce orarie che erano importanti per garantire la connettività dei pendolari giornalieri (tra le 6:00 e le 7:00 e tra le 8:00 e le 10:00 da Procida; tra le 7:00 e le 8:00 e tra le 17:00 e le 18:00 da Napoli). Per i suddetti motivi, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato per quanto riguarda la fornitura di servizi di trasporto passeggeri su questa rotta.

(366) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che gli OSP stabiliti nella convenzione iniziale prorogata per la gestione delle rotte del golfo di Napoli siano giustificati da una reale esigenza pubblica di garantire la continuità territoriale. Infatti, all'epoca delle proroghe della convenzione iniziale (2009, 2010), le forze di mercato (anche con l'imposizione di OSP) non erano sufficienti da sole a soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate dall'Italia, in termini di frequenza, continuità e regolarità.

(367) Per quanto riguarda le rotte dell'arcipelago pontino, come indicato in precedenza (cfr. considerando 34, lettera b)), Caremar ha fornito servizi passeggeri e misti sulle rotte Ponza/Formia, Ponza/Anzio e Formia/Ventotene fino al 31 maggio 2011. Gli OSP imposti a Caremar sulle rotte dell'arcipelago pontino riguardavano i porti serviti, la tipologia e la capacità delle navi assegnate ai collegamenti marittimi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, la frequenza di servizio e le tariffe massime da applicare (cfr. considerando 36, lettere d), e) e f), e considerando da 40 a 44).

(368) La Commissione osserva che, tra il 1° gennaio 2009 e il 31 maggio 2011, altri due operatori, Vetur e/o SNAP, offrivano un servizio passeggeri sulle rotte Ponza/Formia, Ponza/Anzio e Formia/Ventotene. Tuttavia, come spiegato dall'Italia, i servizi di Vetur e SNAP non potevano essere considerati sostituibili con quelli offerti da Caremar in termini di continuità e regolarità (cfr. considerando 186).

(369) In particolare, sulla rotta **Ponza/Formia**, Vetur effettuava durante tutto l'anno un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo in regime di OSP, mentre Caremar effettuava durante tutto l'anno non solo un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo, ma anche due servizi misti giornalieri mediante nave (cfr. considerando 36, lettera d). I servizi forniti da Vetur non includevano quindi il trasporto di veicoli e merci (ad esempio, effetti postali), ritenuto dall'Italia essenziale per garantire un collegamento quotidiano con la terraferma ai pendolari che si spostano con veicolo al seguito. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, l'Italia ha spiegato (cfr. considerando 185, lettera a)) che Caremar era tenuta a far stazionare le navi sull'isola durante la notte per garantire la prima corsa del giorno e assicurare un collegamento giornaliero con la terraferma per motivi di studio e lavoro. La disponibilità di navi sull'isola durante la notte era intesa anche a garantire il trasporto marittimo verso la terraferma in caso di emergenza medica non gestibile mediante elicottero. Di conseguenza, la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato su questa rotta.

⁽²²⁶⁾ Ossia da Procida a Napoli (40 minuti di traversata) alle **6:35** e alle **9:20** (alle 9:25 tra il 1° ottobre 2011 e il 16 gennaio 2012); e da Napoli a Procida (40 minuti di traversata) alle **7:30** e alle **17:45** (17:30 tra il 1° ottobre 2011 e il 16 gennaio 2012).

- (370) Sulla rotta **Ponza/Anzio**, Vetur gestiva un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo a condizioni di mercato durante l'alta stagione e il sabato durante la bassa stagione in regime di OSP, mentre Caremar forniva un servizio passeggeri giornaliero ad alta velocità in alta stagione dal lunedì al sabato e due servizi misti giornalieri durante tutto l'anno la domenica e nei giorni festivi (cfr. considerando 36, lettera e)). L'Italia ha spiegato (cfr. considerando 185, lettera b)) che gli OSP erano giustificati per motivi di sviluppo sociale ed economico e miravano a garantire ai passeggeri con veicolo al seguito la possibilità di un servizio di andata e ritorno da/verso Ponza durante tutto l'anno, almeno la domenica e nei giorni festivi (ad esempio, al fine di consentire le visite ai familiari). La Commissione osserva che i servizi forniti da Vetur non sopprimevano al fabbisogno di servizi pubblici di trasporto di veicoli e merci (ad esempio, effetti postali). Inoltre, i servizi di trasporto passeggeri forniti da Vetur in alta stagione a condizioni di mercato erano rivolti prevalentemente al settore turistico, mentre la presenza di Caremar era intesa a coprire il traffico dei residenti, anche garantendo tariffe accessibili. Di conseguenza, la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato su questa rotta.
- (371) Sulla rotta **Formia/Ventotene**, Vetur forniva un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo durante la bassa stagione e una corsa supplementare ogni lunedì durante l'alta stagione, entrambi in regime di OSP e SNAP forniva un servizio passeggeri giornaliero mediante aliscafo durante l'alta stagione a condizioni di mercato. Caremar invece effettuava due servizi misti giornalieri e due ⁽²²⁷⁾ servizi passeggeri giornalieri durante tutto l'anno (cfr. considerando 36, lettera f)). I servizi forniti da Vetur e SNAP non sopprimevano al fabbisogno di servizi pubblici di trasporto di veicoli e merci (ad esempio, effetti postali) e, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, non erano sufficienti a garantire la continuità con la terraferma per via della limitata frequenza e regolarità. Come spiegato dall'Italia (cfr. considerando 185, lettera c)), i servizi di Caremar consentivano ai residenti di recarsi sulla terraferma per motivi professionali o di studio. Inoltre, stazionando sull'isola durante la notte, le navi di Caremar garantivano il trasporto marittimo verso la terraferma in caso di emergenza medica. Di conseguenza, la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento del mercato su questa rotta.

Approccio meno dannoso

- (372) La Commissione osserva che, alla luce della privatizzazione prevista di Caremar e al fine di garantire la continuità dei servizi pubblici gestiti nel quadro della convenzione iniziale, l'Italia ha deciso di prorogare detta convenzione senza variazioni (fatta eccezione per la modifica relativa alla metodologia di compensazione applicabile dal 2010).
- (373) La Commissione riconosce che la domanda degli utenti non avrebbe potuto essere soddisfatta facendo affidamento solo sugli OSP non compensati imposti ai concorrenti di Caremar per le rotte in questione. In effetti, per i motivi già menzionati (considerando da 262 a 265), il regime di OSP in vigore nel golfo di Napoli non era in alcun modo comparabile agli OSP imposti a Caremar nel quadro della convenzione iniziale prorogata. Vale la pena ricordare che, tra la fine di dicembre 2010 e il 1° ottobre 2011, i concorrenti di Caremar (ad eccezione di Gestour e Procida Lines) hanno interrotto la fornitura dei servizi soggetti a OSP non compensati. In assenza di Caremar, la maggior parte delle rotte del golfo di Napoli non sarebbe stata servita (cfr. considerando 183, lettera b)). Per quanto riguarda le rotte dell'arcipelago pontino, la Commissione osserva che l'offerta degli altri operatori non soddisfaceva (tutti) i requisiti di regolarità, continuità, capacità e prezzo e che l'esercizio della maggior parte delle rotte, se non di tutte, soprattutto in bassa stagione, è un'attività in perdita, per cui senza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico è probabile che tali rotte non sarebbero servite. Inoltre, la Commissione riconosce che alla luce del processo di privatizzazione di Caremar, prorogare la convenzione iniziale era l'unico modo per garantire la continuità dei servizi pubblici in attesa di detta privatizzazione.

Conclusione

- (374) La Commissione conclude pertanto che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel definire come SIEG i servizi affidati a Caremar per le rotte di cui ai considerando 365 e da 367 a 371. I dubbi espressi dalla Commissione nella decisione del 2011 e nella decisione di estensione del 2012 sono quindi dissipati.

⁽²²⁷⁾ Quattro servizi giornalieri il lunedì.

9.3.2. *Necessità di un atto di incarico che specifichi gli OSP e le modalità di calcolo della compensazione*

- (375) Come indicato nella sezione 2.3 della disciplina SIEG del 2011, la nozione di SIEG ai sensi dell'articolo 106 TFUE presuppone che l'impresa in questione sia stata incaricata dello svolgimento del SIEG mediante uno o più atti ufficiali.
- (376) Tali atti devono in particolare indicare: a) la natura precisa e la durata degli OSP; b) l'impresa e il territorio interessati; c) la natura dei diritti esclusivi conferiti; d) i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; e e) le modalità per evitare sovracompensazioni e per la loro eventuale restituzione.
- (377) Nella decisione di avvio del 2011 e nella decisione di estensione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'atto di incarico contenesse una descrizione completa della natura degli OSP di Caremar durante il periodo di proroga. Tuttavia, la Commissione ha altresì ricordato che diversi elementi dell'incarico potevano essere inseriti in più atti senza compromettere l'adeguatezza della definizione degli obblighi. Durante il periodo di proroga, l'atto di incarico di Caremar comprendeva la convenzione iniziale (modificata e prorogata nel corso del tempo), la deliberazione di Giunta regionale n. 548 del 1° aprile 2007, che definisce gli OSP imposti a Caremar in termini di tipologia di navi, frequenze e orari fino al 30 settembre 2011, la delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011, che definisce gli OSP imposti a Caremar in termini di tipologia di navi, frequenze e orari dal 1° ottobre 2011 fino al 15 gennaio 2012 e la delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011 che definisce gli OSP imposti a Caremar in termini di tipologia di navi, frequenze e orari dal 16 gennaio 2012 fino al 31 luglio 2012 (cfr. considerando 36 e 38), una serie di decisioni ad hoc adottate dall'Italia, la deliberazione 111/2007 e la legge 166/2009.
- (378) In tale contesto, la Commissione osserva innanzitutto che la convenzione iniziale prorogata, che rappresenta l'atto di incarico di Caremar, è rimasta pienamente applicabile fino al 31 luglio 2012 (cfr. considerando 348).
- (379) I piani quinquennali di cui alla convenzione iniziale prorogata specificano le rotte e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi da utilizzare per i collegamenti marittimi in questione, le frequenze di servizio e le tariffe da applicare, comprese le tariffe agevolate, in particolare quelle per i residenti delle regioni insulari. La Commissione osserva che nel 2007, vale a dire prima della prima proroga della convenzione iniziale, la Regione Campania ha adottato, con deliberazione di Giunta regionale n. 548 del 1° aprile 2007, il piano quinquennale per il periodo 2007-2011, che ha continuato ad applicarsi senza modifiche per quanto riguarda l'ambito di applicazione degli OSP fino al 30 settembre 2011. Tale piano era pertanto applicabile all'epoca della prima proroga della convenzione iniziale (nel dicembre 2008), della seconda proroga della convenzione iniziale (nel settembre 2009) e della terza proroga della convenzione iniziale (nell'agosto 2010). Il piano quinquennale per il periodo 2011-2015, adottato dalla Regione Campania con delibera della Giunta regionale n. 443 del 9 agosto 2011 e modificato dalla delibera della Giunta regionale n. 857 del 30 dicembre 2011, ha riguardato il periodo dal 1° ottobre 2011 alla fine del 2015. Tale piano si è applicato senza modifiche nel periodo coperto dalla convenzione iniziale prorogata, dal 1° ottobre 2011 fino alla sua scadenza (31 luglio 2012). Su questa base, la Commissione conclude che gli OSP che Caremar ha dovuto assolvere durante il periodo di proroga sono stati definiti in maniera sufficientemente chiara.
- (380) La Commissione ha già rilevato ai considerando 239 e 240 della decisione di avvio del 2011 che i parametri necessari per il calcolo dell'importo della compensazione sono stati stabiliti preventivamente e sono stati descritti in maniera chiara. In particolare, per l'anno 2009, la convenzione iniziale prorogata (cfr. considerando da 48 a 52) contiene un elenco esaustivo e preciso degli elementi di costo da prendere in considerazione, nonché la metodologia di calcolo del rendimento del capitale investito per l'operatore. Per il periodo dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2012, la metodologia pertinente è stabilita dalla deliberazione 111/2007 (cfr. considerando 53). Più specificamente, la deliberazione 111/2007 precisa in dettaglio gli elementi di costo presi in considerazione e il rendimento del capitale investito. La convenzione iniziale prorogata disponeva che la compensazione fosse basata sui costi e sui ricavi effettivi afferenti alla prestazione del servizio pubblico. In questo modo, era possibile rilevare eventuali sovracompensazioni ed evitarle facilmente. Ove applicabile, lo Stato poteva quindi recuperare la sovracompensazione da Caremar.

- (381) Su tale base, la Commissione ritiene che per il periodo di proroga della convenzione iniziale gli atti di incarico abbiano fornito una definizione chiara degli OSP, della durata, dell'impresa e del territorio interessati, dei parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, nonché delle modalità per evitare sovracompensazioni e per la loro eventuale restituzione, come previsto dalla disciplina SIEG del 2011.

9.3.3. Durata del periodo di incarico

- (382) Come indicato al punto 17 della disciplina SIEG del 2011, «[l]a durata del periodo di incarico deve essere giustificata con riferimento a criteri oggettivi quali la necessità di ammortizzare attività fisse non trasferibili. In linea di principio, la durata del periodo di incarico non deve superare il tempo necessario per l'ammortamento dell'attività più significativa necessaria per fornire il SIEG».
- (383) La Commissione osserva che le proroghe della convenzione iniziale si sono rese necessarie per garantire la continuità del servizio pubblico in attesa del completamento del processo di privatizzazione.
- (384) Considerando che la durata delle proroghe della convenzione iniziale era giustificata dalla necessità di privatizzare Caremar e che tali proroghe non hanno avuto l'effetto di prolungare la durata del periodo di incarico del SIEG oltre il tempo necessario per l'ammortamento delle navi utilizzate da Caremar per fornire il SIEG (che può essere superiore a 25 anni), la Commissione conclude che sotto entrambi gli aspetti la convenzione iniziale prorogata è conforme al punto 17 della disciplina SIEG del 2011.

9.3.4. Rispetto della direttiva 2006/111/CE

- (385) Secondo il punto 18 della disciplina SIEG del 2011, «[un] aiuto verrà considerato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato soltanto se l'impresa rispetta, ove applicabile, la direttiva 2006/111/CE» relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese ⁽²²⁸⁾.
- (386) Inoltre, il punto 44 della disciplina SIEG del 2011 prescrive che: «[q]ualora un'impresa svolga sia attività che rientrano nell'ambito del SIEG, sia attività che ne esulano, dalla contabilità interna devono risultare distintamente i costi e le entrate derivanti dal SIEG e quelli degli altri servizi, conformemente ai principi di cui al punto 31».
- (387) L'Italia ha confermato che Caremar è stata attiva soltanto nella fornitura di servizi pubblici nell'ambito della convenzione iniziale prorogata. Pertanto, Caremar non rientra nella definizione di «impresa soggetta all'obbligo di tenere una contabilità separata» ai sensi della direttiva 2006/111/CE ⁽²²⁹⁾ e gli obblighi di trasparenza di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2006/111/CE non si applicano, in quanto riguardano solo le imprese che esercitano anche altre attività diverse dai servizi di interesse economico generale loro affidati.
- (388) Per quanto riguarda gli obblighi di trasparenza di cui all'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 2006/111/CE, la Commissione osserva che dalla convenzione iniziale prorogata risultano chiaramente l'importo delle assegnazioni di risorse pubbliche operate dai poteri pubblici nei confronti di Caremar e l'utilizzazione effettiva di tali risorse pubbliche.

⁽²²⁸⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

⁽²²⁹⁾ Ai sensi dell'articolo 2, lettera d) della direttiva 2006/111/CE, si intende per «impresa soggetta all'obbligo di tenere una contabilità separata» ogni impresa che fruisca di diritti speciali o esclusivi riconosciuti da uno Stato membro a norma dell'articolo 86, paragrafo 1, [106, paragrafo 1.] del trattato o sia incaricata della gestione di servizi di interesse economico generale a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, [106, paragrafo 2.] del trattato, che riceva compensazioni in qualsiasi forma per prestazioni di servizio pubblico in relazione a tali servizi e che eserciti anche altre attività.

- (389) La Commissione ritiene pertanto che il punto 18 della disciplina SIEG sia rispettato e che il punto 44 della disciplina SIEG del 2011 non sia applicabile.

9.3.5. Importo della compensazione

- (390) Il punto 21 della disciplina SIEG del 2011 afferma che «[l']importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti ⁽²³⁰⁾ determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole».
- (391) Nel caso in esame, in particolare per quanto riguarda la proroga della convenzione iniziale, poiché la compensazione costituisce un aiuto illegale concesso prima della sua entrata in vigore, il punto 69 della disciplina SIEG del 2011 prevede specificamente che, ai fini della valutazione degli aiuti di Stato, non è richiesto l'utilizzo della metodologia del costo evitato netto di cui al punto 24 della disciplina medesima. Piuttosto, si può fare ricorso a metodi alternativi per calcolare i costi netti necessari per adempiere gli OSP, ad esempio, alla metodologia basata sull'attribuzione dei costi. In base a quest'ultima metodologia, i costi netti possono essere calcolati in termini di differenza tra i costi e i ricavi di un fornitore incaricato dell'adempimento di OSP, quali specificati e stimati nell'atto di incarico. I punti da 28 a 38 della disciplina SIEG del 2011 definiscono in maniera più dettagliata come applicare tale metodologia.
- (392) Nella decisione di avvio del 2011 e nella decisione di estensione del 2012, la Commissione aveva espresso dubbi in merito al premio di rischio del 6,5 % applicato dal 2010 in poi. In particolare, la Commissione dubitava che tale premio rispecchiasse un livello adeguato di rischio, tenendo presente che, da una prima analisi, Caremar non risultava assumersi i rischi che normalmente gravano sulla gestione di tali servizi. Più specificamente, gli elementi di costo considerati per il calcolo della compensazione comprendono tutti i costi relativi alla prestazione del servizio, nonché le variazioni, ad esempio, in termini di prezzi del carburante. Di conseguenza, in tale fase la Commissione ha ritenuto che Caremar potesse aver ricevuto una sovracompensazione.
- (393) Per quanto riguarda il livello del margine di utile ragionevole, la Commissione osserva che il rendimento del capitale è stato calcolato sulla base di un premio di rischio del 6,5 % utilizzando la formula WACC ⁽²³¹⁾. Come già osservato (cfr. considerando 280), tale premio di rischio è pienamente in linea con il premio di rischio del 6,4 % che lo Stato membro ha determinato per il settore utilizzando analisi macroeconomiche.
- (394) Inoltre, la Commissione ha confrontato il rendimento del capitale investito del 6,5 % che è stato applicato a Caremar con il valore mediano del rendimento generato da un gruppo di riferimento nel 2008 e nel 2011 (gli anni precedenti l'attribuzione dei distinti incarichi a Caremar). Il gruppo di riferimento è costituito da alcuni operatori di traghetti che offrivano collegamenti marittimi in Italia o tra l'Italia e altri Stati membri ⁽²³²⁾, che la Commissione considera sufficientemente rappresentativi della situazione del mercato. Dall'analisi emerge che il rendimento del capitale applicato a Caremar è analogo al rendimento mediano generato dalle società del gruppo di riferimento. Pertanto, un rendimento del capitale del 6,5 % da una prospettiva ex ante era in linea anche con i rischi che Caremar correva nell'esercizio dei servizi pubblici nell'ambito della convenzione iniziale prorogata.

⁽²³⁰⁾ In questo contesto, per «costi netti» si intendono i costi netti determinati secondo la metodologia di cui al punto 25 della disciplina SIEG del 2011 oppure i costi meno i ricavi qualora la metodologia del costo evitato netto non sia applicabile.

⁽²³¹⁾ Il premio di rischio sommato al tasso privo di rischio ha fornito il valore del costo del capitale di rischio necessario per determinare il tasso di rendimento del capitale calcolato sulla base del WACC.

⁽²³²⁾ In particolare, si tratta di Minoan Lines Shipping, La Méditerranée, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, il gruppo Grimaldi, Corsica Ferries e Caronte & Tourist. Le altre società dell'ex gruppo Tirrenia (ad esempio, CIN, Laziomar, Siremar e Toremar) sono state escluse dal gruppo di riferimento.

- (395) Per quanto riguarda la questione di stabilire se tale premio rispecchi il livello di rischio sostenuto da Caremar nella gestione del SIEG, la Commissione osserva che le variazioni dei prezzi del carburante potevano essere prese in considerazione solo attraverso un possibile adeguamento annuale del massimale tariffario. Pertanto, il calcolo della compensazione non teneva necessariamente conto di un aumento dei prezzi del carburante laddove questo non si fosse tradotto in una maggiorazione delle tariffe. Ciò è confermato dal fatto che, come indicato nella tabella 12, nel 2011 e nel 2012 Caremar ha subito una sottocompensazione a causa di un notevole aumento del costo del carburante e della riduzione del traffico passeggeri derivante dalla crisi economica di quegli anni. Pertanto, durante il periodo pertinente Caremar è stata esposta a rischi che non le hanno permesso di beneficiare in pratica di alcun margine di utile.
- (396) La Commissione osserva infine che la deliberazione 111/2007 presentata prende in considerazione determinati valori di mercato applicabili nel settore del cabotaggio marittimo. La delibera prescrive i costi ammissibili ai fini degli OSP, nonché i principi di calcolo relativi al tasso di rendimento del capitale sulla base delle informazioni, delle condizioni e dei rischi pertinenti per questo particolare settore.
- (397) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che il rendimento del capitale del 6,5 % sia ragionevole.
- (398) In tale contesto, sulla base della contabilità fornita dall'Italia per ciascuna rotta e aggregata nella tabella 12, la Commissione ha verificato che, per i periodi dal 2009 al luglio 2012 (convenzione iniziale), la compensazione effettiva degli obblighi di servizio pubblico versata a Caremar non ha superato la compensazione ammissibile, compreso il rendimento del capitale del 6,5 %. In realtà, i risultati di gestione certificati di Caremar per l'intero periodo (2009-2012) mostrano un risultato negativo:

Tabella 12

Costo netto del servizio pubblico gestito da Caremar nel periodo 2009 - luglio 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Totale generale
Ricavi totali	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Costi totali	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Ammortamento	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Costo netto del servizio pubblico	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Rendimento del capitale (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Compensazione ammissibile	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Compensazione effettiva	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Sovra/ sottocompen- sazione	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

- (399) Il punto 49 della disciplina SIEG del 2011 impone agli Stati membri di garantire che la compensazione concessa per la gestione del SIEG non comporti una sovracompensazione (definita al punto 47 di tale disciplina) a favore delle imprese. Tra le altre cose, gli Stati membri devono essere in grado di fornire prove su richiesta della Commissione. Inoltre, essi devono effettuare, o assicurarsi che vengano effettuate, verifiche regolari al termine del periodo dell'atto di incarico e, in ogni caso, ad intervalli di massimo tre anni. Ciò garantisce che l'importo della compensazione non superi i costi netti del servizio (ai quali, in linea di principio, si somma il rendimento del capitale).

- (400) L'Italia ha confermato, su richiesta della Commissione, che l'importo della compensazione concessa a Caremar è stato verificato a norma della deliberazione 111/2007, che stabilisce un meccanismo di verifica alla fine di ciascun periodo di regolamentazione di tre anni, per gli esercizi 2010, 2011 e 2012 (fino al 1° agosto 2012). L'Italia ha inoltre affermato che, per motivi di trasparenza e rendicontabilità, è stato verificato anche l'esercizio 2009, nonostante la deliberazione 111/2007 non fosse ancora applicabile. A seguito di tali verifiche, l'Italia ha rilevato una sottocompensazione, come indicato nella tabella 12.
- (401) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che tali misure siano sufficienti per evitare e rilevare eventuali sovracompensazioni. Pertanto, l'importo della compensazione concessa a Caremar durante la proroga della convenzione iniziale non ha comportato alcuna sovracompensazione ai sensi della sezione 2.8 della disciplina SIEG del 2011.

9.3.6. *La priorità nell'assegnazione degli accosti*

- (402) L'articolo 19-ter, comma 21, della legge 166/2009 specifica chiaramente che la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria al fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli OSP delle società dell'ex gruppo Tirrenia (compresa Caremar). In effetti, senza tale priorità le società incaricate degli OSP potrebbero dover attendere il proprio turno prima di attraccare e quindi registrare ritardi che vanificherebbero l'obiettivo di garantire una connettività affidabile e conveniente ai consumatori. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione delle isole e contribuire allo sviluppo economico di queste ultime è effettivamente necessario poter contare su orari regolari. Inoltre, la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria a garantire che i porti assegnino gli accosti e gli orari di accosto in maniera tale da consentire all'operatore del servizio pubblico di rispettare i propri OSP.
- (403) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che tale misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a Caremar di adempiere i propri OSP, che costituiscono un SIEG effettivo (cfr. sezione 9.3.1). Inoltre, l'Italia ha confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è applicabile esclusivamente ai servizi forniti in regime di servizio pubblico.
- (404) La Commissione ha già valutato in dettaglio la compatibilità del SIEG e la relativa compensazione concessa a Caremar durante la proroga della convenzione iniziale (cfr. sezioni da 9.3.1 a 9.3.5). La Commissione ritiene pertanto che la sua valutazione della compatibilità della priorità nell'assegnazione degli accosti possa limitarsi a stabilire se tale misura possa comportare o meno una sovracompensazione.
- (405) La Commissione reputa che l'eventuale vantaggio monetario derivante dalla priorità nell'assegnazione degli accosti sarebbe limitato (cfr. considerando 225). Di conseguenza, anche il rischio di sovracompensazione derivante dalla misura sembrerebbe limitato. Inoltre, qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si manifesterebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore. Ne consegue che le verifiche in materia di sovracompensazione che sono state effettuate per Caremar e descritte nella sezione 9.3.5 sono idonee anche a rilevare eventuali sovracompensazioni derivanti dalla priorità nell'assegnazione degli accosti.
- (406) La Commissione conclude pertanto che anche la priorità nell'assegnazione degli accosti, indissolubilmente legata al servizio pubblico svolto da Caremar durante la proroga della convenzione iniziale, è compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e della disciplina SIEG del 2011.

9.3.7. *Conclusione sulla compatibilità*

- (407) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da 347 a 406, la Commissione conclude che la compensazione concessa a Caremar per la fornitura dei servizi marittimi ai sensi della convenzione iniziale prorogata, dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 nel golfo di Napoli e dal 1° gennaio 2009 al 31 maggio 2011 nell'arcipelago pontino, unitamente alla priorità nell'assegnazione degli accosti, rispetta le condizioni applicabili della disciplina SIEG del 2011 ed è pertanto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE.

10. CONCLUSIONE

- (408) Sulla base della valutazione che precede, la Commissione ha deciso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Caremar nel quadro della convenzione iniziale prorogata è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE. Inoltre, dato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Caremar, anche tale misura risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE.
- (409) La Commissione ritiene inoltre che non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE le misure seguenti:
- la compensazione concessa a Caremar per la fornitura di servizi marittimi nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 16 luglio 2015 e il 15 luglio 2024 associato all'attività di Caremar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a favore di Caremar, in quanto soddisfa i quattro criteri Altmark;
 - il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi da parte di Caremar, in quanto Caremar non ha utilizzato detti fondi per tali finalità;
 - le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Caremar e la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge 163/2010;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La compensazione a favore di Caremar e la priorità nell'assegnazione degli accosti per la fornitura di servizi marittimi nel quadro della proroga della convenzione iniziale per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 luglio 2012 costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. L'Italia ha dato esecuzione all'aiuto a favore di Caremar in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Tale aiuto è compatibile con il mercato interno.

Articolo 2

L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo dal 16 luglio 2015 al 15 luglio 2024, compresa la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta sulla base di quest'ultimo, in associazione alla vendita dell'attività di Caremar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 3

La possibilità di utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie già impegnate per l'ammodernamento e l'adeguamento della flotta al fine di coprire il fabbisogno urgente di liquidità, come previsto dalla legge 163/2010, non è stata esercitata nel caso di Caremar. Pertanto, non costituisce un aiuto di Stato a favore di Caremar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 4

Le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Caremar previste dalla legge 163/2010 non costituiscono un aiuto di Stato a favore di Caremar e della sua acquirente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 5

La possibilità di utilizzare le risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge 163/2010, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 6

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'8 luglio 2024

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva
