II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

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)

[notificata con il numero C(2020) 1108]

(Il testo in lingua italiana 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 dei suddetti articoli ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Decisione 2005/163/CE della Commissione

(1) A seguito di numerose denunce, nel 1999 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»), nei confronti degli aiuti corrisposti a sei società dell'ex gruppo Tirrenia, e precisamente Tirrenia di Navigazione SpA («Tirrenia»), Adriatica di Navigazione SpA («Adriatica»), Caremar - Campania Regionale Marittima SpA («Caremar»), Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A («Saremar»), Toremar - Toscana Regionale Marittima SpA («Toremar») e Siremar - Sicilia Regionale Marittima SpA («Siremar»). All'epoca, queste società erano controllate dalla società pubblica Finmare, che deteneva il capitale azionario di Tirrenia, che a sua volta era proprietaria delle compagnie regionali Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

(2) Gli aiuti assumevano la forma di sovvenzioni versate direttamente a ciascuna società del gruppo allo scopo di sostenere i servizi di trasporto marittimo prestati dalle società stesse in applicazione di sei convenzioni di servizio pubblico stipulate nel 1991 con lo Stato italiano («le convenzioni iniziali»). Tali convenzioni iniziali avevano lo scopo di garantire la prestazione di servizi di trasporto marittimo, per la maggior parte costituiti da collegamenti tra l'Italia continentale e la Sicilia, la Sardegna e altre isole minori italiane.

(3) Con lettera del 6 agosto 1999, la Commissione ha informato l'Italia della sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale («la decisione di avvio»). Con lettera del 28 settembre 1999, le autorità italiane hanno trasmesso i loro commenti in merito a tale decisione.

([1]) GU C 306 del 23.10.1999, pag. 2.

(4) A seguito della pubblicazione della decisione di avvio nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([2]), diversi operatori privati hanno inviato le proprie osservazioni alla Commissione, che le ha trasmesse alle autorità italiane offrendo l'opportunità di commentarle.

(5) Il 18 ottobre 1999, l'Italia ha presentato alla Corte di giustizia un ricorso di annullamento contro la decisione di avvio, nella parte in cui essa disponeva la sospensione dell'erogazione degli aiuti. Il caso è stato protocollato con il numero C-400/99. Inoltre, il 19 ottobre 1999, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar hanno presentato al Tribunale un ricorso di annullamento della decisione di avvio nel suo complesso, in virtù dell'articolo 230, paragrafo 4, del trattato CE (ora articolo 263, paragrafo 4, del TFUE), protocollato con il numero di causa T-246/99.

(6) Con sentenza del 10 maggio 2005 nella causa C-400/99, la Corte di giustizia ha annullato la decisione di avvio «poiché ha comportato la sospensione del trattamento fiscale riservato al gruppo Tirrenia per l'approvvigionamento di carburante e di oli lubrificanti per le sue navi» fino alla notifica alle autorità italiane della decisione di chiusura del procedimento relativo all'impresa interessata ([3]). Per il resto, il ricorso è stato respinto.

(7) Con sentenza del 20 giugno 2007 nella causa T-246/99 ([4]), il Tribunale ha respinto l'istanza presentata da Tirrenia e Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar per l'annullamento della decisione di avvio nel suo complesso.

(8) Durante la fase istruttoria, le autorità italiane hanno chiesto che l'esame del fascicolo del gruppo Tirrenia venisse scorporato al fine di pervenire, in via prioritaria, a una decisione finale riguardante Tirrenia. La richiesta era motivata dalla volontà delle autorità italiane di procedere alla privatizzazione del gruppo cominciando proprio da Tirrenia e dall'intento di accelerare il processo in relazione a tale società.

(9) In ordine a detta richiesta, la Commissione ha osservato che Tirrenia rivestiva il ruolo di leader sul piano della strategia finanziaria e commerciale del gruppo, ma che le allora sei società del gruppo, giuridicamente autonome, operavano in segmenti di mercato geograficamente distinti, soggetti a una concorrenza di intensità variabile, tanto da parte di operatori privati italiani che da parte di operatori di altri Stati membri. La Commissione ha inoltre osservato che le sovvenzioni corrisposte dalle autorità italiane, in applicazione delle convenzioni iniziali citate al punto 2, erano calcolate in modo da ripianare il disavanzo netto di esercizio registrato dalle linee servite da ciascuna delle citate società ed erano direttamente erogate a queste ultime, senza transitare per Tirrenia. Infine, le altre misure di aiuto oggetto del procedimento (aiuti agli investimenti e aiuti di carattere fiscale) richiedevano un'analisi distinta per ciascuna società del gruppo. Conseguentemente, la Commissione ha ritenuto di poter accogliere la richiesta delle autorità italiane e con decisione 2001/851/CE ([5]) ha chiuso il procedimento avviato in merito agli aiuti corrisposti a Tirrenia («la decisione del 2001»).

(10) Il procedimento è rimasto aperto per quanto concerne gli aiuti concessi dall'Italia alle cinque società rimanenti del gruppo Tirrenia (ossia Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, «le compagnie regionali»). In occasione di diverse riunioni bilaterali organizzate tra il 2001 ed il 2003, le autorità italiane hanno fornito, per ciascuna delle linee servite da queste compagnie, informazioni relative alle specificità dei mercati in parola, all'evoluzione del traffico, alla eventuale presenza di imprese concorrenti, all'evoluzione del livello dei finanziamenti pubblici concessi a ciascuna compagnia.

(11) Inoltre, nei mesi di gennaio, febbraio e settembre 2003, alcune imprese denuncianti, in particolare alcuni operatori privati attivi nel golfo di Napoli in concorrenza con la Caremar, hanno trasmesso alla Commissione informazioni complementari contenenti nuovi elementi da tenere presenti nell'ambito del procedimento di indagine. Le autorità italiane sono state invitate a presentare i loro commenti in proposito. Una riunione bilaterale si è svolta il 20 ottobre 2003, a seguito della quale le autorità italiane hanno assunto impegni in relazione ad alcuni collegamenti rapidi operati da Caremar nel golfo di Napoli. Tali impegni sono stati formalizzati con lettera del 29 ottobre 2003, pervenuta alla Commissione il 31 ottobre 2003, e confermati con lettera del 17 febbraio 2004. Per quanto riguarda Adriatica, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione un complemento di informazione con fax del 23 febbraio 2004.

([2]) Cfr. nota 1.
([3]) Sentenza del 10 maggio 2005, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, punto 34.
([4]) Sentenza del 20 giugno 2007, *Tirrenia di Navigazione SpA e altri/Commissione delle Comunità europee*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) 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).

(12) Infine, con la decisione 2005/163/CE ([6]) («la decisione del 2005»), la Commissione ha stabilito che le compensazioni concesse dall'Italia alle compagnie regionali erano in parte compatibili con il mercato interno, in parte compatibili a condizione che le autorità italiane rispettassero alcuni impegni e in parte incompatibili. La Commissione ha disposto il recupero della parte di aiuti dichiarata incompatibile con il mercato interno.

(13) In particolare, gli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della decisione del 2005 recitano come segue:

— «*Articolo 1*

Salvo il disposto del paragrafo 2, gli aiuti erogati dall'Italia ad Adriatica dal 1º gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Sono incompatibili con il mercato comune gli aiuti erogati ad Adriatica per il periodo da gennaio 1992 a luglio 1994 in relazione al collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso.

L'Italia prende tutti i provvedimenti necessari per recuperare dalla società Adriatica gli aiuti di cui al paragrafo 2 ad essa illegittimamente erogati.

Il recupero viene eseguito senza indugio, secondo le procedure previste dall'ordinamento nazionale, a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione.

Gli aiuti da recuperare sono produttivi di interessi, che decorrono dalla data in cui gli aiuti sono divenuti disponibili per il beneficiario fino alla data del recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale e su base composta, secondo quanto previsto dalla comunicazione della Commissione sui tassi di interesse da applicarsi in caso di recupero di aiuti illegittimamente concessi.

Dal 1º gennaio 2004, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia alla società Adriatica devono essere contabilizzate separatamente per ciascuna delle linee interessate.

— Articolo 2

Gli aiuti erogati dall'Italia dal 1º gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, a Siremar, Saremar e Toremar sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Dal 1º gennaio 2004, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia a Siremar, Saremar e Toremar sono contabilizzate separatamente per ciascuna delle linee interessate.

— Articolo 3

Gli aiuti erogati dall'Italia a Caremar dal 1º gennaio 1992, a titolo di compensazioni per la prestazione di un servizio pubblico, sono compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.

Entro e non oltre il 1º settembre 2004 l'Italia si impegna:

a) a sopprimere, gli aiuti erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Capri;

b) a far ridurre, in termini di offerta di posti, la capacità dei servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia da 1 142 260 a 633 200 posti durante il periodo invernale e da 683 200 a 520 400 posti durante il periodo estivo;

c) a limitare gli aiuti, erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia, alla copertura del disavanzo netto di esercizio dei servizi;

d) a far contabilizzare separatamente, per ciascuna delle linee interessate, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia a Caremar.

— Articolo 4

Gli impegni concernenti la riduzione di capacità di cui all'articolo 3 sono recepiti nel decreto interministeriale recante adeguamento del piano quinquennale delle compagnie regionali per il periodo 2005-2008.

([6]) 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).

— Articolo 5

È preventivamente notificata alla Commissione qualsiasi modifica duratura, parziale o totale, del livello dei servizi offerti da Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar, di natura tale da comportare un aumento degli aiuti.»

1.2. **Sentenza del Tribunale che annulla la decisione del 2005**

(14) Sono stati presentati al Tribunale tre ricorsi di annullamento contro la decisione del 2005, rispettivamente da i) Tirrenia, che nel 2004 aveva acquisito l'attività corrente di Adriatica (causa T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar, e Toremar (causa T-292/04), e iii) un concorrente, Navigazione Libera del Golfo SpA (causa T-504/04).

(15) Con sentenza del 4 marzo 2009 nelle cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04 («la sentenza del 2009») ([7]), il Tribunale ha annullato la decisione del 2005.

(16) In particolare, il Tribunale ha ritenuto che la Commissione non avesse addotto motivazioni sufficienti a spiegare perché l'aiuto fosse stato considerato nuovo invece che esistente, come affermato dai ricorrenti. Nello specifico, ha considerato che la Commissione non avesse adeguatamente motivato le ragioni per cui riteneva che l'aiuto non fosse anteriore all'entrata in vigore del trattato CE in Italia, dato che le autorità italiane avevano sostenuto nel corso del procedimento che l'aiuto in questione si basava su quanto disposto da regi decreti adottati nel 1936. Inoltre, il Tribunale ha ritenuto che la Commissione non avesse sufficientemente tenuto conto di quanto affermato dalle autorità italiane nel corso del procedimento di indagine formale, secondo cui le successive modifiche al quadro normativo pertinente hanno avuto come unico risultato la riduzione dell'ammontare complessivo degli aiuti ([8]).

(17) In secondo luogo, il Tribunale ha stabilito che la Commissione non aveva applicato l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ([9]) («il regolamento sul cabotaggio marittimo») che consente ai contratti di servizio pubblico esistenti di restare in vigore fino alle rispettive date di scadenza. Il Tribunale ha ritenuto che la compensazione corrisposta alle compagnie regionali del gruppo Tirrenia a norma delle convenzioni iniziali per l'esercizio delle linee di cabotaggio costituisse un aiuto esistente, nella misura in cui la Commissione aveva già concluso che tale compensazione non eccedeva quanto necessario per finanziare gli obblighi di servizio pubblico ([10]).

1.3. **Procedimento successivo all'annullamento della decisione del 2005**

(18) Con lettera del 7 aprile 2010, la Commissione ha invitato le autorità italiane a presentare i propri commenti in merito all'annullamento della decisione del 2005 e a fornire tutte le informazioni richieste per valutare in modo esaustivo le misure in questione. In particolare, ha chiesto alle autorità italiane di fornire i) chiarimenti in merito alle linee internazionali operate da Adriatica e Saremar, segnatamente il periodo di esercizio, l'atto giuridico che definisce gli obblighi di servizio pubblico e le caratteristiche del servizio: regolarità, capacità, frequenza, tipologia delle navi, nonché eventuali modifiche successive negli obblighi di servizio pubblico e ii) una descrizione del meccanismo di compensazione e di tutte le successive modifiche del metodo di calcolo della compensazione e del rendimento del capitale investito, nonché i relativi effetti sul livello della compensazione.

(19) Nella stessa data, la Commissione ha chiesto anche alle parti interessate al procedimento che ha portato all'adozione della decisione del 2005 di fornire le proprie osservazioni al riguardo. La Commissione ha ricevuto solo le osservazioni dei beneficiari delle misure oggetto della decisione del 2005 e le ha trasmesse alle autorità italiane offrendo loro l'opportunità di commentarle.

(20) Non avendo ricevuto risposta alla lettera del 7 aprile 2010, con lettera del 22 giugno 2010 la Commissione ha ricordato alle autorità italiane di fornire le informazioni richieste.

(21) Con lettera del 27 luglio 2010, le autorità italiane hanno fornito alcuni chiarimenti sulla legislazione applicabile ai regimi di servizio pubblico nel settore marittimo in Italia.

([7]) Sentenza del 4 marzo 2009, *Tirrenia di Navigazione SpA e altri/Commissione delle Comunità europee*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Cfr. i punti da 97 a 134 della sentenza del 2009.

([9]) 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).

([10]) Punti da 140 a 148 della sentenza del 2009.

(22) Con lettera del 22 dicembre 2010, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornire le seguenti informazioni aggiuntive:

a) la compensazione annua concessa ad Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar e Caremar nel periodo 2001-2008 (inclusa la ripartizione dei costi considerati per ciascuna società);

b) per il periodo 1992-2008, il livello dell'utile, il metodo di calcolo e la motivazione del fatto che tale livello possa essere considerato ragionevole, tenuto conto dei rischi incorsi dalle società per l'esercizio del servizio pubblico;

c) secondo le convenzioni concluse da Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar e Caremar con lo Stato italiano nel 1991, le linee e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi adibite ai collegamenti marittimi in questione, la frequenza del servizio e le tariffe da osservare dovevano essere definiti nel dettaglio in piani quinquennali. Le autorità italiane sono state invitate a presentare i piani quinquennali inerenti ai periodi 2000-2004 e 2005-2008, che non erano stati forniti alla Commissione all'epoca della decisione del 2005;

d) alle autorità italiane è stato chiesto di indicare se le condizioni imposte dalla decisione del 2005 ([11]) erano state rispettate.

(23) Con lettera del 29 giugno 2011, la Commissione ha invitato nuovamente le autorità italiane a fornire le informazioni richieste. La Commissione ha avvertito esplicitamente le autorità italiane che, in caso di mancata presentazione delle informazioni richieste entro la scadenza, avrebbe emesso un'ingiunzione di fornire informazioni a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ([12]) («il regolamento di procedura»).

(24) Con lettera del 19 luglio 2011, le autorità italiane hanno fornito alcuni chiarimenti concernenti i punti a), c) e d) della richiesta della Commissione del 22 dicembre 2010. In particolare, hanno comunicato la compensazione annua concessa ad Adriatica nel periodo 2001-2004 e a Saremar, Toremar, Siremar e Caremar nel periodo 2001-2008, hanno confermato l'osservanza delle condizioni imposte dalla decisione del 2005 e spiegato che, in luogo di adottare piani quinquennali per i periodi 2000-2004 e 2005-2008, erano state adottate misure di razionalizzazione ad hoc finalizzate a rendere i servizi più consoni alle esigenze delle comunità locali, senza però modificare in misura sostanziale il sistema del servizio pubblico. Quanto al livello di utile, le autorità italiane hanno spiegato che, considerato il notevole lasso di tempo trascorso dall'adozione della decisione del 2005 e in particolare la tempistica e la complessità delle informazioni richieste, tali informazioni non avrebbero potuto essere prontamente reperite negli archivi del ministero. Quindi, non è stata fornita una risposta completa alla lettera della Commissione del 22 dicembre 2010.

(25) Nel giugno 2012 si è tenuta una riunione con le autorità italiane al fine di completare il fascicolo e consentire alla Commissione di concludere la valutazione delle misure in questione. Durante questa riunione, la Commissione ha chiesto informazioni dettagliate, in particolare per accertare che le società interessate non avessero beneficiato di sovracompensazioni.

(26) Poiché le informazioni fornite dalle autorità italiane a seguito della riunione non erano sufficienti per consentire alla Commissione di portare a termine la valutazione, il 7 novembre 2012 è stata inviata una nuova richiesta di informazioni concernente i seguenti aspetti:

a) la compensazione e l'utile ragionevole concessi ad Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar e Caremar per il periodo 1992-2008;

b) l'elenco delle linee internazionali operate rispettivamente da Adriatica/Tirrenia e Saremar a norma delle convenzioni iniziali, e la durata del loro esercizio;

c) l'effettiva applicazione delle clausole di recupero della decisione del 2005;

([11]) In particolare, l'obbligo di i) tenere, a partire dal 2004, una contabilità separata per ciascuna linea di servizio pubblico servita da Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar; ii) sopprimere gli aiuti erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Capri; iii) limitare gli aiuti erogati a Caremar per la prestazione di servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia alla copertura del disavanzo netto di esercizio della linea; iv) ridurre la capacità dei servizi regolari di trasporto rapido di passeggeri sulla linea Napoli/Procida/Ischia.

([12]) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

d) l'osservanza delle condizioni indicate all'articolo 2, paragrafo 1, della decisione 2005/842/CE della Commissione ([13]) («la decisione SIEG del 2005»);

e) gli obblighi di servizio pubblico imposti ad Adriatica per l'esercizio della linea Genova/Termini Imerese, la situazione della concorrenza sulla linea e la durata della gestione della linea da parte di Adriatica/Tirrenia in regime di servizio pubblico dopo il 2004;

f) se una o più delle società era stata in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà («gli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione») ([14]) e per quale periodo.

(27) Con lettera del 7 dicembre 2012, le autorità italiane hanno fornito risposte incomplete alle domande poste dalla Commissione. In particolare, l'Italia ha risposto alle domande nel seguente modo:

a) per quanto riguarda la compensazione e l'utile ragionevole per il periodo 1992-2008, le autorità italiane hanno fornito:

i) le contabilità per linea relative a ciascuna società per il periodo 1999-2001;

ii) il tasso di utile annuo accordato ad Adriatica nel periodo 1999-2003 e alle restanti compagnie regionali nel periodo 1998-2003. Il tasso di utile annuo di Saremar per il 1999 non è stato fornito;

iii) l'ammontare delle perdite effettivamente compensate ogni anno nel periodo 2004-2008 per la gestione delle linee operate da Adriatica/Tirrenia;

iv) le contabilità per linea relative a ciascuna società per il periodo 2004-2008, con l'eccezione di Saremar. Le contabilità per linea sono state fornite solo per il 2005, il 2006 e il 2007 nel caso di Toremar e solo per il 2006 nel caso di Siremar. Il tasso di utile annuo per il periodo 2004-2008 non è stato fornito per nessuna delle compagnie regionali;

b) per quanto concerne l'elenco delle linee internazionali operate da Adriatica/Tirrenia e Saremar a norma delle convenzioni iniziali e la durata del loro esercizio, l'Italia non ha fornito le date di fine esercizio della linea Trieste/Durazzo. Non sono state fornite prove documentali a sostegno dell'affermazione che l'esercizio della linea Santa Teresa di Gallura/Bonifacio fosse cominciato prima del 1989;

c) con riguardo al recupero degli aiuti dichiarati incompatibili dalla decisione del 2005, l'Italia ha confermato il recupero degli aiuti incompatibili erogati ad Adriatica da gennaio 1992 a luglio 1994 per la gestione del collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, quantificati in 8 651 600 EUR in totale (3 207 810 EUR di capitale e 5 443 790 EUR di interessi a partire dal 1º gennaio 1992) al 31 dicembre 2006. Gli aiuti sono stati restituiti dal beneficiario solo il 26 marzo 2007. Non è stato fatto alcun riferimento a interessi pagati per il periodo 1º gennaio 2007-26 marzo 2007;

d) per quanto riguarda l'osservanza delle condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della decisione SIEG del 2005, non sono state fornite informazioni;

e) per quanto riguarda la linea Genova/Termini Imerese, l'Italia ha chiarito che è stata sospesa nel 2005 e soppressa nel 2006, senza fornire informazioni sulla situazione della concorrenza su tale linea;

f) per quanto riguarda la possibilità che le società si qualificassero come imprese in difficoltà a norma degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, l'Italia ha confermato che le società non avevano beneficiato di aiuti al salvataggio nel periodo pertinente, senza tuttavia confermare in via definitiva se una o più delle società avrebbe potuto essere considerata in difficoltà in qualsiasi momento nel corso della durata delle convenzioni iniziali.

(28) Il 28 gennaio 2013 è stato inviato un ulteriore sollecito alle autorità italiane, invitandole a presentare senza indugio tutte le informazioni richieste in precedenza. La Commissione ha nuovamente avvertito esplicitamente le autorità italiane che, in caso di mancata presentazione delle informazioni complete richieste entro la scadenza, avrebbe emesso un'ingiunzione di fornire informazioni a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento di procedura.

(29) L'11 marzo 2013 la Commissione ha deciso di ingiungere all'Italia, a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento di procedura, di fornire le informazioni richieste con le lettere del 22 dicembre 2010 e del 7 novembre 2012.

([13]) Decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE (ora articolo 106, paragrafo 2, del TFUE) 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).

([14]) GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

(30) Il 10 aprile 2013 l'Italia ha risposto all'ingiunzione di fornire informazioni, comunicando costi/ricavi di esercizio e sovvenzione annua (calcolata come differenza tra costi e ricavi, senza margini per l'operatore) per tutte le società dopo il 2004. L'Italia tuttavia non ha risposto alle rimanenti richieste contenute nell'ingiunzione della Commissione.

(31) Il 16 ottobre 2015 la Commissione ha chiesto all'Italia di fornire informazioni aggiuntive sulla fusione di Adriatica e Tirrenia, in particolare i dettagli sulla vendita dell'attivo di Adriatica e sulle condizioni della fusione. Il 4 novembre 2015, con lettera del 22 ottobre 2015, le autorità italiane hanno risposto che, con decisione del 18 marzo 2004, Tirrenia aveva acquisito l'attività corrente della propria controllata e che la fusione non aveva influito sulle attività svolte da Adriatica a norma delle convenzioni iniziali, né aveva comportato modifiche alle compensazioni ivi previste.

(32) Il 18 ottobre 2018 la Commissione ha invitato l'Italia a fornire chiarimenti in merito alla compensazione erogata per la linea Bari/Durazzo e l'esatto ammontare dell'aiuto (capitale e interesse) recuperato dalle autorità italiane per l'esercizio della linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso nel periodo 1992-1994. L'Italia ha risposto il 21 dicembre 2018, chiarendo che non erano state erogate compensazioni per i servizi forniti sulla linea Bari/Durazzo nel periodo 2002-2008 e confermando che il recupero di 8 651 600 EUR di aiuti incompatibili erogati ad Adriatica da gennaio 1992 a luglio 1994 per l'esercizio della linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso non comprendeva gli interessi per il periodo dal 1º gennaio 2007 al 26 marzo 2007.

1.4. **Casi di aiuti di Stato dopo la scadenza delle convenzioni iniziali**

(33) Nel gennaio 2009, Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar e Caremar fornivano servizi di trasporto marittimo nel quadro delle convenzioni iniziali, prorogate come segue:

a) il decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito in legge 27 febbraio 2009, n. 14, ha disposto la proroga delle convenzioni iniziali fino alla fine del 2009;

b) l'articolo 19 *ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito in legge 20 novembre 2009, n. 166 («la legge del 2009») ha disposto l'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali fino al 30 settembre 2010, data entro la quale l'Italia intendeva concludere il processo di privatizzazione delle società del gruppo Tirrenia;

c) la legge 1º ottobre 2010, n. 163, di conversione del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, ha disposto infine un'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali fino alla fine del processo di privatizzazione.

(34) In virtù della legge del 2009, gli acquirenti delle società sarebbero stati i concessionari di nuove convenzioni/nuovi contratti di servizio pubblico.

(35) Avendo ricevuto svariate denunce, il 5 ottobre 2011 la Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale relativamente a varie misure adottate dallo Stato italiano in favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia, tra cui la compensazione loro erogata in virtù della proroga delle convenzioni iniziali di cui sopra e i potenziali aiuti comportati dalle privatizzazioni ([15]). Un'estensione del procedimento di indagine formale è stata adottata il 19 dicembre 2012 ([16]). Tali misure sono sottoposte a indagini separate nell'ambito dei casi SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e pertanto non formano oggetto della presente decisione.

1.5. **Ambito di applicazione dell'attuale decisione**

(36) La presente decisione riguarda unicamente le sovvenzioni percepite dalle compagnie regionali nel periodo 1992-2008 e lascia impregiudicati altri casi relativi ad aiuti di Stato in essere, compreso il procedimento d'indagine formale relativo alla compensazione per gli obblighi di servizio pubblico versata a tali società dal 2009 in virtù della proroga delle convenzioni iniziali (cfr. casi SA.32014, SA.32015 e SA.32016).

(37) La presente decisione riguarda soltanto gli aspetti relativi agli aiuti di Stato e lascia impregiudicata l'applicazione di altre disposizioni del trattato, in particolare in materia di diritto degli appalti pubblici e delle concessioni di servizi.

([15]) GU C 28 dell'1.2.2012, pag. 18.
([16]) GU C 84 del 22.3.2013, pag. 58.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. I beneficiari e i mercati in cui operano

2.1.1. *Adriatica*

(38) Adriatica gestiva linee internazionali tra l'Italia e la Grecia, l'Albania e l'ex Iugoslavia, oltre a una rete di collegamenti in cabotaggio locale con la Sicilia (solo trasporto merci) e l'arcipelago delle Tremiti.

(39) La maggior parte del traffico passeggeri di Adriatica si concentrava sui collegamenti internazionali con l'Albania e sui collegamenti in cabotaggio con le isole dell'arcipelago delle Tremiti ([17]). Per quanto riguarda il traffico merci, oltre il 90 % del volume totale di Adriatica era rappresentato dai collegamenti in cabotaggio con la Sicilia e dai collegamenti internazionali (questi ultimi pari al 67 % del traffico merci totale della società) ([18]).

(40) Adriatica subiva una pressione concorrenziale variabile sulle diverse linee che serviva.

(41) Per quanto concerne i collegamenti internazionali:

— la linea Bari/Durazzo (Albania) era servita da Adriatica e da altri operatori durante tutto l'anno, compreso un operatore dell'Unione (ma solo in alta stagione);

— la linea Ancona/Spalato (Croazia) era servita da Adriatica e da tre altri operatori, compreso dal 2001 un operatore dell'Unione (ma solo in alta stagione);

— la linea Bari/Dubrovnik (Croazia) era servita da Adriatica solo nel 1997-1998, insieme a un operatore non UE;

— la linea Bari/Bar (Montenegro) era servita da Adriatica solo nel 1997-1998, insieme a due operatori non UE;

— la linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso (Grecia) era servita da Adriatica fino al 2004 (ma il servizio è stato interrotto tra il 2000 e il 2004) ([19]) insieme ad altri operatori, anche dell'Unione;

— sulle linee Ancona/Durazzo (Albania), Ancona/Bar (Montenegro) e Trieste/Durazzo (Albania), Adriatica non aveva concorrenti.

(42) Per quanto concerne i collegamenti di cabotaggio:

— sui collegamenti con una serie di isole dell'arcipelago delle Tremiti, Adriatica era esposta alla concorrenza di altri operatori italiani, per lo più in alta stagione;

— sulle linee di trasporto merci Genova/Termini Imerese e Ravenna/Catania, Adriatica era in concorrenza con altri operatori italiani;

— sulle linee di trasporto merci Venezia/Catania e Livorno/Catania Adriatica non aveva concorrenti.

2.1.2. *Saremar*

(43) Saremar gestiva collegamenti di cabotaggio locale con le isole situate rispettivamente a nord-est e a sud-ovest della Sardegna, nonché sulla linea internazionale Santa Teresa di Gallura/Bonifacio che collega la Sardegna alla Corsica.

(44) Su queste linee, Saremar deteneva il 64 % del mercato del trasporto di passeggeri e il 70 % del mercato del trasporto merci.

([17]) Dei 596 943 passeggeri trasportati da Adriatica nel corso dell'anno 2000, 397 146 hanno viaggiato sulle linee del medio e basso Adriatico — di cui 334 639 tra l'Italia e l'Albania — e 161 024 sui collegamenti con l'arcipelago delle isole Tremiti.

([18]) Dei 779 223 metri lineari di merce trasportata da Adriatica nel corso dell'anno 2000, 306 124 hanno viaggiato sulle linee del medio e basso Adriatico — di cui 235 542 tra l'Italia e l'Albania — e 473 099 sui collegamenti con la Sicilia.

([19]) Adriatica ha sospeso le attività su questa linea nell'ottobre 1999 a seguito di una richiesta del ministero dei Trasporti italiano. Tra il 2000 e il 2004 Adriatica non ha fornito servizi su questa linea con navi proprie e ha limitato l'attività — in virtù di contratti con parti terze — al servizio passeggeri contemplato dalla convenzione internazionale relativa al trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per via ferroviaria (CIV), di cui Adriatica era membro.

(45) A parte la linea Santa Teresa di Gallura/Bonifacio (su una distanza di 10 miglia marine), le linee servite da Saremar (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) erano caratterizzate da distanze piuttosto brevi, in media di cinque miglia nautiche. Questo, combinato con la frequenza dei tragitti quotidiani, conferiva a questi collegamenti marittimi caratteristiche abbastanza simili a quelle di un sistema di trasporto periurbano, destinato a garantire l'approvvigionamento e la mobilità degli abitanti delle isole vicine ([20]). La specificità di questo mercato dipendeva altresì dalle caratteristiche geografiche e dalle condizioni meteomarittime locali che imponevano una determinata tipologia di navi, non adatte a essere impiegate altrove per un altro tipo di navigazione.

(46) Saremar era esposta alla concorrenza di altri operatori italiani su tre delle quattro linee che serviva, compreso il collegamento tra la Sardegna e la Corsica.

2.1.3. *Toremar*

(47) Toremar operava sulle rotte di cabotaggio marittimo tra il continente e le isole della Toscana (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa e Giglio). La compagnia gestiva essenzialmente una rete di servizi locali, con frequenze e orari intesi a rispondere alle esigenze di approvvigionamento e di mobilità della popolazione insulare. Le caratteristiche della rete di servizi offerta da Toremar la rendevano comparabile a una rete di servizi di trasporto locale periurbano.

(48) Su due delle sei linee servite da Toremar operavano anche altri operatori italiani durante tutto l'anno.

2.1.4. *Siremar*

(49) Siremar gestiva collegamenti locali tra i porti della Sicilia e le isole minori che la circondano (isole Eolie, isole Pelagie, isole Egadi, Ustica e Pantelleria).

(50) I collegamenti con l'arcipelago delle isole Eolie, situato a nord della Sicilia, si prolungavano fino alla penisola (Napoli), ma questa rete di linee aveva un carattere puramente locale. I tragitti generalmente brevi, le frequenze e gli orari erano intesi soprattutto a soddisfare le esigenze di mobilità dei residenti delle isole. Le isole Eolie, che contano 12 000 residenti permanenti, di cui 9 000 sull'isola principale di Lipari, all'epoca erano servite da cinque collegamenti effettuati da Siremar dal porto siciliano di Milazzo. Siremar offriva il servizio durante tutto l'anno tramite unità miste (passeggeri/auto) e unità veloci riservate al trasporto di passeggeri. Un operatore italiano faceva concorrenza a Siremar su quattro delle cinque linee, tramite unità miste di modesta capacità, mentre un altro faceva concorrenza ai servizi di collegamento veloce su tre linee in bassa stagione e quattro in alta stagione.

(51) Per quanto riguarda il collegamento con le tre isole dell'arcipelago delle Egadi, Siremar operava durante tutto l'anno dal porto siciliano di Trapani, tramite un'unità mista (passeggeri/auto) e due unità veloci. Su questo mercato erano presenti due operatori privati italiani: il primo offriva un servizio riservato al trasporto merci, il secondo servizi di collegamento veloce.

(52) Le altre linee servite da Siremar in partenza dai porti di Palermo o di Agrigento non subivano la concorrenza di operatori privati. Siremar rappresentava pertanto l'unico vettore che assicurasse la mobilità degli abitanti delle isole interessate.

2.1.5. *Caremar*

(53) Caremar gestiva una rete di collegamenti marittimi locali tra i porti continentali del golfo di Napoli (Napoli, Sorrento e Pozzuoli) e le isole Partenopee (Capri, Ischia, Procida) e tra i porti continentali di Formia e Anzio (Lazio) e le isole minori di Ponza e Ventotene. I servizi forniti erano essenzialmente studiati per rispondere alle esigenze di mobilità delle comunità locali ed erano paragonabili a una rete di trasporto periurbano in termini di frequenze e di orari, in particolare per quanto riguarda il golfo di Napoli.

(54) Nel golfo di Napoli, Caremar operava in concorrenza con altri operatori privati italiani sulle tratte Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli e Procida/Napoli.

(55) Per contro, Caremar non aveva concorrenti nei collegamenti con le isole di Ponza e Ventotene, servite tutto l'anno da unità miste che effettuavano il trasporto di passeggeri e di auto, mentre operava in concorrenza con un operatore privato nel segmento dei servizi di collegamento veloce sulle rotte Ponza/Formia e Ventotene/Formia.

([20]) Sulle quattro linee regolari servite dalla compagnia, si registrava in media una partenza all'ora tra le 6 e le 22.

2.2. **Compensazioni degli obblighi di servizio pubblico**

2.2.1. *Quadro legislativo*

(56) Ai fini di conformità con la sentenza del 2009, il quadro giuridico applicabile a livello nazionale è descritto in dettaglio ai punti da 57 a 93.

2.2.1.1. Legislazione non esaminata nella decisione del 2005

— Regi decreti-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 e n. 2082

(57) I regi decreti-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 e n. 2082 («i decreti del 1936») hanno istituito una serie di linee di interesse nazionale e previsto disposizioni sugli interventi finanziari necessari per il loro funzionamento.

(58) Al fine di garantire il livello di servizi richiesto sulle linee di interesse nazionale, il regio decreto 7 dicembre 1936, n. 2081 («decreto 2081/1936») ha istituito quattro società di navigazione: Italia (con sede a Genova), Lloyd Triestino (con sede a Trieste), Tirrenia (con sede a Napoli) e Adriatica (con sede a Venezia). A norma del regio decreto 7 dicembre 1936, n. 2082 («decreto 2082/1936»), una società di nuova costituzione di proprietà statale (*Finmare*) avrebbe detenuto la maggioranza azionaria di dette società di navigazione.

(59) Le linee di interesse nazionale erano raggruppate in quattro settori, sulla base di un criterio geografico. Per quanto talune linee di interesse nazionale fossero collegamenti nazionali fra l'Italia continentale e le maggiori isole italiane, la maggior parte di queste erano linee internazionali che collegavano l'Italia con il continente americano e con quello africano. A norma dell'articolo 3, comma 4, del decreto 2081/1936, l'esercizio di servizi marittimi in ciascuno di questi quattro settori era affidato per un periodo di vent'anni (dal 1º gennaio 1937) alle quattro società di nuova costituzione, come segue:

a) settore I (America): Italia;

b) settore II (Africa al di là del canale di Suez e dello stretto di Gibilterra, Asia al di là del canale di Suez, e Australia): Lloyd Triestino;

c) settore III (mar Tirreno e Libia, circumnavigazione italica, mar Mediterraneo occidentale, Europa settentrionale al di là dello stretto di Gibilterra): Tirrenia;

d) settore IV (mare Adriatico e Mediterraneo orientale): Adriatica.

(60) L'articolo 6 del decreto 2081/1936 prevedeva la possibilità di ampliare ulteriormente, con decreto ministeriale, l'elenco delle linee di interesse nazionale, purché eventuali nuove linee fossero assegnate alle società istituite dai decreti del 1936.

(61) Lo stesso articolo stabiliva che, laddove necessario per l'esercizio di servizi marittimi sulle linee in questione, fosse possibile concedere un contributo pubblico alle suddette società in virtù di contratti di servizio pubblico di durata ventennale; prevedeva pertanto che il livello delle sovvenzioni pubbliche fosse definito nell'ambito di contratti di servizio pubblico della durata di vent'anni.

(62) A norma dell'articolo 7 del decreto 2081/1936, l'importo del contributo pubblico poteva essere soggetto a riesame ogni quattro anni, sulla base di una serie di condizioni. Questa disposizione mirava a garantire che le società operassero più del 75 % delle linee loro affidate, e che il margine di utile medio disponibile per l'esercizio di tali servizi fosse dell'ordine del 4-8 %. I decreti del 1936 non precisavano il bilancio totale del regime di finanziamento.

(63) Il regio decreto 12 maggio 1938 n. 781 stabiliva la possibilità di modificare, con decreto ministeriale, l'elenco delle linee di interesse nazionale di cui all'articolo 2 del decreto 2081/1936 (e approvato con decreto ministeriale del 5 gennaio 1937). Il decreto ministeriale del 20 dicembre 1938 ha introdotto talune modifiche all'elenco delle linee.

(64) I contratti di servizio pubblico stipulati a norma del decreto 2081/1936 sono scaduti il 31 dicembre 1956. Successivamente, il legislatore italiano li ha prorogati fino al 30 giugno 1962 ([21]).

— Legge 5 gennaio 1953, n. 34 e legge 26 marzo 1959, n. 178

(65) La legge 5 gennaio 1953, n. 34 («legge 34/1953» e la legge 26 marzo 1959, n. 178 («legge 178/1959») recanti disciplina dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale, autorizzavano il ministero della Marina mercantile a indire gare d'appalto pubblico per l'affidamento a società private del servizio di trasporto di posta e pacchi postali, nonché servizi commerciali di carattere puramente locale.

(66) La legge 34/1953 prevedeva quattro settori oggetto di sovvenzione da assegnare mediante gare d'appalto pubblico separate: a) arcipelago toscano; b) isole partenopee e pontine; c) isole Eolie; d) isole Egadi, isole Pelagie, Ustica e Pantelleria. La legge 178/1959 ha aggiunto i seguenti settori oggetto di sovvenzione: e) medio Adriatico; f) alto Adriatico.

(67) A norma dell'articolo 4 della legge 34/1953, le sovvenzioni concesse dallo Stato a fronte dell'esercizio dei suddetti servizi dovevano essere concordate in base a contratti di servizio pubblico di durata ventennale. La stessa disposizione si applicava anche alle linee contemplate dalla legge 178/1959.

— Legge 2 giugno 1962, n. 600

(68) La legge 2 giugno 1962, n. 600 («legge 600/1962») ha previsto il riordinamento del regime di servizio pubblico marittimo in Italia.

(69) Più specificamente, l'articolo 2 della legge 600/1962 stabiliva che sarebbero state stipulate nuove convenzioni di servizio pubblico fra il ministero della Marina mercantile e le società Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica. Tali convenzioni dovevano avere una durata di vent'anni e comprendere: i) l'elenco delle linee di interesse nazionale, ii) il dettaglio degli obblighi di servizio pubblico imposti alle società che operavano le linee e iii) norme dettagliate sulla compensazione che lo Stato poteva concedere per l'esercizio delle linee in questione. La data di entrata in vigore era il 1º luglio 1962.

(70) L'ammontare complessivo della compensazione pubblica da corrispondere a tutti gli operatori incaricati dell'esercizio delle linee era fissato dall'articolo 6 della legge 600/1962. Il contributo concesso a ciascun operatore poteva essere rivisto ogni due anni, in caso di variazione dei ricavi e dei costi dell'operatore, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 8 della legge. Quale elemento di incentivo all'efficienza, era previsto che il contributo potesse essere rivisto al rialzo o al ribasso, purché le variazioni di determinate voci di spesa e di ricavo, stabilite nella legge, superassero in valore assoluto l'1 % degli introiti lordi. La revisione poteva riguardare solo la parte in eccedenza dell'importo.

2.2.1.2. Legislazione esaminata nella decisione del 2005

— Legge n. 684/1974 e DPR n. 501/1979

(71) La legge 20 dicembre 1974, n. 684 recante ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale («legge 684/1974») ha abrogato il decreto 2081/1936 e la legge 600/1962, nonché altre disposizioni contrarie o incompatibili, e ha previsto al 31 dicembre 1974 la scadenza delle convenzioni stipulate a norma della legge 600/1962.

(72) La legge 684/1974 ha introdotto una distinzione tra linee di trasporto merci (articolo 4), linee di trasporto passeggeri (articolo 6) e collegamento con isole italiane maggiori e minori (articolo 8).

(73) Con riferimento ai collegamenti marittimi con le isole italiane maggiori e minori, l'articolo 8 prevedeva il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno. A tal fine, lo stesso articolo disponeva che alle società dell'allora gruppo Finmare incaricate di prestare detti servizi fossero erogate sovvenzioni in forza di convenzioni di servizio pubblico di durata ventennale.

([21]) Ai sensi del decreto-legge 20 dicembre 1956, n. 1379, del decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, della legge 26 maggio 1959, n. 351, della legge 2 febbraio 1961, n. 32 e della legge 2 febbraio 1962, n. 40.

(74) A norma dell'articolo 9, le convenzioni di servizio pubblico dovevano indicare l'elenco delle linee da svolgere e la frequenza del servizio, i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea e l'ammontare del contributo pubblico, che poteva essere soggetto a revisione annuale se almeno uno degli elementi di costo presi in considerazione per il calcolo evidenziava una variazione superiore al 5 % rispetto all'esercizio precedente.

(75) Per quanto riguarda le linee di trasporto passeggeri, l'articolo 6 prevedeva la cessazione dei collegamenti operati da Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia entro tre anni dall'entrata in vigore della legge (questi servizi marittimi erano classificati dalla legge come «Gestione stralcio dei servizi passeggeri»). L'articolo 7 riconosceva la possibilità di concedere alle quattro società compensazioni atte ad assicurare l'equilibrio economico nella gestione dei servizi durante detto triennio, sulla base di convenzioni annuali.

(76) Per quanto riguarda le linee di trasporto merci, l'articolo 4 della legge 684/1974 autorizzava il ministro della Marina mercantile a concedere sovvenzioni alle società del gruppo Finmare che avessero avviato nuove linee [articolo 4, lettera a)] ovvero mantenuto quelle esistenti [articolo 4, lettera b)], nel caso fosse riconosciuta l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione. Entrambe le tipologie di sovvenzioni potevano essere concesse per un periodo massimo di cinque anni e la sovvenzione concernente le linee esistenti doveva essere concessa sulla base di convenzioni annuali.

(77) La legge 684/1974 non prevedeva una dotazione di bilancio globale per i diversi regimi di finanziamento istituiti.

(78) Il DPR 1º giugno 1979, n. 501, di esecuzione della legge 684/1974 modificata («decreto 501/1979») ([22]) prevedeva norme dettagliate sull'applicazione della legge 684/1974. L'articolo 3 del decreto 501/1979 chiariva che, ai fini della concessione della compensazione di cui all'articolo 7 della legge 684/1974, dovevano essere considerate tutte le linee nazionali e internazionali di trasporto passeggeri esercitate da Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica.

(79) L'articolo 26 del decreto 501/1979 disponeva che la compensazione annua per le linee di trasporto passeggeri (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) doveva essere stabilita sulla base dei costi e degli introiti previsti. A norma dell'articolo 35 del decreto, la compensazione per le linee di trasporto merci era soggetta a revisione da effettuarsi entro il 30 giugno di ogni anno, al fine di assicurare l'equilibrio economico di ciascuna linea. L'articolo 9 del decreto 501/1979 specificava i vari elementi da prendere in considerazione per il calcolo della sovvenzione erogata alle società a norma dell'articolo 4, lettera b) e degli articoli 7 e 8 della legge 684/1974.

(80) Il decreto 501/1979 stabiliva inoltre che gli orari di partenza e di arrivo su ciascuna delle linee servite dalle società fossero approvati con decreto ministeriale e imponeva alle società di sostituire le navi che avessero più di 18 anni, salvo deroga esplicita del ministero. Le navi utilizzate dovevano inoltre essere assegnate individualmente a ciascuna linea di servizio pubblico. Tale vincolo, che obbligava le società a rinnovare periodicamente la flotta, costituiva un obbligo specifico a loro carico.

(81) L'articolo 40 consentiva al ministro della Marina mercantile di disporre, oltre ai servizi ordinari, la prestazione di servizi supplementari destinati a soddisfare straordinarie esigenze di pubblico interesse o connesse all'aumento del traffico.

— Legge 19 maggio 1975, n. 169

(82) La legge 19 maggio 1975, n. 169, recante riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale («legge 169/1975») ha riordinato il regime di servizio pubblico postale e commerciale di carattere locale.

(83) Nello specifico, l'articolo 1 prevedeva l'istituzione di tre società di navigazione a carattere regionale, segnatamente Caremar, Siremar e Toremar, incaricandole degli obblighi di servizio pubblico relativi al trasporto di posta e pacchi postali, nonché di servizi commerciali di carattere puramente locale. L'articolo 1 disponeva altresì che Tirrenia partecipasse al capitale di ciascuna di queste società in misura non inferiore al 51 %. L'articolo 2 della legge 169/1975 autorizzava il ministro della Marina mercantile a concedere sovvenzioni alle società di navigazione a carattere regionale, come concordato in contratti di servizio pubblico (convenzioni) di durata ventennale.

([22]) Con legge 23 giugno 1977, n. 373, recante norme sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

— Legge 5 dicembre 1986, n. 856

(84) La legge 5 dicembre 1986, n. 856, recante norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) e interventi per l'armamento privato («legge 856/1986») ha disposto alcune modifiche del regime degli obblighi di servizio pubblico marittimo.

(85) In particolare, l'articolo 1 prevedeva che le linee di trasporto merci in perdita essenziali per l'economia nazionale fossero oggetto di un programma di ristrutturazione e sostegno finanziario da parte dello Stato. L'articolo 2 prevedeva la concessione di un contributo di avviamento per una durata massima di cinque anni (a partire dal 1º gennaio 1985) per queste linee. In caso di acquisto di una nuova nave era concesso un contributo di avviamento di cinque anni, limitato all'importo dell'investimento (oneri di ammortamento e interessi).

(86) Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'articolo 11 ha modificato i criteri di calcolo delle sovvenzioni. In particolare, la sovvenzione di equilibrio doveva essere calcolata sulla base della differenza tra i proventi del traffico e i costi sostenuti nella prestazione del servizio, determinato con riferimento a parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito. I contratti di servizio pubblico dovevano comprendere dettagli specifici in merito agli elementi di costo da prendere in considerazione nel calcolo della sovvenzione, nonché l'elenco completo delle linee sovvenzionate, le frequenze e le navi da utilizzare. Le sovvenzioni erano soggette all'approvazione dei ministri della Marina mercantile, delle Partecipazioni statali e del Tesoro. Il comma 7 prevedeva la possibilità di concedere una sovvenzione aggiuntiva per il primo quinquennio al fine di consentire l'equilibrio economico dei beneficiari.

(87) A norma dell'articolo 13, i collegamenti marittimi con la costa istriana operati da Lloyd Triestino nell'alto Adriatico dovevano essere trasferiti alla società Adriatica. Inoltre, a norma del comma 4 dello stesso articolo, i collegamenti misti esistenti al 1º gennaio 1986 ed esercitati da Adriatica ([23]) sono stati assoggettati alle norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 684/1974 e successive modifiche (concernenti i collegamenti con le isole italiane maggiori e minori). Di conseguenza, anche l'articolo 11 della legge 856/1986 ha cominciato ad applicarsi ai collegamenti internazionali operati da Adriatica.

(88) L'articolo 15 della legge 856/1986 prevedeva l'istituzione di una società di navigazione a carattere regionale di proprietà statale (Saremar) incaricata di provvedere all'espletamento dei servizi postali e commerciali fra la Sardegna, la Corsica e le isole minori vicine precedentemente gestiti da Tirrenia.

(89) L'articolo 12 della legge 856/1986 stabiliva inoltre che le tariffe del servizio fossero determinate con decreto ministeriale su proposta delle stesse società. I residenti e i lavoratori migranti godevano di tariffe preferenziali.

(90) Come la legge 684/1974, anche la legge 856/1986 non prevedeva una dotazione di bilancio globale per i regimi di finanziamento interessati.

— Decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito in legge dalla legge 5 maggio 1989, n. 160

(91) Le innovazioni più recenti nel quadro giuridico applicabile alle convenzioni iniziali, per quanto concerne il trasporto di passeggeri e il trasporto di merci, sono state introdotte dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime («decreto-legge 77/1989»), convertito in legge dalla legge 5 maggio 1989, n. 160.

(92) In particolare, l'articolo 9 del decreto-legge 77/1989 stabiliva che a decorrere dal 1º gennaio 1990 le linee ritenute essenziali per assicurare il trasporto di passeggeri e merci potevano beneficiare di una sovvenzione di equilibrio. Le linee da servire e le frequenze del servizio dovevano essere individuate dalle autorità pubbliche sulla base di una proposta tecnica formulata dalle società incaricate della gestione del servizio, che a tal fine dovevano presentare, ogni cinque anni, un programma di servizi.

(93) Per quanto concerne i collegamenti con le isole, l'articolo 9, comma 3, disponeva altresì che l'importo della sovvenzione di equilibrio fosse determinato nelle convenzioni di servizio pubblico, facendo riferimento a parametri medi obiettivi desumibili dalle tariffe applicate dalle Ferrovie dello Stato per uguali percorrenze e uguali servizi.

([23]) In particolare, i collegamenti tra Trieste e altri scali nella regione italiana del Friuli Venezia Giulia, e tra la costa occidentale e la costa orientale del medio e del basso Adriatico, nonché i collegamenti dello Ionio e del Mediterraneo orientale.

2.2.2. *Le convenzioni iniziali*

(94) Le convenzioni iniziali sono contratti di servizio pubblico stipulati nel luglio 1991 tra lo Stato italiano e ciascuna delle cinque compagnie regionali dell'ex gruppo Tirrenia. Questi accordi erano identici per tutte le società appartenenti all'ex gruppo Tirrenia, compresa Tirrenia. In virtù dell'articolo 2, le convenzioni iniziali si applicavano con effetto retroattivo a decorrere dal 1º gennaio 1989, con scadenza al 31 dicembre 2008. Le convenzioni iniziali prevedevano tuttavia che le relazioni economiche riguardanti gli anni 1989, 1990 e 1991 fossero definite da misure ad hoc, che non formano oggetto della presente decisione.

(95) Ai sensi dell'articolo 3 delle convenzioni iniziali, l'ammontare della sovvenzione annua veniva stabilito sulla base di una domanda presentata dal beneficiario nel mese di febbraio di ciascun esercizio finanziario. La domanda era quindi oggetto di consultazioni interministeriali e successivamente approvata nel mese di maggio mediante decreto ministeriale. Scopo della sovvenzione annua era consentire alla compagnia di coprire le perdite derivanti dal disavanzo tra i costi e i ricavi di esercizio.

(96) L'articolo 5 delle convenzioni iniziali specificava i vari elementi di costo e ricavo da prendere in considerazione per il calcolo della compensazione, nonché il rendimento del capitale investito, a norma dell'articolo 11 della legge n. 856/1986.

2.2.3. *I piani quinquennali*

(97) L'articolo 1 delle convenzioni iniziali disponeva che i piani quinquennali determinassero le linee e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi adibite ai collegamenti marittimi in questione, la frequenza del servizio e le tariffe da osservare, comprese le tariffe agevolate, in particolare quelle per i residenti delle regioni insulari.

(98) Il primo piano quinquennale (periodo 1990-1994) è stato approvato con decreto ministeriale del 29 maggio 1990 e applicato con effetto retroattivo a decorrere dal 1º gennaio 1990. Il secondo piano, concernente il periodo 1995-1999 e approvato con decreto del 14 maggio 1996, lasciava sostanzialmente inalterate le linee e le frequenze.

(99) Il terzo piano (per il periodo 2000-2004), presentato dalle società alle autorità italiane nel settembre 1999, non era stato approvato al momento dell'adozione della decisione del 2005. In attesa dell'adozione di detto piano, il decreto dell'8 marzo 2000 autorizzava le società del gruppo Tirrenia a mantenere i servizi di cui all'articolo 9 della legge n. 160/1989 alle condizioni concordate nel piano quinquennale 1994-1999 in vigore nel 1999.

(100) Dopo l'annullamento della decisione del 2005, le autorità italiane hanno informato la Commissione che, in luogo di adottare formalmente piani quinquennali per i periodi 2000-2004 e 2005-2008, erano state adottate misure di razionalizzazione ad hoc finalizzate a rendere i servizi più consoni alle esigenze delle comunità locali, senza però modificare in misura sostanziale il sistema del servizio pubblico. Le autorità italiane hanno chiarito che non era stato più possibile effettuare una pianificazione a più lungo termine a causa di problemi di bilancio.

2.2.4. *La compensazione annua*

2.2.4.1. La compensazione valutata nella decisione del 2005

(101) La sovvenzione annua corrispondeva al disavanzo netto di esercizio dei servizi contemplati dal piano quinquennale, maggiorato di un importo variabile corrispondente alla remunerazione del capitale investito. Il disavanzo netto di esercizio era calcolato in base ai ricavi realizzati durante il periodo e ai costi sostenuti per l'esercizio delle linee.

(102) Le convenzioni iniziali prevedevano che la sovvenzione annua di equilibrio fosse erogata come segue:

a) un anticipo pari al 70 % dell'importo della sovvenzione erogata l'anno precedente, dovuto ogni anno a marzo;

b) un secondo versamento, effettuato ogni anno in giugno, pari al 20 % della sovvenzione;

c) il saldo, liquidato a fine anno, pari alla differenza tra gli importi erogati e il disavanzo tra i costi e i ricavi di esercizio dell'anno in corso. Una società che avesse percepito un importo superiore al costo netto dei servizi prestati (ricavi meno perdite) era tenuta a rimborsare la differenza nei quindici giorni successivi all'approvazione del bilancio.

(103) Gli elementi di costo considerati ai fini del calcolo della compensazione annua erano: commissioni di agenzia/spese di acquisto, tasse portuali/spese di transito portuale e altre spese di traffico, costi di esercizio, ammortamento, oneri finanziari netti, costi amministrativi e altri costi. Questi elementi di costo, allegati alle convenzioni iniziali, erano gli stessi per tutte le compagnie regionali.

(104) I costi di esercizio comprendevano i costi del personale navigante, della manutenzione, delle assicurazioni, dei carburanti e degli oli minerali. La voce «amministrazione» comprendeva essenzialmente i costi del personale di terra e dei locali amministrativi.

(105) In base ai dati forniti dalle autorità italiane, i costi delle compagnie regionali (in milioni di ITL) e l'ammontare della sovvenzione tra il 1992 e il 2001 ([24]) erano i seguenti ([25]).

Adriatica

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Commissioni di agenzia ecc.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Tasse portuali ecc.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Costi di esercizio	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Ammortamenti	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Oneri finanziari netti	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Amministrazione	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Altri costi	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Totale dei costi (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Ricavi di esercizio (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Utile netto (B – A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Remunerazione del capitale investito	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Importo della sovvenzione annua	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Commissioni di agenzia ecc.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Tasse portuali ecc.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Costi di esercizio	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Ammortamenti	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Oneri finanziari netti	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Amministrazione	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Altri costi	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Totale dei costi (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Ricavi di esercizio (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Utile netto (B – A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) I costi per il 2001 sono stati forniti dalle autorità italiane in migliaia di EUR. Ai fini di queste tabelle sono stati convertiti in ITL, applicando i tassi di conversione per l'EUR adottati dal Consiglio dell'Unione con effetto dal 1° gennaio 1999, ossia 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) I dati sono desunti dallo studio della Price Waterhouse Coopers «*Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999*», integrati dalle autorità italiane per gli anni 2000 e 2001. Lo studio ricostruisce la contabilità analitica delle compagnie del gruppo Tirrenia, valutando, per ciascuna delle linee, i costi e i ricavi di esercizio.

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Remunerazione del capitale investito	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Importo della sovvenzione annua	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Commissioni di agenzia ecc.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Tasse portuali ecc.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Costi di esercizio	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Ammortamenti	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Oneri finanziari netti	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Amministrazione	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Altri costi	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Totale dei costi (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Ricavi di esercizio (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Utile netto (B – A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Remunerazione del capitale investito	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Importo della sovvenzione annua	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Commissioni di agenzia ecc.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Tasse portuali ecc.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Costi di esercizio	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Ammortamenti	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Oneri finanziari netti	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Amministrazione	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Altri costi	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Totale dei costi	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Ricavi di esercizio (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Utile netto (B – A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Remunerazione del capitale investito	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Importo della sovvenzione annua	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Elementi di costo	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Commissioni di agenzia ecc.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Tasse portuali ecc.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Costi di esercizio	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Ammortamenti	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Oneri finanziari netti	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Amministrazione	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Altri costi	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400 42
Totale dei costi	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Ricavi di esercizio (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Utile netto (B – A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Remunerazione del capitale investito	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Importo della sovvenzione annua	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Per quanto attiene alla remunerazione del capitale investito, sono disponibili gli importi assoluti per l'intero periodo (1992-2001). Inoltre, l'Italia ha comunicato alla Commissione il tasso di remunerazione del capitale investito accettato dal 1998 al 2001, che in quegli anni ha presentato un'oscillazione in linea con l'inflazione e i tassi di interesse, dall'1,6 % all'8 %.

Anno	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) L'Italia ha anche presentato le contabilità per linea relative a ciascuna società per il periodo 1992-2001 e ha chiarito i fattori che, per ciascuna società, hanno influito sul livello dei costi e di conseguenza sulla compensazione.

(108) In particolare, per Adriatica i collegamenti internazionali con l'ex Iugoslavia e l'Albania hanno subito variazioni importanti di traffico da un anno all'altro, in funzione della situazione politica nella regione. Le sensibili variazioni dell'importo della sovvenzione annua (ultima riga) sono state giustificate dalle autorità italiane con le fluttuazioni dei costi netti di esercizio dei collegamenti internazionali con l'Albania e l'ex Iugoslavia, successivamente sospesi a causa della situazione politica nei Balcani. Inoltre, la sospensione nel 2000 dei collegamenti con la Grecia ha comportato una riduzione dei costi di esercizio. I costi netti di esercizio e il fabbisogno di sovvenzione annua per i collegamenti in cabotaggio con l'arcipelago delle Tremiti sono invece risultati complessivamente stabili dal 1992 al 2001.

(109) Per Saremar, la relativa stabilità dei costi di esercizio registrata fra il 1992 e il 2001 dipende dalla natura dei servizi prestati dalla compagnia, essenzialmente collegamenti in cabotaggio tra la Sardegna e le isole vicine, che rispondevano innanzitutto alle esigenze delle popolazioni locali e non erano quindi soggetti a forti variazioni della domanda e dell'offerta. I servizi offerti dalla compagnia sono rimasti sostanzialmente invariati, in termini di

frequenze e di orari, dall'entrata in vigore delle convenzioni iniziali ([26]) e si sono mantenuti praticamente invariati in tutte le stagioni dell'anno considerato. Questa situazione spiega il livello relativamente stabile della sovvenzione annua ricevuta da Saremar.

(110) Toremar operava sui collegamenti locali con le isole dell'arcipelago toscano, poco soggetti a variazioni della domanda e dell'offerta, cosa che giustifica la relativa mancanza di variabilità dei costi. I servizi offerti dalla compagnia pubblica nel 2000 erano uguali, in termini di frequenze e di orari, a quelli del 1992 ([27]) e sono rimasti sostanzialmente invariati nel corso dell'anno, indipendentemente dalle variazioni stagionali della domanda. Il livello della sovvenzione annua nel corso degli anni si è mantenuto piuttosto stabile.

(111) Le caratteristiche dell'offerta di servizi di Siremar sono state ritenute comparabili a quelle già evidenziate per Saremar e Toremar: l'offerta era rimasta stabile dopo l'entrata in vigore della convenzione di servizio pubblico ed era poco sensibile alle variazioni stagionali. Il livello elevato dei costi di esercizio della compagnia, in relazione ai ricavi, si spiegava con il numero di linee servite (18 linee regolari) destinate a soddisfare le esigenze di mobilità degli abitanti delle 14 isole situate al largo della Sicilia.

(112) Per quanto attiene a Caremar, i servizi offerti sono rimasti sostanzialmente invariati dall'entrata in vigore della convenzione con lo Stato ([28]). All'aumento dei costi di esercizio ha fatto riscontro il parallelo aumento dei ricavi derivanti dall'esercizio delle linee operate, che ha consentito di mantenere la sovvenzione annua a un livello relativamente stabile.

2.2.4.2. La compensazione dopo l'annullamento della decisione del 2005

(113) Dopo l'annullamento della decisione del 2005, l'Italia ha integrato le informazioni sulla compensazione ricevuta dalle compagnie regionali nel periodo 2002-2008. In particolare, ha comunicato: i) i costi sostenuti per l'esercizio delle linee di servizio pubblico; ii) il disavanzo netto di esercizio dei servizi; iii) gli importi assoluti della remunerazione del capitale investito; iv) l'importo della sovvenzione annua accordata alle compagnie.

(114) L'Italia ha inoltre confermato, nel corso di una riunione tenutasi con la Commissione nel giugno 2012, che le voci di costo considerate per il calcolo della compensazione erano rimaste invariate dal 1991.

(115) I dati forniti (in migliaia di EUR) erano i seguenti:

Adriatica

Anno	A) Totale dei costi	B) Ricavi di esercizio	C) Utile netto (B – A)	Remunerazione del capitale investito	Importo della sovvenzione annua
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	ND	ND
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	ND	ND
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	ND	ND
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	ND	ND
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	ND	ND

([1]) Poiché Tirrenia aveva acquisito l'attività corrente di Adriatica con decisione del 18 marzo 2004, alcuni dati non sono disponibili per Adriatica a partire dal 2004.

([26]) Nel 1992, Saremar ha effettuato un totale di 18 000 viaggi sulle quattro linee servite dalla compagnia. Nel 2000, il numero di viaggi si aggirava sui 20 000.

([27]) Nel 2000, Toremar ha effettuato in totale 9 097 viaggi sulla sua rete di linee, contro gli 8 300 nel 1992.

([28]) Nel 2000 Caremar ha effettuato 12 872 viaggi sulle sue linee (15 650 nel 1992).

Saremar

Anno	A) Totale dei costi	B) Ricavi di esercizio	C) Utile netto (B – A)	Remunerazione del capitale investito	Importo della sovvenzione annua
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Anno	A) Totale dei costi	B) Ricavi di esercizio	C) Utile netto (B – A)	Remunerazione del capitale investito	Importo della sovvenzione annua
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Anno	A) Totale dei costi	B) Ricavi di esercizio	C) Utile netto (B – A)	Remunerazione del capitale investito	Importo della sovvenzione annua
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Anno	A) Totale dei costi	B) Ricavi di esercizio	C) Utile netto (B – A)	Remunerazione del capitale investito	Importo della sovvenzione annua
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Secondo le autorità italiane, l'andamento temporale dei singoli elementi di costo delle compagnie regionali era dovuto principalmente a fattori esogeni alle imprese, quali l'inflazione e l'andamento dei tassi di interesse, che incidono oltre che sui prezzi di mercato anche sul tasso atteso di remunerazione del capitale investito. Per calcolare il suddetto tasso, sono stati presi in considerazione i tassi di interesse bancari e i tassi debitori medi applicati ai crediti navali.

(117) Per quanto attiene al tasso di remunerazione del capitale investito, l'Italia ha comunicato alla Commissione i tassi accettati dal 2002 al 2003, ma non è stata in grado di fornirli per il periodo 2004-2008.

Anno	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) L'Italia ha inoltre fornito alla Commissione la contabilità per linea di Tirrenia a partire dal 2004, al fine di individuare i costi sostenuti dalla stessa per l'esercizio delle linee nazionali e internazionali precedentemente servite da Adriatica. È stato tuttavia sottolineato che i valori indicati dovrebbero essere considerati una mera stima dei costi effettivi sostenuti per ciascuna linea, dato che taluni elementi di costo presi in considerazione non potevano essere divisi per linea.

(119) Sulla base di queste informazioni, i risultati di Tirrenia (in EUR) sulle linee internazionali precedentemente operate da Adriatica erano i seguenti:

Anno	Ancona - Durazzo	Ancona - Bar	Bari - Durazzo	Ancona - Spalato
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	ND	ND	3 701 256	- 4 249 739
2006	ND	ND	5 503 024	- 145 514
2007	ND	ND	7 119 285	ND
2008	ND	ND	4 308 702	ND

2.2.5. *Gli investimenti previsti nei piani quinquennali e il piano industriale*

(120) Oltre alle linee da servire e alle frequenze richieste, i piani quinquennali specificavano anche gli investimenti che i beneficiari intendevano effettuare nel periodo interessato, onde garantire il servizio sulle linee in questione. In fase di istruttoria, la Commissione ha cercato in particolare di accertare in che modo fossero stati contabilizzati, ai fini del calcolo della sovvenzione annua, i costi di acquisto e di ammortamento delle navi.

(121) Del pari, la Commissione intendeva verificare se gli investimenti aggiuntivi, previsti a favore delle compagnie regionali dell'ex gruppo Tirrenia dal piano industriale adottato nel marzo 1999 da Tirrenia per il periodo 1999-2002, non contenessero elementi di aiuto. Il piano industriale aveva i seguenti obiettivi principali:

a) consentire alle compagnie di far fronte alle mutate condizioni del mercato italiano del cabotaggio conseguenti alla sua liberalizzazione (1º gennaio 1999) e prepararle alla scadenza, nel 2008, delle convenzioni iniziali stipulate con lo Stato;

b) ridurre i costi dei servizi prestati in forza delle suddette convenzioni iniziali;

c) sostenere lo sviluppo del gruppo e valorizzare le risorse disponibili;

d) predisporre le condizioni per la privatizzazione delle compagnie.

(122) Il piano industriale prevedeva un'evoluzione degli investimenti necessari ai servizi contemplati dalle convenzioni iniziali, che avrebbero dovuto tradursi nel disarmo di unità vetuste, nel trasferimento di altre unità all'interno del gruppo e in nuovi investimenti per complessivi 700 miliardi di ITL (circa 361,5 milioni di EUR) ([29]).

2.3. **Trattamento fiscale preferenziale**

(123) Il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ha istituito un regime fiscale preferenziale per gli oli minerali utilizzati come carburante per la navigazione. Ai sensi dell'articolo 63, comma 3, di detto decreto, la riduzione dei diritti di accisa si applicava ai lubrificanti utilizzati a bordo.

(124) Nella decisione di avvio, la Commissione aveva espresso alcune perplessità in ordine alle modalità di applicazione di questa agevolazione fiscale, nel caso di navi stazionanti nei porti italiani per operazioni di manutenzione. La Commissione desiderava assicurarsi che il suddetto provvedimento non avesse effetti discriminatori nei riguardi di altri operatori marittimi le cui navi si trovassero nella stessa situazione.

3. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

3.1. **Osservazioni precedenti all'adozione della decisione del 2005**

3.1.1. *Osservazioni delle compagnie del gruppo Tirrenia*

(125) Con lettera del 22 novembre 1999, le società del gruppo Tirrenia hanno presentato le proprie osservazioni riguardo alla decisione di avvio. In via principale, le società contestavano la qualifica di «nuovi aiuti» attribuita alle compensazioni versate in forza delle convenzioni iniziali e, conseguentemente, la legittimità della decisione di avviare il procedimento di indagine formale. In particolare, sostenevano che la Commissione era stata informata da tempo dell'esistenza di un regime di compensazione di servizio pubblico e che non aveva mai sollevato obiezioni al riguardo. Inoltre, a loro parere l'importo della compensazione annua corrisposta alle società pubbliche era rigorosamente proporzionato e limitato al costo netto aggiuntivo degli obblighi di servizio pubblico. Tale corresponsione non costituiva pertanto un ostacolo alla concorrenza con gli altri operatori presenti sul mercato.

(126) Nel contempo, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar hanno presentato ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale, in virtù dell'articolo 263, paragrafo 4, del TFUE (cfr. anche punto 5).

3.1.2. *Osservazioni degli operatori privati*

(127) Alla Commissione sono pervenute le osservazioni di diversi operatori privati concorrenti su talune delle linee servite da Caremar, Saremar e Toremar. Tali osservazioni possono essere sintetizzate come segue:

a) le società del gruppo Tirrenia praticavano, sulle linee nelle quali si concentrava la concorrenza degli operatori privati, una politica commerciale aggressiva, caratterizzata da tariffe in dumping e sistemi di sconti e di pagamenti differiti che non potevano trovare una spiegazione ragionevole se non nel fatto che ricevevano delle sovvenzioni pubbliche;

([29]) Tasso di conversione: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) gli obblighi di servizio pubblico mancavano di trasparenza e la facoltà concessa alle società del gruppo Tirrenia di modificare l'estensione degli obblighi, con particolare riferimento alle rotte da servire, all'orario e alle frequenze da osservare, doveva essere considerata contraria alla natura stessa degli obblighi di servizio pubblico;

c) in considerazione dei servizi offerti dagli operatori privati su alcune linee servite dalle società del gruppo Tirrenia, appariva molto contestabile la necessità di prestare un servizio pubblico;

d) le modalità di finanziamento degli investimenti effettuati dal 1995 o previsti dal piano industriale contenevano elementi di aiuto, anche in termini di condizioni di accesso più favorevoli a finanziamenti privati accordate alle società del gruppo Tirrenia;

e) le società del gruppo Tirrenia beneficiavano di un trattamento fiscale preferenziale per gli oli minerali consumati a bordo delle loro navi che attraccavano nei porti italiani.

3.2. **Osservazioni successive all'annullamento della decisione del 2005**

(128) A seguito dell'annullamento della decisione del 2005 da parte del Tribunale, la Commissione ha invitato le parti interessate al procedimento a formulare le proprie osservazioni in merito al succitato annullamento e alle sue implicazioni (cfr. anche sezione 1.3).

(129) La Commissione ha ricevuto solo le osservazioni dei beneficiari delle misure oggetto di indagine. In sostanza, essi affermavano che la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti, ivi comprese le ulteriori motivazioni addotte dai ricorrenti nel contesto del procedimento dinanzi al Tribunale, concludendo pertanto che le misure in esame:

a) non costituiscono aiuto, ovvero

b) costituiscono aiuti esistenti, nella misura in cui il regime di servizio pubblico in Italia i) era precedente all'entrata in vigore del trattato CE, ii) era soggetto all'autorizzazione implicita o esplicita della Commissione europea ([30]) e iii) in ogni caso era precedente all'entrata in vigore del regolamento sul cabotaggio marittimo.

4. **COMMENTI DELLE AUTORITÀ ITALIANE**

4.1. **Commenti precedenti all'adozione della decisione del 2005**

4.1.1. *Sovvenzioni corrisposte a fronte degli obblighi di servizio pubblico*

(130) Con lettera del 29 settembre 1999, le autorità italiane hanno trasmesso i propri commenti in ordine alla decisione di avviare il procedimento di indagine formale. A loro giudizio, l'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo consentiva alle convenzioni iniziali stipulate con ciascuna compagnia del gruppo Tirrenia di dispiegare integralmente i propri effetti fino alla data di scadenza, a fine 2008. Conseguentemente, il sistema degli obblighi di servizio pubblico derivante dalle convenzioni iniziali non poteva essere messo in discussione dalla decisione di avviare il procedimento.

(131) Le autorità italiane contestavano anche il fatto che gli aiuti costituissero «nuovi aiuti» ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e che avessero potuto incidere sugli scambi tra Stati membri, anteriormente all'apertura del mercato italiano del cabotaggio il 1º gennaio 1999.

(132) A prescindere da questi rilievi di carattere generale, le autorità italiane hanno sottolineato che la presenza degli operatori privati sulle linee servite dalle società del gruppo Tirrenia era un fenomeno spesso recente e parziale, limitato a un ristretto numero di linee e concentrato nella stagione estiva. Inoltre, il metodo di calcolo della compensazione annua, che consisteva nel detrarre dalle perdite accumulate durante l'inverno i ricavi realizzati nel corso dell'estate, limitava l'ammontare della compensazione al minimo indispensabile.

(133) Di conseguenza, secondo le autorità italiane, la compensazione risultava necessaria e strettamente proporzionata rispetto agli obblighi di servizio pubblico, la cui definizione rientra nella discrezione dello Stato membro.

([30]) Le autorità italiane hanno affermato che la Commissione era stata informata in merito alle sovvenzioni alle società del gruppo Tirrenia molto tempo prima dell'avvio del procedimento di indagine formale. Inoltre, nel 1992 la Commissione, per motivi amministrativi, aveva riclassificato l'aiuto come esistente con il riferimento E 5/1992. Fino al 1995 tutta la corrispondenza tra la Commissione e l'Italia aveva avuto come riferimento il fascicolo protocollato con E. Nel 1995 la Commissione è tornata nuovamente al riferimento NN.

(134) Con riferimento alla violazione delle norme in materia di concorrenza da parte di Adriatica sui collegamenti tra l'Italia e la Grecia, le autorità italiane hanno sottolineato che la decisione della Commissione in ordine a tale violazione all'epoca non era definitiva e hanno ribadito che i due procedimenti erano rigorosamente indipendenti l'uno dall'altro, che in ogni caso gli aiuti non erano stati utilizzati per finanziare comportamenti anticoncorrenziali, che una dichiarazione di incompatibilità sarebbe equivalsa a una nuova sanzione e che un eventuale recupero avrebbe compromesso Adriatica, nonché l'intero processo di privatizzazione.

4.1.2. *Gli investimenti previsti dal piano industriale*

(135) Le autorità italiane hanno sottolineato che gli investimenti previsti dal piano industriale avevano lo scopo di ridurre i costi dei servizi, mantenendo nel contempo un livello elevato di qualità. Secondo le stesse autorità, le modalità con cui venivano finanziati gli investimenti progettati non contenevano alcun elemento di aiuto, in quanto tali investimenti sarebbero stati finanziati, in parte, dai fondi propri delle imprese interessate e, in parte, da prestiti bancari negoziati alle normali condizioni di mercato.

4.1.3. *Trattamento fiscale preferenziale*

(136) Le autorità italiane hanno precisato il quadro normativo che disciplina il trattamento fiscale degli oli minerali utilizzati come carburante ai fini della navigazione. Dalle informazioni trasmesse alla Commissione risultava che, con una decisione di applicazione generale del 2 marzo 1996, emanata a norma del decreto-legge n. 504/1995, il trattamento fiscale preferenziale previsto da tale provvedimento era stato esteso ai combustibili e ai lubrificanti utilizzati da qualsiasi nave stazionante in un porto per operazioni di manutenzione.

(137) Nel contempo, come indicato al punto 5, l'Italia ha impugnato la decisione di avvio del procedimento dinanzi al Tribunale, nella parte in cui dispone la sospensione dell'erogazione degli aiuti illegali.

4.2. **Commenti successivi all'annullamento della decisione del 2005**

(138) Nell'aprile 2010 la Commissione ha invitato le autorità italiane a presentare i propri commenti in merito all'annullamento della decisione del 2005 da parte del Tribunale e a chiarire taluni aspetti concernenti le linee internazionali operate da Adriatica e Saremar. La Commissione ha chiesto inoltre di fornire una descrizione dettagliata dei meccanismi di compensazione per l'esercizio delle linee in questione, comprese tutte le successive modifiche apportate al metodo di calcolo della compensazione e del rendimento del capitale investito.

(139) Le autorità italiane hanno ribadito che le misure in questione devono essere qualificate come aiuti esistenti, come già asserito e comprovato nel quadro del procedimento d'indagine formale, sostenendo che sia i criteri di aggiudicazione, sia i meccanismi di calcolo della compensazione per l'esercizio degli obblighi di servizio pubblico erano disciplinati dal decreto 2081/1936, successivamente abrogato dalla legge 684/1974, e dal decreto 2082/1936. In effetti, l'articolo 2 del decreto 2081/1936 istituiva le linee di interesse nazionale e l'articolo 6 stabiliva che i costi aggiuntivi sostenuti dalle società nell'esercizio delle linee in questione sarebbero stati onorati dallo Stato in virtù di convenzioni ventennali.

(140) Le autorità italiane hanno affermato che le successive modifiche al quadro normativo che regolamenta il regime di servizio pubblico marittimo si erano limitate da un lato a rendere più rigidi gli obblighi di servizio pubblico in capo ai beneficiari e dall'altro ad aggiornare il meccanismo di calcolo della compensazione al fine di contenere il contributo pubblico.

(141) Le autorità italiane hanno infatti precisato che la legge 856/1986 aveva introdotto la sovvenzione di equilibrio annua, ottenuta calcolando la differenza tra i ricavi e i costi di esercizio del servizio, in base a parametri obiettivi piuttosto che ai costi storici, e tenendo conto di un ragionevole tasso di remunerazione. Le autorità italiane hanno concluso che tale innovazione nel quadro normativo era particolarmente pertinente, giacché prevedeva incentivi all'efficienza delle imprese.

(142) Stando alle autorità italiane, le stesse considerazioni si applicherebbero alla compensazione erogata alle compagnie regionali. In particolare, le autorità italiane hanno confermato che l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico era stata introdotta dalla legge 34/1953, recante disposizioni relativamente ai quattro settori oggetto di sovvenzione che seguono:

a) arcipelago toscano (Toremar);

b) isole partenopee e pontine (Caremar);

c) isole Eolie (Siremar),

d) isole Egadi, isole Pelagie, Ustica e Pantelleria (Siremar).

(143) I collegamenti con le isole minori della Sardegna e con la Corsica erano presumibilmente gestiti da Tirrenia in virtù del decreto ministeriale del 5 gennaio 1937, che aveva introdotto nel terzo settore di traffico delle linee di preminente interesse nazionale i collegamenti con La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta e Portovesme. Si trattava in effetti dei collegamenti operati da Saremar, costituita nel 1988 a seguito della separazione da Tirrenia.

(144) Le autorità italiane hanno inoltre sottolineato che lo stesso decreto includeva i collegamenti operati da Adriatica con la Grecia, l'Albania e le isole Tremiti nel quarto settore delle linee di interesse nazionale (cfr. punto 59).

(145) Su questa base, le autorità italiane hanno concluso che erano presenti elementi di continuità sufficienti fra il regime di servizio pubblico oggetto della decisione del 2005 e il quadro normativo storico dei collegamenti marittimi con le isole. Alla luce di quanto precede, le autorità italiane hanno ritenuto che il regime di servizio pubblico fosse anteriore all'entrata in vigore del trattato CE e del regolamento sul cabotaggio marittimo.

5. **VALUTAZIONE**

5.1. **Compensazioni degli obblighi di servizio pubblico**

5.1.1. *Esistenza dell'aiuto di Stato*

(146) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(147) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi. Ne consegue che le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni succitate. In particolare, il sostegno finanziario deve:

a) essere concesso da uno Stato membro o 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.

(148) *Risorse statali*: è evidente che le sovvenzioni in questione sono concesse dallo Stato e mediante risorse statali.

(149) *Vantaggio economico*: per giungere a una conclusione sulla possibilità che la compensazione per l'esercizio del servizio pubblico costituisca o meno un vantaggio ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, la Corte di giustizia ha stabilito i seguenti criteri nella sentenza pronunciata nella causa Altmark ([31]):

1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (primo criterio Altmark);

2) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (secondo criterio Altmark);

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

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

([31]) Sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Il quarto criterio Altmark è ritenuto soddisfatto se i destinatari della compensazione sono stati scelti in base a una procedura di gara che consenta la selezione di un offerente capace di fornire i servizi al costo minore oppure, ove ciò non fosse possibile, se la compensazione è stata calcolata facendo riferimento ai costi di un'impresa gestita in modo efficiente.

(151) Nella fattispecie i beneficiari non sono stati scelti in base a una procedura di gara pubblica aperta, né l'Italia ha comprovato 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 sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti, nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

(152) Poiché i criteri Altmark sono cumulativi, il fatto che il quarto criterio non sia soddisfatto è sufficiente per stabilire l'esistenza di un vantaggio economico concesso alle compagnie regionali dell'ex gruppo Tirrenia.

(153) *Selettività*: le sovvenzioni in questione sono selettive, essendo destinate a determinate imprese che forniscono servizi di trasporto marittimo.

(154) *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi*: quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa a scapito di altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto. Per giungere a tale conclusione, è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza. Nella fattispecie, i beneficiari operano 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 ([32]) e il regolamento sul cabotaggio marittimo, che hanno liberalizzato rispettivamente il mercato del trasporto marittimo internazionale e quello del cabotaggio marittimo. La compensazione pubblica in esame è quindi tale da incidere sugli scambi nell'Unione e falsare la concorrenza nel mercato interno.

(155) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che le compensazioni corrisposte dalle autorità italiane alle compagnie regionali del gruppo Tirrenia per l'esercizio dei collegamenti di cabotaggio e internazionali tra il 1992 e il 2008 costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

5.1.2. *Natura dell'aiuto in esame: aiuto esistente o nuovo aiuto?*

(156) Avendo stabilito che la compensazione corrisposta dalle autorità italiane alle compagnie regionali del gruppo Tirrenia per l'esercizio dei collegamenti di cabotaggio e internazionali tra il 1992 e il 2008 configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la Commissione deve valutare se si tratta di un aiuto esistente o di un nuovo aiuto.

(157) A tale scopo, occorre operare una distinzione tra collegamenti di cabotaggio e collegamenti internazionali.

5.1.2.1. Collegamenti di cabotaggio

(158) Per quanto riguarda l'esercizio dei collegamenti di cabotaggio, con la sentenza del 2009 il Tribunale ha parzialmente annullato la decisione del 2005, ritenendo che la Commissione avesse applicato erroneamente l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo, che stabilisce che «i contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza».

(159) Nella sentenza del 2009, il Tribunale ha interpretato l'articolo come una tipica clausola d'anzianità (*grandfathering*) ([33]) e ha concluso che la compensazione «necessaria» ([34]) per il finanziamento degli obblighi di servizio pubblico costituisce un aiuto esistente a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo e, in quanto tale, non soggetto alla valutazione della compatibilità.

([32]) 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).

([33]) Ossia una clausola che, per motivi di stabilità giuridica, esclude per un dato periodo dall'applicazione di nuove norme determinati rapporti giuridici vigenti.

([34]) Punti 147 e 148 della sentenza del 2009.

(160) Il Tribunale ha fatto riferimento ai punti da 60 a 66 della sentenza della Corte di giustizia del 10 maggio 2005 nella causa C-400/99 ([35]), in cui la Grande Sezione ha chiarito quanto segue:

> «[…] L'articolo 4 del regolamento n. 3577/92 […] dispone, al n. 3, che i contratti di servizio pubblico esistenti al 1º gennaio 1993 rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza. Ora, i contratti di questo tipo contengono di per sé disposizioni finanziarie necessarie ad assicurare gli obblighi di servizio pubblico ivi previsti. Siccome la formulazione dell'articolo 4, n. 3, del regolamento n. 3577/92 riguarda il mantenimento in vigore dei contratti in causa senza limitare la portata di questa disposizione a taluni aspetti degli stessi, gli accordi finanziari necessari ad assicurare gli obblighi di servizio pubblico ivi previsti si basano proprio su questo articolo 4, n. 3. Ha dunque torto la Commissione a sostenere che tale disposizione si limita ad autorizzare il mantenimento di eventuali diritti esclusivi o speciali derivanti da tali contratti. Peraltro nella decisione impugnata la Commissione non ha tenuto una posizione così restrittiva poiché ha riconosciuto che, nei limiti della compensazione dei costi addizionali causati dagli obblighi di servizio pubblico, i meccanismi di finanziamento dei contratti in causa erano giustificati ex articolo 4, n. 3, del regolamento n. 3577/92» (punto 64);

e

> «[…] eventuali aiuti eccedenti quanto necessario ad assicurare l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico oggetto dei contratti in causa non possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 4, n. 3, del regolamento n. 3577/92 proprio perché non sono necessari all'equilibrio, e dunque al mantenimento, di tali contratti. Essi non possono perciò essere considerati sulla base di questa disposizione aiuti esistenti» (punto 65).

(161) Al fine di stabilire se una misura costituisca un nuovo aiuto o un aiuto esistente in base all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo, la Commissione deve interpretare la portata dell'aiuto che è «necessario ad assicurare l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico oggetto dei contratti esistenti al 1º gennaio 1993» ai sensi della suddetta sentenza. La Commissione osserva che la portata di tale test di necessità deve essere più ampia rispetto alla verifica della proporzionalità effettuata dalla Commissione per valutare la compatibilità di una misura di aiuto a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. Se le due verifiche avessero la stessa portata, i nuovi aiuti che non soddisfano i requisiti dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo non potrebbero mai essere dichiarati compatibili con il mercato interno sulla base dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, poiché risulterebbero automaticamente non proporzionati ai sensi di tale disposizione. La Commissione osserva pertanto che, considerando come aiuto esistente qualsiasi aiuto «necessario ad assicurare l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico oggetto dei contratti esistenti al 1º gennaio 1993», la Corte di giustizia ha compreso in tale nozione qualsiasi compensazione direttamente connessa agli obblighi di servizio pubblico oggetto di contratti pubblici. Un simile collegamento diretto esiste, ad esempio, quando il contratto stabilisce l'importo della compensazione o il relativo metodo di calcolo, o comunque quando è chiaro che il contratto di servizio pubblico non sarebbe stato concluso in assenza della compensazione.

(162) Di conseguenza, la Commissione tratterà come nuovo aiuto solo la compensazione per l'esercizio dei collegamenti di cabotaggio che non trova fondamento giuridico nei contratti pubblici esistenti alla data di entrata in vigore del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(163) Nella fattispecie, le convenzioni iniziali sono state stipulate nel luglio 1991, prima dell'entrata in vigore del regolamento sul cabotaggio marittimo, ed esisteva un collegamento diretto tra la compensazione e gli obblighi di servizio pubblico ivi previsti.

(164) Lo scopo della sovvenzione annua stabilita nelle convenzioni iniziali era consentire alle compagnie regionali di coprire le perdite derivanti dal disavanzo fra i costi e i ricavi di esercizio. Come indicato al punto 103, gli elementi di costo pertinenti per la compensazione, specificati nell'articolo 5 delle convenzioni iniziali, erano: costi di acquisizione, pubblicità e alloggio, costi di carico, scarico e manovra, costo per il personale amministrativo a terra, costi di manutenzione delle navi, costi amministrativi, costi di assicurazione, costi per il noleggio e l'affitto, costi per il carburante, imposte e ammortamenti. Tutti questi elementi di costo riguardavano la prestazione dei servizi pubblici ed erano definiti dalle autorità pubbliche, senza lasciare alle imprese alcun margine di discrezionalità.

(165) Inoltre, le convenzioni iniziali stipulate tra lo Stato italiano e ciascuna delle cinque compagnie regionali erano identiche alla convenzione iniziale conclusa tra lo Stato italiano e Tirrenia (cfr. punto 94) e prendevano in considerazione gli stessi elementi di costo. Nella decisione del 2001 concernente Tirrenia, la Commissione ha riconosciuto che questi elementi di costo erano strettamente necessari per la prestazione dei servizi pubblici, in quanto rispecchiavano tutti i costi fissi e variabili direttamente connessi alla prestazione di servizi qualificati come

([35]) Sentenza del 10 maggio 2005, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

servizi di interesse generale dalle autorità pubbliche e che, in quanto tali, erano contemplati dalla convenzione iniziale ([36]). In ordine all'ammortamento del naviglio, la Commissione ha ritenuto che, nella misura in cui le navi di cui trattasi erano destinate in via esclusiva ai servizi contemplati dalle convenzioni iniziali, questo elemento di costo poteva considerarsi necessario alla prestazione dei servizi stessi ([37]). Le considerazioni di cui sopra si applicano mutatis mutandis alle compagnie regionali.

(166) Tenuto conto del collegamento diretto tra la compensazione e l'esercizio delle linee di cabotaggio servite dalle compagnie regionali a norma delle convenzioni iniziali, la Commissione conclude che detta compensazione era necessaria per coprire i costi aggiuntivi degli obblighi di servizio pubblico previsti nelle convenzioni iniziali.

(167) La conclusione di cui sopra non cambierebbe quand'anche la Commissione fosse chiamata a verificare se la compensazione annua corrisposta alle compagnie regionali equivalesse al minimo necessario per la prestazione del servizio pubblico. Dall'analisi i) del meccanismo di calcolo della compensazione, ii) dei ricavi delle società e iii) dei costi aggiuntivi sostenuti per l'esercizio di collegamenti di cabotaggio a norma delle convenzioni iniziali emerge che la compensazione corrisposta a tali compagnie a norma delle convenzioni iniziali era strettamente proporzionata al costo addizionale comportato dall'incarico di servizio pubblico conferito ai beneficiari.

(168) In primo luogo, il livello della compensazione annua era calcolato tenendo conto dei ricavi d'esercizio registrati da ciascuna delle compagnie regionali sulle linee oggetto delle convenzioni iniziali, ricavi che erano detratti dal disavanzo accumulato sul complesso delle linee (articolo 3 delle convenzioni iniziali). Questo metodo di calcolo, che prevedeva che i ricavi realizzati durante l'alta stagione contribuissero a ridurre il disavanzo accumulato durante la bassa stagione, consentiva di limitare l'importo della sovvenzione corrisposta alle società pubbliche, cosicché l'ammontare della compensazione annua che ne scaturiva restasse, nell'insieme, inferiore a quello che si sarebbe ottenuto semplicemente sommando i disavanzi accumulati linea per linea.

(169) In secondo luogo, i ricavi della società erano soggetti a un duplice vincolo tariffario, rappresentato, da un lato, dalle tariffe agevolate per talune categorie sociali e, dall'altro, dall'obbligo di ottenere l'approvazione delle autorità pubbliche per ogni modifica delle tariffe. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è emerso che le compagnie regionali non erano libere di adeguare le proprie tariffe, in particolare per tenere conto dell'andamento dei costi di esercizio ([38]). Nella decisione del 2001, la Commissione aveva già preso atto del fatto che questo duplice vincolo, che determinava una sensibile riduzione dei proventi delle imprese e si ripercuoteva sull'ammontare della compensazione annua, non poteva essere qualificato come pratica commerciale aggressiva, caratterizzata da tariffe predatorie.

(170) In terzo luogo, le autorità italiane hanno fornito alla Commissione informazioni sui costi sostenuti tra il 1992 e il 2008 dalle compagnie regionali nell'esercizio delle linee di servizio pubblico. In particolare, per quanto riguarda l'esercizio del servizio pubblico nel periodo 1992-2008, l'Italia ha comunicato:

— costi totali, ricavi di esercizio e remunerazione del capitale investito registrati da tutte le compagnie regionali ([39]) nel periodo 1992-2008 e l'importo corrispondente della sovvenzione annua;

— le contabilità per linea relative a ciascuna società per i periodi 1992 -2001 e 2004-2008;

— il tasso di remunerazione del capitale investito concesso ad Adriatica nel periodo 1999-2003, a Saremar nel 1998 e nel periodo 2000-2003, e a Toremar, Siremar e Caremar nel periodo 1998-2003 (compreso tra 1,6 % e 12,2 %).

(171) I dati forniti (cfr. le tabelle al punto 115 mostrano che tra il 2002 e il 2008 i costi si sono mantenuti ampiamente al di sotto dei costi medi sostenuti per l'esercizio delle linee nel periodo di riferimento preso in esame dalla decisione del 2005 (1992-2001).

([36]) Cfr. punto 33 della decisione del 2001.

([37]) *Ibidem*.

([38]) Secondo l'articolo 12 della legge 856/1986, le tariffe per il trasporto di passeggeri e merci erano stabilite annualmente dallo Stato. Le compagnie interessate potevano proporre allo Stato le variazioni tariffarie che consideravano necessarie. Tali proposte erano oggetto di consultazioni interministeriali.

([39]) Per quanto riguarda Adriatica, per il periodo 2004-2008 (quando la società è stata rilevata da Tirrenia) le autorità italiane hanno fornito i costi totali e i ricavi di esercizio registrati da Tirrenia (sulle precedenti linee di Adriatica).

(172) Per quanto concerne la remunerazione del capitale investito, i vari elementi del capitale investito erano stati definiti in maniera precisa nelle convenzioni iniziali e i tassi di remunerazione erano stati determinati con riferimento ai tassi di mercato, in modo da rispecchiare una remunerazione adeguata per ciascun elemento. Nonostante la mancanza di dati concernenti il tasso di remunerazione del capitale investito consentito alle società nel periodo 2004-2008, la Commissione rileva che, con qualche eccezione, il tasso di remunerazione del capitale investito è notevolmente diminuito tra il 2001 e il 2003 (cfr. le tabelle ai punti 106 e 117). Considerando questa tendenza, combinata con la generale stabilità degli importi assoluti della remunerazione del capitale investito nel periodo 2001-2008 (cfr. le tabelle ai punti 105 e 115) ([40]), è ragionevole ipotizzare che la compensazione corrisposta alle società per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico si sia mantenuta proporzionata per tutta la durata delle convenzioni iniziali. Alla luce di quanto precede, la Commissione ribadisce la valutazione espressa nella decisione del 2005, ossia che la remunerazione per i beneficiari è stata fissata a un livello ragionevole.

(173) Tenendo conto del collegamento diretto tra la compensazione versata e gli obblighi di servizio pubblico previsti dalle convenzioni iniziali e, ad abundantiam, della proporzionalità della compensazione, la Commissione conclude che la compensazione corrisposta per i collegamenti di cabotaggio fino al 2008 costituisce un aiuto esistente a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(174) Poiché la compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico sui collegamenti di cabotaggio configura un aiuto esistente e la decisione del 2005 è stata annullata dal Tribunale in tutti i suoi elementi, ivi comprese le condizioni imposte dalla stessa per quanto concerne l'esercizio dei collegamenti di cabotaggio da parte di Caremar, non occorre che la Commissione valuti ulteriormente se in ultima analisi il beneficiario abbia rispettato tali condizioni nell'attuazione della decisione del 2005, né se fossero veramente necessarie. La compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico sui collegamenti di cabotaggio costituisce un aiuto esistente, ma non è più in vigore. Non serve quindi che la Commissione proponga all'Italia opportune misure a norma dell'articolo 108, paragrafo 1, del TFUE, in quanto tali misure si limiterebbero a modificare le misure di aiuto per il futuro. Di conseguenza, non occorre che la Commissione esamini la compatibilità di tale aiuto esistente, che non è più in vigore.

5.1.2.2. Collegamenti internazionali

(175) La prestazione di servizi di trasporto su collegamenti marittimi internazionali rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 4055/86, che non contiene clausole d'anzianità (*grandfathering*) simili all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(176) A norma dell'articolo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([41])(«il nuovo regolamento di procedura») gli aiuti esistenti comprendono «[…] tutte le misure di aiuto esistenti in uno Stato membro prima dell'entrata in vigore del TFUE, ossia tutti i regimi di aiuti e gli aiuti individuali ai quali è stata data esecuzione prima dell'entrata in vigore del TFUE e che sono ancora applicabili dopo tale entrata in vigore».

(177) L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([42]) («il regolamento di esecuzione») definisce modifica di un aiuto esistente «qualsiasi cambiamento diverso dalle modifiche di carattere puramente formale e amministrativo che non possono alterare la valutazione della compatibilità della misura di aiuto con il mercato comune. Un aumento non superiore al 20 % della dotazione originaria di un regime di aiuti non è tuttavia considerato una modifica ad un aiuto esistente».

([40]) Gli importi assoluti della remunerazione del capitale investito nel 2001 e 2008 erano i seguenti: Saremar – 555 500 EUR nel 2001 e 855 000 EUR nel 2008; Toremar – 1 566 700 EUR nel 2001 e 1 699 000 EUR nel 2008; Siremar – 2 194 000 EUR nel 2001 e 2 060 000 EUR nel 2008; Caremar – 1 739 700 EUR nel 2001 e 1 874 000 EUR nel 2008. Per Adriatica i dati sono disponibili solo fino al 2004, prima della sua acquisizione da parte di Tirrenia.

([41]) 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) che sostituisce il regolamento di procedura con effetto dal 14 ottobre 2015.

([42]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1), modificato dal regolamento (UE) 2015/2282.

(178) Secondo la giurisprudenza consolidata ([43]), non si dovrebbe ritenere che qualsiasi modifica a un aiuto esistente lo trasformi in un nuovo aiuto, ma è solo nell'ipotesi in cui la modifica incida sulla sostanza stessa del regime iniziale che tale regime viene trasformato in un regime di aiuti nuovo. Questa valutazione deve essere effettuata con riferimento alle disposizioni che disciplinano l'aiuto, le sue modalità e i suoi limiti ([44]). La proroga di una misura di aiuto tuttavia costituisce un nuovo aiuto ([45]).

(179) Come ricordato dal Tribunale nella sentenza del 2009, le modifiche non riguardano la sostanza laddove non modificano la normativa che ha istituito l'aiuto per quanto concerne la natura dei vantaggi o la sostanza dell'attività alla quale il vantaggio di applica ([46]).

Modifiche al regime di servizio pubblico

(180) Delle cinque compagnie regionali dell'allora gruppo Tirrenia, soltanto Adriatica e Saremar gestivano linee internazionali nell'ambito delle convenzioni iniziali.

(181) La Commissione deve valutare se le compensazioni corrisposte a queste compagnie per la prestazione di servizi di trasporto marittimo internazionale configurano un nuovo aiuto o un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1 del nuovo regolamento di procedura. A tale scopo, la Commissione deve verificare se dall'entrata in vigore del trattato la misura di aiuto sia stata oggetto di cambiamenti sostanziali concernenti la natura del vantaggio, l'obiettivo perseguito, il beneficiario o la fonte di finanziamento. Simili cambiamenti comporterebbero l'esistenza di un nuovo aiuto.

(182) La Commissione rileva che il finanziamento degli obblighi di servizio pubblico concernenti i collegamenti internazionali ha subito una serie di cambiamenti significativi relativi a diversi aspetti, come di seguito specificato.

a) Soggetti destinatari degli aiuti

(183) I decreti del 1936 conferivano a quattro compagnie (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) gli obblighi di servizio pubblico relativi alle linee di interesse nazionale, che comprendevano linee nazionali e internazionali di trasporto di passeggeri e merci. I decreti prevedevano un elenco esaustivo delle compagnie incaricate dell'esercizio delle linee di interesse nazionale. Le compagnie regionali sono state costituite e incaricate di provvedere ai servizi postali e commerciali di natura puramente locale solo in una fase successiva, e precisamente Caremar, Toremar e Siremar ai sensi della legge 169/1975 e Saremar ai sensi della legge 856/1986, in seguito all'abrogazione del decreto 2081/1936 (cfr. punti 83 e 88).

b) Linee

(184) La maggior parte delle linee internazionali oggetto della presente valutazione è stata introdotta nel quadro del regime di servizio pubblico dopo l'entrata in vigore del trattato CE.

(185) Per quanto riguarda Adriatica, i decreti del 1936 prevedevano espressamente l'esercizio della sola linea Bari/Durazzo, che tuttavia era una linea per il solo trasporto passeggeri, mentre il collegamento Bari/Durazzo oggetto della presente valutazione è una linea mista (passeggeri e merci).

(186) I decreti del 1936 non hanno istituito linee dai porti italiani di Ancona o Bari verso Bar (Montenegro) o Spalato (Croazia). Secondo le autorità italiane, Adriatica ha cominciato a gestire la linea Ancona/Spalato nel 1978 e la linea Ancona/Bar nel 1997.

(187) Il collegamento Trieste/Durazzo è stato introdotto nel 1983 al fine di sviluppare le relazioni commerciali fra l'Albania e i paesi dell'Europa occidentale. Negli elenchi delle linee adottati sulla base dei decreti del 1936 non figuravano linee da Trieste all'Albania.

([43]) Cfr. sentenza del 9 agosto 1994, *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire e Stato belga*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, punti 13 e 16, e sentenza del 30 aprile 2002, *Gibilterra/Commissione*, cause riunite T-195/01 e T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, punto 111.

([44]) Sentenza del 9 agosto 1994, *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire e Stato belga*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, punto 28, e sentenza del 16 dicembre 2010, *Paesi Bassi/Commissione*, cause riunite T-231/06 e T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, punto 180. Cfr. anche sentenza della Corte EFTA del 22 agosto 2011, *Konkurrenten.no/Autorità di vigilanza EFTA*, E-14/10, punto 57.

([45]) Cfr. anche sentenza del 25 marzo 2009, *Alcoa Trasformazioni/Commissione*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, punto 132; sentenza dell'11 giugno 2009, *Italia/Commissione*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, punti 99-101; sentenza del 20 settembre 2011, *Regione autonoma della Sardegna et al/Commissione*, cause riunite T-394/08, T-408/08, T-453/08 e T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, punti da 176 a 179; sentenza del 22 marzo 2012, *Repubblica italiana/Commissione europea*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, punti 30 e 31.

([46]) Punti 123 e 124 della sentenza del 2009.

(188) Lo stesso vale per la linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso. Le autorità italiane non sono state in grado di fornire alla Commissione prove documentali per definire con chiarezza quando è stato istituito il collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso. L'Italia sostiene che la linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso rientra nell'ambito di applicazione dei decreti del 1936, dato che, a quell'epoca, tra le linee di interesse nazionale del settore IV individuate nel decreto 2081/1936 (per i collegamenti con Grecia, Albania e isole Tremiti) figurava un collegamento specifico con la Grecia. La Commissione non può accogliere l'argomentazione delle autorità italiane, in quanto negli elenchi adottati sulla base dei decreti del 1936 non figuravano linee specifiche da Brindisi. Secondo una lettera delle autorità italiane del 29 ottobre 2002, la linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso era stata introdotta da Adriatica soltanto nel 1978. Nella stessa lettera, le autorità italiane hanno chiarito che Adriatica non aveva mai operato la linea Bari-Grecia nell'ambito del regime di servizio pubblico, ma piuttosto il collegamento con la Grecia da Brindisi. Pertanto, le stesse autorità italiane consideravano le due linee come due mercati rilevanti separati.

(189) Per quanto riguarda Saremar, l'elenco delle linee di interesse nazionale istituito dai decreti del 1936 comprendeva un collegamento per il trasporto passeggeri tra la Sardegna e la Corsica (La Maddalena/Palau/Bonifacio), inizialmente operato da Tirrenia. Per contro, la linea operata successivamente da Saremar a norma della legge 856/1986 era mista (passeggeri e merci). Il collegamento Santa Teresa di Gallura/Bonifacio, oggetto di valutazione nella presente decisione, non era compreso nell'elenco delle linee di interesse nazionale.

(190) In aggiunta a quanto sopra, la Commissione osserva che dopo il 1989 le linee da servire non erano più indicate per legge, poiché in forza della legge 160/1989 esse dovevano essere stabilite dalle autorità pubbliche sulla base di proposte tecniche formulate dalle compagnie marittime.

c) Durata del regime di finanziamento

(191) Come già indicato sopra, i decreti del 1936 conferivano a quattro compagnie di nuova costituzione (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) un incarico ventennale per l'esercizio di determinate linee di interesse nazionale, nonché la possibilità di concedere agli operatori una sovvenzione nell'arco dello stesso periodo, in virtù di contratti di servizio pubblico.

(192) I decreti del 1936 non prevedevano la possibilità di prorogare tali contratti di servizio pubblico, né la compensazione corrisposta agli operatori per la prestazione dei servizi in questione, al di là del periodo iniziale di vent'anni. Tali contratti sono scaduti il 31 dicembre 1956 e successivamente prorogati diverse volte fino all'entrata in vigore della legge 600/1962.

(193) La legge 600/1962 ha previsto la stipulazione di nuovi contratti di servizio pubblico di durata ventennale, definendo le linee di interesse nazionale da operare e le compensazioni da corrispondere a ciascuna società per la gestione delle linee.

(194) La legge 684/1974 ha introdotto una durata differenziata, a seconda del tipo di servizio considerato: le linee di trasporto merci potevano essere finanziate per un periodo massimo di cinque anni, mentre le linee di trasporto passeggeri potevano essere finanziate per un periodo massimo di tre anni (solo i collegamenti con le isole italiane potevano beneficiare della compensazione per un ulteriore periodo di vent'anni, ma questo non riguardava i collegamenti internazionali).

(195) La legge 856/1986 ha modificato ulteriormente le caratteristiche del regime di servizio pubblico. A norma dell'articolo 13, comma 4, della legge 856/1986, le norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 684/1974, e successive modifiche, hanno cominciato ad applicarsi alle linee miste tra la costa occidentale e la costa orientale del medio e basso Adriatico, come pure ai collegamenti dello Ionio e del Mediterraneo orientale, in essere al 1º gennaio 1986 e operati da Adriatica. Di conseguenza, Adriatica ha potuto beneficiare della compensazione per la gestione dei collegamenti internazionali in virtù di contratti di servizio pubblico di durata ventennale. La legge non chiariva le norme applicabili alla linea internazionale operata da Saremar. La Commissione rileva tuttavia che le convenzioni iniziali consideravano la gestione di questa linea come un collegamento di cabotaggio e prevedevano il suo finanziamento per un periodo di vent'anni, come per qualsiasi altro collegamento di cabotaggio in regime di servizio pubblico affidato a Saremar.

(196) La legge 856/1986 ha chiarito che le linee di trasporto merci in perdita potevano beneficiare del sostegno finanziario pubblico solo per un periodo di cinque anni (a partire dal 1º gennaio 1985 o dall'acquisto di una nuova nave).

d) Dotazione di bilancio

(197) Come accennato sopra, i decreti del 1936 non indicavano il bilancio complessivo del regime di finanziamento.

(198) Per contro, l'articolo 6 della legge 600/1962 prevedeva una dotazione di bilancio globale, soggetta a limitati adeguamenti in linea con gli articoli 7 e 8.

(199) Le leggi successive non prevedevano una dotazione di bilancio globale per i diversi regimi di finanziamento interessati.

e) Calcolo della compensazione

(200) Il sistema di calcolo delle sovvenzioni è stato rivisto diverse volte. In particolare, da una compensazione calcolata in base a costi e ricavi attesi indicati in contratti di servizio pubblico soggetti a una revisione ogni quattro anni (decreti del 1936), la sovvenzione ha assunto la forma di un contributo fisso soggetto a limitati adeguamenti in linea con gli articoli 7 e 8 della legge 600/1962, quale elemento di incentivo all'efficienza della compagnia marittima.

(201) Successivamente, la legge 684/1974, attuata dal decreto 501/1979, ha introdotto una distinzione tra linee di trasporto merci (articolo 4), linee di trasporto passeggeri (articolo 6) e collegamenti con le isole italiane maggiori e minori (articolo 8). Su questa base:

— per quanto concerne i collegamenti con le isole italiane, l'importo della compensazione pubblica indicato nei contratti di servizio pubblico di durata ventennale poteva essere soggetto a revisione annuale se almeno uno degli elementi di costo presi in considerazione per il calcolo evidenziava una variazione superiore al 5 % rispetto all'esercizio precedente;

— per quanto concerne le linee di trasporto passeggeri, le compagnie Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia potevano beneficiare, in virtù di convenzioni annuali, di una compensazione per i servizi marittimi forniti durante il periodo di tre anni consentito per la cessazione delle attività. La compensazione annua doveva essere stabilita sulla base dei costi e ricavi attesi e intesa a garantire l'equilibrio economico delle compagnie. A tale scopo, la compensazione poteva essere rivista alla fine dell'anno;

— per quanto concerne le linee di trasporto merci, le compagnie dell'allora gruppo Finmare che avessero avviato nuove linee marittime ovvero operato quelle esistenti potevano beneficiare, per un massimo di cinque anni, di una compensazione pubblica intesa a garantire l'equilibrio economico delle società. A questo proposito, la compensazione doveva essere rivista entro il 30 giugno di ogni anno. La compensazione per la gestione delle linee esistenti poteva essere concessa esclusivamente sulla base di convenzioni annuali.

(202) In sintesi, per quanto riguarda le linee di trasporto merci e passeggeri, la legge 684/1974 e il decreto 501/1979 non prevedevano un meccanismo di incentivi all'efficienza, né la possibilità di concedere all'operatore un utile ragionevole sui servizi pubblici forniti. Inoltre, la legge 684/1974, attuata dal decreto 501/1979, ha introdotto per la prima volta una distinzione tra le linee di trasporto merci e passeggeri, istituendo un diverso meccanismo di compensazione per i due tipi di servizio, senza tuttavia chiarire quale meccanismo si sarebbe applicato alle linee miste (trasporto merci e passeggeri).

(203) La legge 856/1986 ha introdotto ulteriori modifiche al meccanismo di compensazione. Per quanto concerne le linee di trasporto merci essenziali per l'economia nazionale, l'articolo 2 prevedeva la concessione di una sovvenzione di avviamento per una durata massima di cinque anni (a partire dal 1º gennaio 1985). Per quanto riguarda i collegamenti misti tra la costa occidentale e la costa orientale del medio e basso Adriatico, nonché i collegamenti dello Ionio e del Mediterraneo orientale, in essere al 1º gennaio 1986 e operati da Adriatica, a norma degli articoli 11 e 13 della legge 856/1986, la sovvenzione di equilibrio doveva essere calcolata sulla base della differenza tra ricavi e costi di esercizio del servizio, facendo riferimento a parametri medi obiettivi e tenendo conto di una ragionevole remunerazione del capitale investito. I contratti di servizio pubblico dovevano comprendere dettagli specifici in merito agli elementi di costo da prendere in considerazione nel calcolo della sovvenzione, nonché l'elenco completo delle linee sovvenzionate, le navi da utilizzare e le frequenze. Le sovvenzioni erano soggette all'approvazione dei ministri della Marina mercantile, delle Partecipazioni statali e del Tesoro.

(204) La legge 856/1986 non chiariva quale meccanismo di compensazione si sarebbe applicato al collegamento tra Sardegna e Corsica trasferito da Tirrenia a Saremar. La convenzione iniziale tuttavia assimilava questa linea a un collegamento di cabotaggio da finanziare secondo le stesse norme.

(205) Infine, l'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 77/1989 stabiliva che con effetto dal 1º gennaio 1990 le linee considerate essenziali per garantire il trasporto di passeggeri e merci e identificate dallo Stato su proposta delle compagnie interessate avrebbero beneficiato di una sovvenzione di equilibrio. Per quanto concerne i collegamenti con le isole, l'importo della sovvenzione di equilibrio doveva essere stabilito nei contratti di servizio pubblico, prendendo come riferimento le tariffe applicate dalle Ferrovie dello Stato per servizi e distanze equivalenti.

f) Revoca dei precedenti contratti di servizio pubblico e abrogazione della legislazione

(206) Tutti i contratti di servizio pubblico relativi al trasporto di passeggeri e merci stipulati a norma dei decreti del 1936 ([47]) sono stati revocati nel 1962 e sostituiti con nuovi contratti basati sul nuovo quadro normativo.

Conclusione sulla compensazione concessa per i collegamenti internazionali

(207) La Commissione non può accogliere l'argomentazione addotta dalle autorità italiane secondo cui le sovvenzioni erogate ad Adriatica e Saremar per l'esercizio di collegamenti internazionali dovrebbero essere considerate aiuti esistenti, in quanto il regime di servizio pubblico era anteriore all'entrata in vigore del trattato CE e del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(208) Il riferimento al regolamento sul cabotaggio marittimo è irrilevante, poiché tale regolamento non riguarda le linee internazionali.

(209) Inoltre, alla luce degli elementi sopra esposti (punti da 180 a 206), la Commissione ritiene che il regime di aiuti iniziale abbia subito modifiche sostanziali che ne hanno alterato l'effettiva natura, trasformandolo in un regime di aiuti completamente nuovo. Tali modifiche riguardano molti, se non tutti, gli elementi essenziali del quadro normativo originario istituito dai decreti del 1936 e ne hanno completamente ridisegnato l'assetto iniziale.

(210) Primo, l'attivazione della maggior parte delle linee internazionali esaminate nella presente decisione non era anteriore alla data di entrata in vigore del trattato CE. L'unica eccezione è la linea Bari/Durazzo operata da Tirrenia. La Commissione osserva tuttavia che, mentre il collegamento Bari/Durazzo oggetto della presente valutazione è una linea mista (trasporto passeggeri e merci), quello incluso nell'elenco delle linee di interesse nazionale prevedeva solo il trasporto passeggeri. Inoltre, la linea di trasporto passeggeri che collega la Sardegna alla Corsica indicata nell'elenco delle linee di interesse nazionale era La Maddalena/Palau/Bonifacio ed era originariamente operata da Tirrenia. La Commissione rileva che le linee miste successivamente operate da Saremar, istituite a norma dell'articolo 15 della legge 856/1986, erano due linee distinte, segnatamente La Maddalena/Palau e Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) Secondo, la base giuridica per la concessione della compensazione per l'esercizio delle linee internazionali è stata abrogata dopo l'entrata in vigore del trattato CE.

(212) Terzo, il meccanismo per calcolare l'importo della compensazione per l'esercizio delle linee in regime di servizio pubblico, compreso il margine di utile, nonché la sua revisione, è stato modificato in misura significativa diverse volte.

(213) Quarto, il periodo nell'arco del quale poteva essere corrisposta la compensazione è stato ripetutamente prorogato.

(214) Quinto, le risorse di bilancio destinate al finanziamento dei collegamenti di servizio pubblico non sono state istituite nel 1936. Una dotazione globale è stata introdotta per la prima volta nel 1962, per poi essere abbandonata nel 1974.

(215) Sesto, il meccanismo di compensazione per le linee di cabotaggio previsto dagli articoli 8 e 9 della legge 684/1974 ha cominciato ad applicarsi alle linee internazionali operate da Adriatica solo in virtù dell'articolo 13, comma 4, della legge 856/1986. A tale proposito, la Commissione precisa che, anche se la compensazione basata sui costi corrisposta ai sensi della legge 684/1974 fosse considerata analoga alla compensazione basata sul metodo di cui ai decreti del 1936, non si può affermare altrettanto per il quadro normativo introdotto dalla legge 600/1962, che imponeva la concessione di un importo stabilito ex ante e contemplava incentivi all'efficienza ed è rimasto in vigore per quasi 13 anni.

(216) Secondo quanto affermato dalle autorità italiane, le modifiche introdotte dopo l'entrata in vigore del trattato CE avevano lo scopo di limitare l'importo del contributo pubblico. Gli elementi indicati ai punti da 209 a 215 tuttavia dimostrano che tali modifiche non si sono limitate a ridurre la compensazione concessa alle società, ma hanno alterato profondamente la natura delle misure di aiuto. Effettivamente, tutte le modifiche introdotte erano suscettibili di influire sulla compatibilità della compensazione con il mercato interno, in quanto ne modificavano i potenziali effetti sulla concorrenza. In sintesi, invece di mantenere invariato il meccanismo della compensazione, dopo l'entrata in vigore del trattato CE l'Italia ha istituito una serie di sistemi di compensazione diversi per le linee internazionali in regime di servizio pubblico.

([47]) Il decreto 2081/1936 è stato abrogato nel 1974 e il decreto 2082/1936 è stato abrogato nel 2008.

(217) In merito alle osservazioni presentate dai beneficiari nel procedimento di indagine, la Commissione rileva che si sovrappongono ampiamente ai commenti delle autorità italiane. Secondo i beneficiari, la Commissione aveva tacitamente autorizzato le misure in questione ritardando a lungo l'apertura del procedimento di indagine formale, dopo che era stata informata delle sovvenzioni a favore delle compagnie del gruppo Tirrenia.

(218) In assenza di una notificazione preventiva ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la possibilità che la Commissione fosse a conoscenza dei vari provvedimenti legislativi che istituivano il regime di sovvenzione annua per l'esercizio dei servizi marittimi e delle convenzioni iniziali non comporta comunque la concessione di una tacita autorizzazione. Il fatto che la Commissione sia a conoscenza di una determinata misura e non prenda provvedimenti in proposito non può di per sé influire sulla classificazione dell'aiuto come esistente o nuovo ([48]).

(219) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che la compensazione concessa per l'esercizio delle linee internazionali costituisca un nuovo aiuto ai sensi dell'articolo 1 del nuovo regolamento di procedura.

5.1.3. *Compatibilità dell'aiuto*

5.1.3.1. Contesto generale

(220) L'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE prevede che «le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria all'interesse della Comunità».

(221) Tale articolo stabilisce una deroga al divieto di concedere aiuti di Stato, di cui all'articolo 107 del TFUE, nella misura in cui l'aiuto sia necessario e proporzionato e la sua mancanza impedisca l'erogazione di servizi di interesse economico generale («SIEG») a condizioni economiche accettabili. A norma dell'articolo 106, paragrafo 3, del TFUE, spetta alla Commissione assicurare l'applicazione di tale articolo, specificando tra l'altro le condizioni da soddisfare rispetto ai criteri di necessità e proporzionalità.

(222) Il 31 gennaio 2012 sono entrate in vigore la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) («la disciplina SIEG del 2012») e la decisione 2012/21/UE della Commissione ([49]) («la decisione SIEG del 2012»). A decorrere da tale data, la compatibilità degli aiuti erogati sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere esaminata alla luce della decisione SIEG del 2012 e dei criteri della disciplina SIEG del 2012.

(223) La disciplina SIEG del 2012 si applica agli aiuti illegali concessi prima della sua entrata in vigore sui quali la Commissione è chiamata a decidere dopo il 31 gennaio 2012, fatta eccezione per quanto disposto ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60 (cfr. punto 69 della disciplina SIEG). Ne consegue che la compatibilità della compensazione concessa alle compagnie regionali fino alla scadenza delle convenzioni iniziali, al 31 dicembre 2008, rientra nell'ambito di applicazione della disciplina SIEG del 2012 e deve essere valutata sulla base delle disposizioni pertinenti della stessa, in particolare:

a) gli aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE;

b) la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale deve essere attribuita alle imprese interessate mediante uno o più atti, che devono indicare l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, l'impresa e, se del caso, il territorio interessati, la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa, la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, e le modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero;

([48]) Sentenza del 4 settembre 2009, *Italia/Commissione*, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, punti da 76 a 78 e sentenza del 21 luglio 2011 *Alcoa Trasformazioni/Commissione*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, punto 127.

([49]) 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).

c) l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.

(224) Le convenzioni iniziali stabilivano che gli obblighi concernenti le rotte e i porti da servire, la capacità delle navi assegnate ai collegamenti marittimi in questione, la frequenza del servizio e le tariffe sarebbero stati definiti dettagliatamente dai piani quinquennali sottoposti dai beneficiari alle autorità pubbliche per l'approvazione. Su tale base, la Commissione constata che gli obblighi di servizio pubblico imposti alle società derivavano allo stesso tempo dalle convenzioni iniziali concluse nel luglio 1991 con lo Stato italiano, dal quadro normativo specificato in precedenza e dai piani quinquennali.

(225) I piani quinquennali stabilivano i porti e le frequenze che dovevano essere assicurate in alta e bassa stagione, nonché la tipologia delle navi da assegnare a ciascuna linea. La rete di servizi che ne risultava poteva comunque essere adattata nell'arco di ciascun periodo quinquennale, in funzione dell'evoluzione della domanda sulle linee in questione. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è risultato che solo le comunità locali interessate potevano apportare adeguamenti alle frequenze o agli orari, previa richiesta specifica al ministero dei Trasporti. Tali richieste in seguito erano valutate individualmente a livello interministeriale, tra l'altro tenendo conto delle loro implicazioni finanziarie per i costi di esercizio della società interessata. Qualsiasi modifica apportata alla rete di servizi nell'arco di ciascun periodo quinquennale era pertanto oggetto di una decisione amministrativa indirizzata ai beneficiari.

(226) All'epoca dell'adozione della decisione del 2005, le autorità italiane avevano trasmesso alla Commissione i primi due piani quinquennali, relativi rispettivamente ai periodi 1990-1994 e 1995-1999. Il terzo piano (per il periodo 2000-2004), non era stato ancora approvato al momento dell'adozione della decisione del 2005. Il decreto ministeriale dell'8 marzo 2000 incaricava le compagnie di continuare a fornire il servizio pubblico alle condizioni stipulate nel piano quinquennale 1994-1999 in vigore nel 1999, in attesa dell'adozione del piano quinquennale 2000-2004.

(227) Come già accennato, a seguito dell'annullamento della decisione del 2005 in virtù della sentenza del 2009, l'Italia ha confermato che alla fine non è stato adottato un piano quinquennale per i periodi 2000-2004 e 2005-2008. Secondo le autorità italiane, le modifiche agli obblighi di servizio pubblico imposti agli operatori sono state invece concordate ad hoc, al fine di rendere i servizi più consoni alle esigenze delle comunità locali, senza però apportare modifiche sostanziali al regime di servizio pubblico.

(228) Di conseguenza, la Commissione rileva che non sono intervenute modifiche sostanziali nel regime di servizio pubblico rispetto alla situazione presentata nel piano quinquennale 1994-1999 e ipotizza pertanto che le compagnie abbiano continuato a fornire detti servizi, in linea di massima, nell'ambito degli stessi obblighi di servizio pubblico per quanto concerne il calendario, la frequenza, le navi o le tariffe fino alla scadenza delle convenzioni iniziali.

5.1.3.2. SIEG effettivo e definito correttamente

(229) A norma dei punti 12 e 13 della disciplina SIEG del 2012, gli aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente. In particolare, 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.

(230) 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, di conseguenza, la Commissione può contestare la definizione di tali servizi da parte di uno Stato membro solo in caso di errore manifesto ([50]).

([50]) Cfr. punto 46 della 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).

(231) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86, «la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi». Diversamente dal regolamento sul cabotaggio marittimo ([51]) tuttavia il regolamento (CEE) n. 4055/86 non prevede possibili eccezioni al principio della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo internazionale.

(232) La Commissione è del parere che, a prescindere dalla mancanza di un'esplicita disposizione che disciplini la possibilità da parte degli Stati membri di concludere contratti di servizio pubblico per quanto riguarda i servizi di trasporto marittimo tra Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi, il regolamento (CEE) n. 4055/86 non impedisca agli Stati membri di agire in tal senso. Conformemente al paragrafo 9, secondo comma degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi («orientamenti marittimi») ([52]), «la Commissione accetta inoltre che, qualora un servizio di trasporto internazionale sia necessario per far fronte ad un'impellente necessità di trasporto pubblico, possano essere imposti obblighi di servizio pubblico o conclusi contratti di servizio pubblico, a condizione che ogni compensazione sia conforme alle summenzionate norme sostanziali e procedurali del trattato [norme sostanziali e procedurali dettate dal trattato in materia di aiuti di Stato, nell'interpretazione datane dalla Corte di giustizia]».

(233) La Commissione si limiterà pertanto a valutare se i collegamenti di trasporto internazionale operati da Adriatica e Saremar fossero ritenuti necessari dall'Italia per far fronte a un'impellente necessità di trasporto pubblico.

Linee internazionali operate da Adriatica

(234) Adriatica serviva linee internazionali di collegamento tra Italia e, rispettivamente, Grecia, Albania, Montenegro e Croazia.

(235) La Commissione deve accertare se su tali linee esistessero operatori concorrenti che offrivano servizi simili o comparabili a quelli offerti dall'operatore pubblico e che rispondessero ai requisiti prescritti dalle autorità pubbliche. Le autorità italiane non hanno informato la Commissione in merito a eventuali modifiche sostanziali concernenti gli obblighi di servizio pubblico o la situazione concorrenziale su tali linee a seguito dell'annullamento della decisione del 2005.

(236) Come precisato sotto, Adriatica è stata incaricata di una missione di interesse generale che comportava costi che la società non avrebbe dovuto sostenere se avesse agito conformemente al proprio interesse commerciale.

— Italia/Grecia

(237) Il collegamento marittimo Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso che univa le regioni centrali dell'Unione a una delle sue regioni periferiche, era di importanza vitale per i traffici commerciali e turistici, in particolare se si tiene conto dell'instabilità politica che aveva reso difficili i collegamenti terrestri alternativi.

(238) Nel 1977, su richiesta comune delle autorità italiane e greche, questo collegamento marittimo è stato inserito nell'elenco delle linee ferroviarie e dei servizi automobilistici o di navigazione ai quali si applica la convenzione internazionale relativa al trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per via ferroviaria (CIV) del 7 febbraio 1970. Per poter prestare i servizi marittimi offerti su questa linea, Adriatica ha aderito alla Comunità EURAIL.

(239) Dalle informazioni fornite alla Commissione in occasione della riunione del 26 ottobre 2001 è emerso che tra il 1992 e il 1999 Adriatica aveva effettuato in media 265 viaggi all'anno su questa linea, trasportando in media 161 440 passeggeri, 24 376 veicoli e 104 437 metri lineari di merci all'anno. Come indicato dalle autorità italiane con lettera del 17 febbraio 2004, tra il 1996 ed il 1999 gli operatori in concorrenza con Adriatica non assicuravano un servizio che desse le medesime garanzie in termini di qualità delle unità utilizzate e, tra l'altro, di regolarità e frequenza dei servizi.

([51]) L'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo prevede che gli Stati membri possono 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. L'articolo 4, paragrafo 2, dello stesso regolamento stabilisce altresì che nell'imporre obblighi di servizio pubblico gli Stati membri sono tenuti a rispettare le esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave, e che qualsiasi compenso dovuto per obblighi di servizio pubblico, se previsto, deve essere reso disponibile a tutti gli armatori dell'Unione.

([52]) 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).

(240) Adriatica ha operato su questa linea fino alla fine del 1999. Al termine del piano quinquennale 1995-1999, Adriatica ha sospeso le attività svolte con navi proprie sul collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso e ha smesso di ricevere le sovvenzioni pubbliche per l'esercizio di questa linea. Al fine di garantire i servizi di trasporto passeggeri tra Brindisi e Patrasso contemplati dalla convenzione CIV, tra il 2000 e il 2004 Adriatica ha stipulato accordi contrattuali con altri operatori marittimi.

(241) La Commissione ritiene che le autorità italiane fossero legittimate a coprire il disavanzo d'esercizio per servizi di linea regolari verso porti che servivano regioni periferiche dell'Unione, qualora le libere forze di mercato non garantissero un livello di servizio sufficiente. Sulla base di quanto sopra, la Commissione ritiene che la concessione di sovvenzioni pubbliche per l'esercizio di questa linea possa essere, in linea di principio, giustificata.

(242) La Commissione conclude pertanto che l'esercizio dei collegamenti marittimi tra Italia e Grecia da parte di Adriatica costituiva un SIEG effettivo.

— Italia/Albania

(243) I collegamenti con l'Albania sono cominciati nel 1983 quando, sulla base di un accordo bilaterale Italia-Albania del 1983 ([53]), Adriatica ha attivato la linea Trieste/Durazzo per servizi misti di trasporto passeggeri e merci. Tra il 1991 e il 1998, il traffico tra l'Italia e l'Albania è aumentato in maniera esponenziale, da 20 096 passeggeri nel 1991 a 357 078 passeggeri nel 1999. I collegamenti operati da Adriatica (Trieste/Durazzo, Ancona/Durazzo e Bari/Durazzo) erano necessari per rispondere alle esigenze di trasporto della popolazione locale, in particolare i gruppi a reddito più basso, e per mantenere buone relazioni di vicinato con l'Albania. L'interesse dell'Italia è dettato dai forti legami storici, politici ed economici tra i due paesi, dalle centinaia di migliaia di albanesi che sono immigrati in Italia nel XX secolo e dai pochi coloni italiani che vivevano in Albania fino al 1992. Inoltre, negli anni Novanta i traghetti Adriatica hanno svolto un ruolo fondamentale nel sostegno logistico e umanitario fornito dall'Italia all'Albania durante la crisi politica che ha seguito il crollo del regime albanese.

(244) Adriatica era soggetta a vincoli in termini di linee da servire, frequenza e tariffe applicabili (stabilite ex ante dall'Italia) e in termini di navi/traghetti da utilizzare, che dovevano essere autorizzati dall'amministrazione italiana.

(245) Sulla linea Trieste/Durazzo (25 ore di viaggio), Adriatica non aveva concorrenti. Nel periodo 1995-1998, Adriatica effettuava su questa linea due viaggi settimanali durante tutto l'anno con traghetti per il trasporto di passeggeri e merci. La capacità massima offerta era di 800 passeggeri a partenza. Nel 1999, a seguito di una modifica del piano quinquennale 1995-1999, approvata con decreto ministeriale del 17 luglio 1998, Adriatica ha operato sulla linea solo con servizi di trasporto merci. A partire dal 2000 (ossia al termine del secondo piano quinquennale), l'Italia ha deciso di interrompere il servizio su questa linea, perché la domanda di traffico aveva cominciato a contrarsi ed era evidente che gli operatori privati che stavano entrando sul mercato erano in grado di fornire servizi sufficienti sulla linea.

(246) Anche sulla linea Ancona/Durazzo (18-19 ore di viaggio), Adriatica non aveva concorrenti. Secondo il piano 1995-1999, Adriatica doveva operare su questa linea due volte a settimana. Nel 2001, Adriatica effettuava quattro viaggi a settimana, con cinque traghetti per il trasporto di passeggeri e merci. La capacità massima offerta era di 800-1 080 passeggeri (a seconda del tipo di traghetto) a partenza. La linea è stata operata fino al 2004, quando Adria Ferries è entrata nel mercato con una capacità sufficiente a soddisfare la domanda (utilizzando un traghetto con una capacità di 800 passeggeri e 25 autocarri).

(247) Sulla linea Bari/Durazzo (otto ore di viaggio), Adriatica operava in concorrenza con altri operatori (UE e non UE), che tuttavia utilizzavano navi vecchie e fornivano servizi che non garantivano la regolarità e l'affidabilità richieste per soddisfare le esigenze della popolazione. Secondo il piano 1995-1999, Adriatica doveva effettuare quattro viaggi a settimana su questa linea. Nel 1998, a seguito di una modifica del piano approvata dal ministero, i viaggi si sono ridotti a tre a settimana. La capacità totale offerta era di 1 080 passeggeri a partenza per tutto l'anno. Dai dati relativi alla domanda nel 2001 emerge che Adriatica era l'unica compagnia operante su questa linea che sarebbe stata in grado di soddisfare pienamente la domanda lungo tutto l'arco dell'anno (ossia 530 passeggeri al giorno in bassa stagione e 1 050 passeggeri al giorno in alta stagione). Inoltre, i prezzi di Adriatica non erano inferiori ai costi dei suoi concorrenti. Le informazioni presentate dalle autorità italiane dopo l'annullamento della decisione del 2005 ad opera del Tribunale dimostrano che i risultati sulla linea Bari/Durazzo erano positivi nel periodo 2004-2008. Benché le autorità italiane non siano state in grado di fornire i dati per linea con riferimento al biennio 2002-2003, nella loro risposta del 21 dicembre 2018 hanno confermato che Adriatica non ha percepito compensazioni per l'esercizio della linea nel periodo 2002-2008.

([53]) L'articolo 5 del protocollo incaricava Adriatica e la compagnia albanese Transship di organizzare le modalità del servizio di collegamento sulla linea.

(248) La Commissione conclude che Adriatica era l'unica compagnia che garantiva servizi di trasporto passeggeri e merci regolari ed affidabili sulle linee Trieste/Durazzo (fino al 2000), Ancona/Durazzo (fino al 2004) e Bari/Durazzo (fino alla fine del 2001) e che i servizi marittimi forniti da Adriatica su queste linee costituivano un SIEG effettivo. Per quanto concerne i servizi forniti da Adriatica sulla linea Bari/Durazzo nel periodo 2002-2008, non occorre accertare l'esistenza di SIEG effettivi, in quanto Adriatica non ha percepito aiuti a titolo di compensazione per la prestazione di questi servizi.

— Italia/Montenegro

(249) Sul collegamento tra l'Italia e il Montenegro, Adriatica operava le linee Ancona/Bar e Bari/Bar. Entrambi i collegamenti erano stati istituiti da Adriatica nel 1997 a seguito della richiesta espressa dalle autorità montenegrine di un collegamento marittimo regolare tra il porto commerciale del paese e i porti settentrionali e meridionali dell'Italia, per poi essere interrotti nel 1999 a causa della guerra in Kosovo. A quell'epoca l'Italia aveva interesse a garantire collegamenti regolari verso e dal Montenegro, nell'intento di rafforzare la cooperazione regionale e sostenere il processo di democratizzazione degli Stati della Repubblica federale di Iugoslavia (ossia Serbia e Montenegro). Bar era l'unico accesso al mare della Repubblica federale di Iugoslavia.

(250) Il collegamento marittimo Ancona/Bar è stato riattivato nel 2000 su richiesta delle autorità montenegrine, che nel 2001 hanno addirittura chiesto di aumentare la frequenza dei servizi forniti da Adriatica. Su questa linea, operata fino al 2004, Adriatica non ha mai avuto concorrenti.

(251) Il collegamento marittimo Bari/Bar è stato operato da Adriatica solo nel 1997 e nel 1998. Su questa linea, Adriatica era esposta alla concorrenza di due operatori (la compagnia di traghetti statale montenegrina e un operatore sloveno) che non offrivano le stesse garanzie in termini di qualità delle navi.

(252) In tale contesto, la Commissione conclude che i servizi marittimi forniti da Adriatica tra l'Italia e il Montenegro costituivano SIEG effettivi, in quanto Adriatica era l'unica compagnia che garantiva servizi di trasporto merci e passeggeri regolari e affidabili su queste linee.

— Italia/Croazia

(253) Sul collegamento tra l'Italia e la Croazia, Adriatica operava le linee Ancona/Spalato e Bari/Dubrovnik.

(254) L'esercizio del collegamento marittimo Ancona/Spalato tra l'Italia e la Croazia, concesso nel 1960 a operatori privati, era stato trasferito ad Adriatica con la legge 27 febbraio 1978, n. 42. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è emerso che i servizi, interrotti nel 1991, sono stati ripristinati nel 1994, su espressa richiesta del governo della Repubblica di Croazia. Inoltre, l'Italia aveva interesse a garantire collegamenti regolari con la Croazia (e in particolare la regione della Dalmazia) considerando il numero significativo di italiani e persone di discendenza italiana residenti nella regione. Nonostante le fluttuazioni dovute alla crisi del Kosovo, il traffico si è notevolmente sviluppato dal 1994. Adriatica effettuava due viaggi settimanali utilizzando un'unità mista durante tutto l'anno, mentre gli altri operatori (un operatore croato, uno liberiano e uno dell'Unione) erano sostanzialmente presenti soltanto nella stagione estiva e non soddisfacevano tutte le esigenze di servizio stabilite dalle autorità italiane nel quadro della convenzione. Nel 2006 la linea è stata soppressa.

(255) Il collegamento marittimo Bari/Dubrovnik era servito da Adriatica solo nel 1997 e nel 1998. L'unico concorrente su questa linea era la compagnia dei traghetti croata di proprietà statale.

(256) In tale contesto, la Commissione conclude che i servizi marittimi forniti da Adriatica tra l'Italia e la Croazia costituivano SIEG effettivi, in quanto Adriatica era l'unica compagnia che garantiva servizi di trasporto merci e passeggeri regolari e affidabili su queste linee.

Linee internazionali operate da Saremar

(257) Saremar operava la linea internazionale Santa Teresa di Gallura/Bonifacio tra la Sardegna e la Corsica.

(258) La Commissione è dell'avviso che il servizio offerto da Saremar sulla linea Sardegna/Corsica (Santa Teresa/Bonifacio) rispondesse a una reale esigenza che non avrebbe potuto essere soddisfatta dalle sole forze di mercato.

(259) In particolare, su questa linea Saremar effettuava due corse giornaliere di andata e ritorno durante tutto l'anno, utilizzando un'unità mista con una capacità totale di 560 passeggeri e 51 autoveicoli. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è emerso che si trattava di un collegamento transfrontaliero di breve distanza (10 miglia marine) e di interesse principalmente locale, tanto per le comunità sarde che per le vicine comunità corse. Il collegamento di linea tra Santa Teresa e Bonifacio garantiva in primo luogo la mobilità dei lavoratori frontalieri e un flusso regolare di merci tra la Corsica meridionale e la Sardegna settentrionale. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è risultato che tale collegamento era stato espressamente richiesto dalle comunità locali, sarde e corse.

(260) Il servizio fornito dal concorrente non rispondeva ai requisiti di regolarità e frequenza imposti dalle autorità italiane. Inoltre, l'operatore in questione non era presente in via continuativa durante il periodo di bassa stagione.

(261) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che l'obiettivo di assicurare tutto l'anno un collegamento di linea tra due regioni insulari, corrispondente a una legittima necessità pubblica espressa dalle autorità locali e regionali interessate, non poteva essere garantito dal libero gioco delle forze di mercato. La linea internazionale operata da Saremar costituiva quindi un SIEG effettivo.

5.1.3.3. Atto di incarico adeguato

(262) Conformemente ai punti 15 e 16 della disciplina SIEG del 2012, i beneficiari sono stati espressamente incaricati della prestazione dei servizi in questione in virtù delle convenzioni iniziali e, per i periodi di tempo applicabili, dei piani quinquennali, che specificano chiaramente il contenuto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, i beneficiari e il meccanismo di compensazione.

(263) Le convenzioni iniziali sono contratti di servizio pubblico conclusi dallo Stato italiano con ciascuna delle cinque compagnie regionali dell'ex gruppo Tirrenia. Questi contratti imponevano alle compagnie l'obbligo di fornire i servizi (in termini di linee, frequenze, tipo di navi e tariffe, cfr. punto 97) descritti nei piani quinquennali e definivano le regole principali alla base del meccanismo di compensazione applicato nei piani quinquennali. Come accennato ai punti 95 e 96, le convenzioni iniziali prevedevano che l'importo della sovvenzione annua fosse stabilito sulla base di una domanda presentata dal beneficiario e approvata dal ministero. Le convenzioni iniziali specificavano i vari elementi di costo e di ricavo da prendere in considerazione per il calcolo della compensazione e della remunerazione del capitale investito. L'articolo 3 delle convenzioni iniziali prevedeva anche disposizioni intese a evitare e recuperare le eventuali sovracompensazioni. Da un lato, le compagnie regionali erano obbligate a comunicare immediatamente al ministero eventuali variazioni nei risultati previsti nella domanda presentata, per consentire l'immediato adeguamento della compensazione. Dall'altro, l'assenza di una sovracompensazione era controllata anche ex post e le compagnie regionali erano obbligate a restituire allo Stato eventuali importi ricevuti in eccesso.

(264) Queste considerazioni si applicano allo stesso modo a tutte le compagnie regionali.

5.1.3.4. Proporzionalità della compensazione

(265) Secondo le informazioni fornite dall'Italia, la compensazione concessa ad Adriatica e Saremar per l'esercizio delle linee internazionali corrispondeva al disavanzo netto registrato sulla linea interessata.

(266) Per quanto concerne la ragionevolezza della compensazione, sulla base delle considerazioni di cui ai punti 168 e da 163 a 172, la Commissione ritiene che la compensazione si sia limitata ai costi netti sostenuti per la prestazione dei servizi e che la remunerazione concessa all'operatore sia stata ragionevole, in linea con i punti 21 e 22 della disciplina SIEG del 2012. Inoltre, almeno a partire dal 1º gennaio 2004, tutte le attività di servizio pubblico imposte dall'Italia alle compagnie regionali hanno dovuto essere contabilizzate separatamente per ciascuna linea. È pertanto possibile concludere che le compagnie regionali hanno rispettato l'obbligo di trasparenza introdotto dalla direttiva 2006/111/CE della Commissione ([54]) (cfr. punto 18 della disciplina SIEG del 2012).

(267) Per quanto concerne nello specifico gli investimenti previsti dai piani quinquennali, nella decisione di avvio la Commissione aveva espresso dubbi circa le modalità di finanziamento degli investimenti necessari alla prestazione dei servizi sovvenzionati nel quadro delle convenzioni iniziali. La Commissione desiderava in particolare valutare in quale misura le spese per l'acquisto e l'ammortamento delle navi venissero prese in considerazione ai fini del calcolo della compensazione annua. Inoltre, il fatto di assicurare alle compagnie regionali una sovvenzione comprensiva delle spese di ammortamento della flotta fino al 2008 avrebbe potuto essere equiparata a una garanzia implicita da parte dello Stato italiano, che consentiva all'operatore pubblico di non sobbarcarsi il rischio economico inerente a qualsiasi investimento.

([54]) 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).

(268) Le convenzioni iniziali imponevano alle compagnie regionali di impiegare sulle linee sovvenzionate navi di età inferiore a 20 anni e di loro proprietà (salvo deroga espressa delle pubbliche autorità). Quest'obbligo, che costituisce un obbligo di servizio pubblico, aveva spinto le compagnie regionali a rinnovare buona parte della flotta nel corso della durata delle convenzioni iniziali, in considerazione dell'età raggiunta dalle navi utilizzate sulle linee contemplate dal primo piano quinquennale (1990-1994). Inoltre, la tipologia delle navi da utilizzare su ciascuna delle linee servite dalle compagnie era prescritta da un decreto ministeriale che approvava o modificava ciascun piano quinquennale. L'acquisto di ogni nuova unità, come pure la cessione o la dismissione delle unità più vecchie, dovevano essere autorizzati con decreto ministeriale, recante anche l'indicazione precisa del servizio cui doveva essere adibita l'unità in questione. Gli investimenti effettuati dalle compagnie regionali dovevano poi armonizzarsi con la strategia di sviluppo dei servizi prestati durante il quinquennio di riferimento, formulata nel piano quinquennale approvato dall'autorità pubblica.

(269) In considerazione di queste norme specifiche, la Commissione ha esaminato se, nei quinquenni 1990-1994 e 1995-1999, le spese per l'acquisto di nuove unità e le spese di ammortamento delle unità utilizzate dalle compagnie regionali sulle linee di servizio pubblico corrispondessero ai requisiti stabiliti dalle autorità italiane e se fossero state considerate in modo proporzionato nel calcolo della compensazione annua. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane è risultato che la messa in servizio di nuove navi era sempre stata accompagnata dalla contestuale dismissione di unità più vecchie, per cui nel complesso non si è verificato un aumento della capacità per effetto del rinnovo della flotta delle compagnie regionali.

(270) Per quanto concerne le spese per l'acquisto di nuove unità, dalle medesime informazioni è emerso quanto segue: i) gli acquisti sono stati effettuati in parte attingendo alle risorse proprie della compagnia e in parte ricorrendo a prestiti bancari; ii) i tassi di interesse praticati dagli enti creditizi interessati corrispondevano ai tassi di cui beneficiavano, nello stesso periodo, imprese comparabili in termini di dimensioni e fatturato in altri settori dell'economia ([55]); iii) le compagnie regionali non hanno beneficiato di alcuna garanzia diretta da parte delle autorità italiane per il rimborso di tali prestiti. La Commissione riconosce che l'esistenza stessa di una convenzione stipulata con lo Stato aveva dato agli investitori la certezza che i loro impegni sarebbero stati onorati e alle compagnie regionali la possibilità di ammodernare la propria flotta senza farsi carico di rischi economici che invece avrebbe dovuto sopportare un operatore commerciale. Questo vantaggio era tuttavia inerente al regime istituito dalle convenzioni iniziali, stipulate per una durata di vent'anni prima dell'entrata in vigore del regolamento sul cabotaggio marittimo e degli orientamenti marittimi. Peraltro, come già rilevato, le nuove navi acquistate dalle compagnie regionali in virtù delle convenzioni iniziali erano adibite esclusivamente ai servizi di linea previsti dai piani quinquennali. Di conseguenza, il vantaggio era parte integrante delle convenzioni iniziali.

(271) Per quanto riguarda i costi di ammortamento delle navi utilizzate dalle compagnie regionali sulle linee contemplate dai piani quinquennali, la Commissione rileva che essi costituiscono uno degli elementi di costo che, a norma dell'articolo 5 delle convenzioni iniziali, rientravano nel calcolo della sovvenzione annua. Secondo i criteri stabiliti dalle convenzioni iniziali, l'ammortamento era calcolato in modo lineare su un periodo di 20 anni, ad eccezione delle unità superveloci per le quali il periodo di ammortamento era limitato a 15 anni. Poiché dall'esame della contabilità analitica di queste linee non sono emersi elementi di sovracompensazione, la Commissione conferma che il meccanismo istituito dalle convenzioni iniziali per tenere conto dell'ammortamento delle navi nel calcolo della compensazione annua può essere autorizzato a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(272) La prestazione di servizi di interesse economico generale presuppone l'impiego di navi di tipologia e capacità predeterminate dalle autorità pubbliche, il cui ammortamento può, quindi, concorrere al calcolo della compensazione annua, purché le navi in questione siano state acquistate dalla compagnia alle normali condizioni di mercato allo scopo di adempiere alla missione affidatale e siano impiegate esclusivamente per i servizi di trasporto di linea sulle rotte contemplate dalla convenzione.

(273) Nel caso delle compagnie regionali, la Commissione rileva che tutte le navi di cui trattasi sono state esclusivamente adibite a servizi pubblici e che, pertanto, il loro ammortamento può essere integralmente preso in considerazione ai fini del calcolo della sovvenzione annua. Analoghe considerazioni valgono per gli investimenti necessari per la prestazione dei servizi previsti dalle autorità italiane per il quinquennio 2000-2004, che corrispondono, per tipologia e capacità, agli impegni sottoscritti dalle stesse autorità in ordine al livello del servizio.

([55]) A titolo di esempio, l'acquisto di due unità veloci è stato finanziato nel 1999 dal Banco di Napoli con un prestito di 160 miliardi di ITL a un tasso variabile pari al tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato dello 0,40 % e rimborsabile in dieci anni. Dalle informazioni trasmesse dalle autorità italiane risulta che lo stesso ente creditizio ha accordato, alla stessa epoca, aperture di credito a diverse altre grandi società a condizioni praticamente identiche.

(274) Alla luce di quanto precede, la Commissione osserva inoltre che la necessità di ammortizzare gli investimenti richiesti per la prestazione del servizio giustificava la durata relativamente lunga del periodo di incarico (cfr. punto 17 della disciplina SIEG del 2012).

(275) Per quanto riguarda gli investimenti aggiuntivi previsti dal piano industriale per il periodo 1999-2002, l'attuazione di tale piano è stata sospesa in seguito all'avvio del procedimento di indagine formale e non è stata ripresa.

5.1.3.5. Distorsione della concorrenza contraria all'interesse dell'Unione

(276) La procedura di cui all'articolo 108 del TFUE non deve pervenire a un risultato contrario a norme specifiche del trattato ([56]). La Commissione non può pertanto dichiarare compatibile con il mercato interno un aiuto di Stato che, in considerazione di determinate sue modalità, contrasti con altre disposizioni del trattato. L'obbligo della Commissione di rispettare la coerenza tra gli articoli 107 e 108 del TFUE e altre norme del trattato s'impone in particolare qualora anche le altre norme riguardino, come nel caso di specie, l'obiettivo di una concorrenza non falsata nel mercato interno ([57]).

(277) Il rispetto delle condizioni previste dalla disciplina SIEG del 2012, come accertato sopra, è di norma sufficiente per garantire che gli aiuti non falsino la concorrenza in misura contraria agli interessi dell'Unione (cfr. punto 51 della disciplina SIEG del 2012).

(278) Per quanto attiene ad Adriatica, tuttavia, la Commissione rileva che, tra il 30 ottobre 1990 e il luglio 1994, Adriatica ha partecipato a un cartello per la fissazione dei prezzi da applicare ai veicoli commerciali sulla linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, in contrasto con l'articolo 101 del TFUE ([58]), mentre beneficiava di aiuti per assicurare tale collegamento. A seguito dell'adozione della decisione del 2005 la Corte ha confermato questa valutazione ([59]).

(279) La compensazione degli obblighi di servizio pubblico versata per l'esercizio della linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso da gennaio 1992 a luglio 1994, quando il beneficiario partecipava al cartello per la fissazione dei prezzi vietato dall'articolo 101 del TFUE, non può essere considerata compatibile con il mercato interno. Benché lo scopo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico fosse proprio quello di agevolare il trasporto di merci e passeggeri sulla rotta Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, il beneficiario dell'aiuto partecipava a un cartello per la fissazione dei prezzi che ostacolava il trasporto di merci esattamente sulla stessa rotta. La partecipazione di Adriatica al cartello era quindi in diretto contrasto con lo scopo dell'aiuto al SIEG concesso ad Adriatica al fine di agevolare il trasporto marittimo su quella linea.

(280) Ne consegue che la constatazione dell'incompatibilità dell'aiuto e il conseguente ordine di recupero dello stesso non equivarrebbero a una nuova sanzione, come affermato dall'Italia. Tale incompatibilità deriva semplicemente dalla partecipazione del beneficiario dell'aiuto a un cartello riferito a servizi che il beneficiario avrebbe dovuto rendere più accessibili ai consumatori, invece di farne oggetto di un cartello a scapito dei consumatori. Tenuto conto della tipologia dei servizi resi a fronte della compensazione pubblica, che riguardavano allo stesso tempo veicoli commerciali, passeggeri e merci, la partecipazione del beneficiario a un cartello inteso a stabilire i prezzi da applicare al trasporto di veicoli commerciali consente di trarre conclusioni per il collegamento nel suo insieme. Il cartello riguardava precisamente il traffico di veicoli commerciali che le autorità italiane intendevano agevolare grazie alla sovvenzione.

(281) Inoltre, il cartello falsava pesantemente la concorrenza sul mercato rilevante, ossia la linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, mentre l'aiuto al SIEG sulla stessa linea avrebbe dovuto essere concesso secondo modalità tali da limitare al minimo le distorsioni della concorrenza. La partecipazione del beneficiario a un cartello per la fissazione dei prezzi su tale linea ha amplificato gli effetti distorsivi dell'aiuto, che pertanto ha avuto effetti negativi considerevoli su altri Stati membri e sul funzionamento del mercato interno. Oltretutto, è plausibile che, in assenza di sovvenzioni pubbliche, Adriatica non avrebbe avuto la forza economica per partecipare al cartello.

(282) Infine, all'epoca Adriatica era interamente controllata da una società pubblica. Quindi, quella parte delle autorità italiane era a conoscenza del cartello e dei suoi effetti pregiudizievoli per i consumatori, mentre un'altra parte delle autorità italiane continuava a concedere l'aiuto al SIEG che avrebbe dovuto assistere i consumatori su quella medesima linea con la minore distorsione possibile della concorrenza.

([56]) Cfr. sentenza del 21 maggio 1980, *Commissione/Italia*, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, punto 11; sentenza del 15 giugno 1993, *Matra SA/Commissione*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punto 41; e sentenza del 19 settembre 2000, *Germania/Commissione*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punto 78.

([57]) Sentenza del 15 giugno 1993, *Matra SA/Commissione*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punti 42 e 43.

([58]) Decisione 1999/271/CE della Commissione, del 9 dicembre 1998, relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE (IV/34466 — Traghetti greci) (GU L 109 del 27.4.1999, pag. 24), confermata, su questo punto, dalla sentenza dell'11 dicembre 2003, *Adriatica di Navigazione/Commissione*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Ordinanza della Corte del 16 febbraio 2006, *Adriatica di navigazione/Commissione*, C-111/04P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione conclude che l'aiuto sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico a favore di Adriatica per l'esercizio della linea Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso tra gennaio 1992 e luglio 1994 è incompatibile con il mercato interno.

5.2. **Il trattamento fiscale preferenziale**

(284) Nel periodo 1996-2008, le navi del gruppo Tirrenia hanno goduto di un trattamento fiscale preferenziale per l'approvvigionamento di carburante e di oli lubrificanti utilizzati come carburante ai fini della navigazione.

(285) L'Italia ha introdotto questo trattamento preferenziale con il decreto-legge 26 ottobre 1995, n. 504 e l'ha esteso a tutto il naviglio immobilizzato in un porto per operazioni di manutenzione in virtù di una decisione del 2 marzo 1996.

(286) Nella sentenza del 10 maggio 2005 nella causa C-400/99, la Corte di giustizia ha concluso che il trattamento fiscale non avrebbe dovuto essere sospeso in quanto aiuto illegale, poiché nel 1996 le autorità italiane avevano esteso il regime a tutto il naviglio immobilizzato in un porto per operazioni di manutenzione.

(287) A prescindere dalla questione se la misura configurasse un aiuto di Stato, la Commissione rileva che, a seguito della decisione del 2005, né la Commissione né l'Italia, su richiesta della Commissione, hanno preso provvedimenti in merito alla stessa. Qualsiasi decisione adottata dalla Commissione su questo punto sarebbe pertanto successiva alla scadenza del termine di prescrizione di 10 anni ([60]).

(288) In considerazione di quanto precede, la Commissione conclude che il trattamento fiscale preferenziale è da considerarsi un aiuto esistente a norma dell'articolo 17 del nuovo regolamento di procedura.

6. **CONCLUSIONI**

(289) La compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa alle compagnie regionali dell'ex gruppo Tirrenia per l'esercizio di linee *di cabotaggio* fino alla fine del 2008 configura un aiuto esistente a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo del 1992.

(290) La compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Saremar e Adriatica per l'esercizio delle linee *internazionali* a norma delle convenzioni iniziali fino alla fine del 2008 costituisce un nuovo aiuto. L'aiuto è compatibile con il mercato interno, fatta eccezione per l'aiuto concesso ad Adriatica per il periodo da gennaio 1992 a luglio 1994 per l'esercizio del collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, che è incompatibile con il mercato interno in quanto strettamente connesso a un cartello vietato dall'articolo 101 del TFUE.

(291) Il trattamento fiscale preferenziale per l'approvvigionamento di carburante e oli lubrificanti applicato alle navi del gruppo Tirrenia nel periodo 1995-2008 configura un aiuto esistente a norma dell'articolo 17 del nuovo regolamento di procedura.

7. **RECUPERO**

(292) Conformemente al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata degli organi giurisdizionali dell'Unione, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto col mercato interno, è competente a decidere che lo Stato membro interessato deve abolire o modificare tale aiuto ([61]). Gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno anche stabilito in più occasioni che l'obbligo di uno Stato membro di sopprimere un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è inteso a ripristinare lo status quo ante ([62]).

(293) Gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno stabilito al riguardo che questo obiettivo è raggiunto una volta che il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato interno rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ([63]).

(294) In linea con la giurisprudenza, l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 stabilisce *che* «nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario».

([60]) Poiché la decisione del 2005 (del 16 marzo 2004) era oggetto di un procedimento dinanzi alla Corte di giustizia tra il 24 giugno 2004 e il 4 marzo 2009, il termine di prescrizione di 10 anni, con decorrenza dall'ultimo provvedimento preso dalla Commissione sulla misura in questione e sospeso durante il procedimento dinanzi alla Corte, è scaduto alla fine di novembre 2018 (26 novembre 2018).

([61]) Sentenza del 12 luglio 1973, *Commissione/Germania*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.

([62]) Sentenza del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 66.

([63]) Cfr. sentenza del 17 giugno 1999, *Belgio/Commissione*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

(295) Quindi, poiché la misura accordata ad Adriatica di cui al punto 290 è stata attuata in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e si deve considerare un aiuto illegale e incompatibile, tale aiuto deve essere recuperato al fine di ripristinare la situazione che esisteva sul mercato prima che fosse concesso. L'importo da recuperare comprende gli interessi fino alla data dell'effettivo recupero.

(296) Il 22 luglio 2004, con effetto dal 1º settembre 2004, Adriatica si è fusa con Tirrenia, che ha rilevato le linee operate da Adriatica. L'attivo, il passivo e i contratti in corso sono stati interamente rilevati da Tirrenia, l'unica entità rimasta dopo la fusione.

(297) Dopo l'adozione della decisione del 2005, l'Italia ha ordinato il recupero degli aiuti concessi ad Adriatica da gennaio 1992 a luglio 1994 per la gestione del collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, quantificati dalle autorità italiane in 8 651 600 EUR al 31 dicembre 2006 (3 207 810 EUR di capitale e 5 443 790 EUR di interessi) ([64]). Nell'ordine di recupero del 28 febbraio 2007, indirizzato a Tirrenia, l'Italia ha indicato che quest'ultima era tenuta a pagare un importo aggiuntivo per il periodo tra il 1º gennaio 2007 e la data effettiva di pagamento della somma sopracitata. Il 26 marzo 2007 Tirrenia ha rimborsato 8 651 600 EUR. Nella sua lettera del 21 dicembre 2018, l'Italia ha confermato che, dopo la sentenza del 2009 che annullava la decisione del 2005, non aveva restituito al beneficiario le somme recuperate. In base alle informazioni a disposizione della Commissione pare tuttavia che a Tirrenia non sia stato richiesto di rimborsare ulteriori fondi a titolo degli interessi maturati tra il 31 dicembre 2006 e il 26 marzo 2007.

(298) La Commissione osserva pertanto che le autorità italiane dovranno ricalcolare l'ammontare totale degli interessi dovuti, maturati sull'importo di capitale dell'aiuto quantificato in 3 207 810 EUR, da quando l'aiuto è stato messo a disposizione del beneficiario fino alla data del rimborso completo. In seguito, le autorità italiane dovranno dedurre dal risultato di questo calcolo l'importo di interessi già versati dal beneficiario il 28 febbraio 2007.

(299) La Commissione rileva che l'Italia ha ritenuto nel 2007, e ancora a dicembre 2018, che Tirrenia fosse tenuta a rimborsare l'aiuto concesso ad Adriatica, come descritto al punto 297. Peraltro, Tirrenia ha accettato questa conclusione, provvedendo al rimborso dell'aiuto dovuto da Adriatica, come descritto al punto 297. La Commissione intende comunque esaminare in autonomia la possibile continuità economica tra Adriatica e Tirrenia, per stabilire quale società è tenuta al rimborso dell'aiuto.

8. **CONTINUITÀ ECONOMICA**

(300) Nel caso in cui il beneficiario di un aiuto di Stato illegale e incompatibile sia stato successivamente venduto o ceduto, l'obbligo di rimborso può essere esteso alle altre imprese cui sono state trasferite le azioni o l'attività del beneficiario (successori) ([65]). Un'impresa che prosegue l'attività dell'impresa iniziale deve essere considerata beneficiaria dell'aiuto di Stato, purché vi siano aspetti del trasferimento da cui si possa desumere che l'attività è stata effettivamente proseguita. Inoltre, nei casi di fusione o altre forme di riorganizzazione aziendale, l'obbligo di restituire l'aiuto può essere trasferito all'entità rimasta ([66]). Se, viceversa, è possibile dimostrare che il destinatario iniziale continua a godere del beneficio dell'aiuto illegale (malgrado il trasferimento di taluni attivi), l'obbligo di rimborso rimane in capo al destinatario iniziale dell'aiuto.

(301) Secondo la sentenza della Corte dell'8 maggio 2003, *Italia e SIM 2/Commissione* ([67]), sulla quale la Commissione ha fondato le proprie decisioni relative a Olympic Airlines, Alitalia e SERNAM ([68]), la valutazione della continuità economica tra il beneficiario dell'aiuto e l'impresa alla quale sono state trasferite le sue attività è stabilita mediante

([64]) Questo importo è stato calcolato da un gruppo di lavoro istituito con un decreto interministeriale emanato il 3 dicembre 2004.

([65]) Sentenza del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punto 57. Rimborsando l'aiuto, il beneficiario deve rinunciare al vantaggio di cui aveva fruito sul mercato e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata.

([66]) Sentenza della Corte di giustizia del 7 marzo 2018, *SNCF Mobilités/Commissione*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, punto 113.

([67]) Sentenza della Corte dell'8 maggio 2003, *Repubblica italiana e SIM 2 Multimedia SpA/Commissione*, cause riunite C-328/99 e C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Decisione della Commissione, del 17 settembre 2008, aiuti di Stato N 321/2008, N 322/2008 e N 323/2008 — Grecia — Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; decisione della Commissione, del 12 novembre 2008, aiuto di Stato N 510/2008 — Italia — Cessione dei beni della compagnia aerea Alitalia; decisione della Commissione, del 4 aprile 2012, SA.34547 — Francia — Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

una serie di indicatori. È possibile prendere in considerazione i seguenti elementi, che tuttavia non devono essere soddisfatti cumulativamente per stabilire la continuità economica tra due società ([69]):

— congruità del prezzo di vendita rispetto al prezzo di mercato;

— oggetto del trasferimento (attivi e passivi, forza lavoro, esistenza di aggregati funzionali di attivi);

— identità dell'acquirente/degli acquirenti;

— momento del trasferimento (dopo l'avvio della valutazione preliminare, il procedimento di indagine formale o la decisione finale);

— logica economica e scopo dell'operazione.

(302) Adriatica era interamente di proprietà di Tirrenia. Inoltre, gli ultimi proprietari di Tirrenia erano gli stessi di Adriatica (ossia la società pubblica *Fintecna — Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, azionista unico di Tirrenia al 30 gennaio 2004). Si tratta di chiari indicatori di una continuità economica tra le due società, rispetto a uno scenario diverso nel quale i proprietari fossero entità indipendenti.

(303) In sostanza, la vendita di Adriatica a Tirrenia è stata un semplice trasferimento tra una controllata e la sua proprietaria, senza che fosse organizzata una gara d'appalto, né pagato un prezzo.

(304) Per quanto riguarda l'oggetto dell'operazione, Adriatica è stata venduta come azienda in attività e Tirrenia ha rilevato tutti i suoi obblighi a titolo della convenzione iniziale conclusa tra Adriatica e lo Stato italiano. La Commissione non ha indicazioni del fatto che Tirrenia abbia introdotto cambiamenti nella politica commerciale, del personale o di produzione di Adriatica dopo la diretta acquisizione della sua attività. Quanto più ampia è la parte dell'impresa originaria trasferita in una nuova entità, tanto maggiore è la probabilità che l'attività economica relativa a questi beni sia una mera prosecuzione dell'attività precedente, che beneficia ancora dell'aiuto incompatibile. Nella fattispecie, Tirrenia ha rilevato interamente l'attivo, il passivo e i rapporti contrattuali di Adriatica.

(305) Per quanto riguarda lo scopo dell'operazione, la Commissione osserva che, benché non esistano elementi di prova diretti del fatto che l'operazione fosse intesa a eludere la decisione di recupero e quindi evitarne gli effetti, Tirrenia ha deciso di acquisire Adriatica due giorni dopo che la Commissione ha adottato la decisione del 2005. La tempistica suggerisce pertanto che le due società fossero a conoscenza dell'indagine avviata dalla Commissione e ne abbiano tenuto conto nella decisione di fondere le rispettive attività in Tirrenia. Inoltre, la logica economica dell'operazione era chiaramente quella di portare avanti le attività di Adriatica con il nome Tirrenia.

(306) La Commissione conclude pertanto che esiste una continuità economica tra Tirrenia e Adriatica e che il recupero relativo ad Adriatica a norma della presente decisione deve essere esteso a Tirrenia. Di fatto, con la sua costante presenza operativa sul mercato, Tirrenia ha continuato a beneficiare dell'aiuto di Stato che era stato accordato alle attività economiche di Adriatica e che ha continuato a falsare il mercato.

(307) Di conseguenza, nell'effettuare il nuovo calcolo di cui al punto 298, l'Italia può tenere pienamente conto del rimborso di 5 443 790 EUR effettuato da Tirrenia il 26 marzo 2007, nella misura in cui questi fondi in seguito non sono stati restituiti a Tirrenia.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Gli aiuti concessi ad Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar tra il 1º gennaio 1992 e il 31 dicembre 2008 a titolo di compensazione per l'esercizio delle linee nazionali costituiscono aiuti esistenti.

2. Salvo il disposto del paragrafo 3, gli aiuti concessi dall'Italia ad Adriatica e Saremar tra il 1º gennaio 1992 e il 31 dicembre 2008 a titolo di compensazione per l'esercizio delle linee internazionali sono compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

([69]) Questa serie di indicatori è stata confermata dal Tribunale nella sua decisione del 28 marzo 2012, *Ryanair/Commissione*, causa T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, che ha confermato la decisione Alitalia.

3. Sono incompatibili con il mercato interno gli aiuti concessi ad Adriatica per il periodo da gennaio 1992 a luglio 1994 in relazione al collegamento Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso, cui è stata data illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Il trattamento fiscale degli oli minerali utilizzati come carburante per la navigazione è da considerarsi un aiuto esistente, in quanto né la Commissione, né l'Italia su richiesta della Commissione, hanno intrapreso azioni nei confronti di questa misura prima della scadenza del termine di prescrizione per il recupero dell'aiuto, di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589.

Articolo 2

1. L'Italia procede al recupero degli aiuti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, presso il beneficiario.

2. Le somme da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione del beneficiario fino a quella del loro effettivo recupero.

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 e del regolamento (CE) n. 271/2008 ([70]) che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004.

4. In base alle informazioni di cui dispone, la Commissione riconosce che l'Italia ha già recuperato dal beneficiario l'importo di capitale dell'aiuto e una parte degli interessi dovuti.

Articolo 3

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 2 è immediato ed effettivo.

2. L'Italia garantisce l'esecuzione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 4

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Italia trasmette le seguenti informazioni:

a) l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso il beneficiario;

b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;

c) i documenti attestanti che ai beneficiari è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. L'Italia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 1, paragrafo 3. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso i beneficiari.

Articolo 5

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

La Commissione può pubblicare gli importi dell'aiuto e degli interessi recuperati in applicazione della presente decisione, fatto salvo l'articolo 30 del regolamento (UE) 2015/1589.

Fatto a Bruxelles, il 2 marzo 2020

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva

([70]) Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1).