DECISIONE (UE) 2022/1328 DELLA COMMISSIONE

del 30 settembre 2021

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

[notificata con il numero C(2021) 6989]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

INDICE

Pagina

1. Procedimento 157
2. Contesto e descrizione delle misure oggetto di indagine 158
   2.1. Quadro generale 158
      2.1.1. Le convenzioni iniziali 158
      2.1.2. La proroga delle convenzioni iniziali 160
      2.1.3. La privatizzazione di Laziomar e la conclusione del nuovo contratto di servizio 161
   2.2. Misure rientranti nell'ambito di applicazione delle decisioni del 2011 e del 2012 161
   2.3. Descrizione dettagliata delle misure oggetto della presente decisione 161
      2.3.1. La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia 162
         2.3.1.1. Gli obblighi di servizio pubblico 162
         2.3.1.2. Bilancio e durata 162
      2.3.2. La privatizzazione di Laziomar 164
         2.3.2.1. La procedura di vendita e l'aggiudicazione definitiva 165
         2.3.2.2. Il contratto di vendita 165
         2.3.2.3. Procedimenti a livello nazionale 165
      2.3.3. Il nuovo contratto di servizi tra la Regione Lazio e Laziomar 166
         2.3.3.1. Il beneficiario 166
         2.3.3.2. Le rotte 166
         2.3.3.3. Durata 166
         2.3.3.4. Gli obblighi di servizio pubblico 166
         2.3.3.5. Le disposizioni in materia di compensazione e l'aggiudicazione definitiva 166
      2.3.4. La priorità nell'assegnazione degli accosti 168
      2.3.5. Le misure previste dalla legge del 2010 168
   2.4. La procedura di infrazione 2007/4609 168
3. Motivi per l'avvio e l'estensione del procedimento 170

3.1. La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia 170
3.1.1. Rispetto della sentenza Altmark ed esistenza di aiuti 170
3.1.2. Compatibilità 171
3.2. La privatizzazione di Laziomar 171
3.3. Il nuovo contratto di servizi tra la Regione Lazio e Laziomar 172
3.3.1. Rispetto della sentenza Altmark, esistenza di aiuti e compatibilità 172
3.3.2. Compatibilità 172
3.4. La priorità nell'assegnazione degli accosti 172
3.5. Le misure previste dalla legge del 2010 173
4. Osservazioni dell'Italia 173
4.1. Sugli obblighi di servizio pubblico e l'ambiente concorrenziale 173
4.2. Sulla privatizzazione di Laziomar 173
4.2.1. Sul prezzo di vendita di Laziomar 173
4.2.2. Sul carattere trasparente e non discriminatorio della procedura 174
4.3. Sulla conformità della proroga della convenzione iniziale e del nuovo contratto di servizio pubblico alle condizioni Altmark 174
4.4. Sulla priorità nell'assegnazione degli accosti 175
4.5. Sulle misure previste dalla legge del 2010 175
4.6. Sulle norme per il calcolo della compensazione per il periodo 2011-2019 e sul premio di rischio del 6,5 % stabilito dalla delibera del CIPE del 2010 175
4.7. Sulla conformità del nuovo contratto di servizio pubblico alla decisione SIEG del 2011 176
4.8. Sulla conformità del nuovo contratto di servizio pubblico alla disciplina SIEG del 2011 176
5. Valutazione 177
5.1. Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE 177
5.1.1. La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia 177
5.1.1.1. Risorse statali 177
5.1.1.2. Selettività 178
5.1.1.3. Vantaggio economico 178
5.1.1.4. Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi 179
5.1.1.5. Conclusione 179
5.1.1.6. Aiuto nuovo o esistente 180
5.1.2. L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato con il ramo di attività di Laziomar 180
5.1.2.1. Primo criterio Altmark 180
5.1.2.2. Secondo criterio Altmark 187
5.1.2.3. Terzo criterio Altmark 187
5.1.2.4. Quarto criterio Altmark 190
5.1.2.5. Conclusione 196
5.1.3. Le misure previste dalla legge del 2010 196
5.1.3.1. Possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi 196

5.1.3.2. Esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione ... 197
5.1.3.3. Possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare esigenze di liquidità ... 197
5.1.4. Conclusione in merito all'esistenza di un aiuto ... 198
5.2. Legittimità dell'aiuto ... 198
5.3. Compatibilità dell'aiuto ... 198
5.3.1. Norme applicabili ... 198
5.3.2. Effettivo servizio di interesse economico generale di cui all'articolo 106 TFUE ... 200
5.3.3. Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione ... 202
5.3.4. Durata del periodo di incarico ... 203
5.3.5. Rispetto della direttiva 2006/111/CE ... 203
5.3.6. Importo della compensazione ... 204
5.3.7. La priorità nell'assegnazione degli accosti ... 206
5.3.8. Conclusione ... 206
6. Conclusione ... 206

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 conformemente alle suddette disposizioni ([1]), e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Il 23 marzo 2009, il 9 dicembre 2009, il 21 dicembre 2009, il 6 gennaio 2010, il 27 settembre 2010 e il 12 ottobre 2010 la Commissione ha ricevuto sei denunce relative a diverse misure di sostegno adottate dall'Italia a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia ([2]). Le denunce riguardano la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a tali società dopo la scadenza dei contratti di servizio pubblico iniziali conclusi con l'Italia per il periodo compreso tra gennaio 1989 e dicembre 2008 (le «convenzioni iniziali»), misure supplementari di sostegno previste dal diritto nazionale nel contesto del processo di privatizzazione delle società, nonché determinate questioni riguardanti in particolare il processo di privatizzazione di Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia») e Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. («Siremar»).

(2) Il 29 luglio 2010 l'Italia ha notificato alla Commissione la compensazione corrisposta dall'Italia nel 2008, 2009 e 2010 a Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. («Caremar»). Tale notifica è stata nuovamente inviata il 1º dicembre 2010 in riferimento alla compensazione corrisposta a Caremar nel 2009 e nel 2010. La compensazione corrisposta a Caremar nel 2008 è stata oggetto di una decisione separata (cfr. considerando 20).

(3) Il 5 ottobre 2011 la Commissione ha avviato un procedimento di indagine formale nei confronti di varie misure adottate dall'Italia a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia («la decisione del 2011») ([3]). L'indagine ha riguardato, tra l'altro, la compensazione concessa a Caremar per la gestione di numerose rotte marittime a partire dal 1º gennaio 2009 e diverse altre misure concesse a tale società (cfr. considerando 38).

(4) All'epoca Caremar gestiva rotte di cabotaggio marittimo ([4]) nel golfo di Napoli (Regione Campania) e nell'arcipelago pontino (Regione Lazio). Successivamente la Regione Campania ha trasferito alla Regione Lazio le rotte dell'arcipelago pontino su base indipendente sotto la denominazione Laziomar S.p.A. («Laziomar») ([5]). Tale trasferimento è stato formalizzato il 1º giugno 2011 (cfr. considerando 32 e 33).

(5) La decisione del 2011 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le proprie osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

(6) Con lettera del 28 settembre 2011, l'Italia ha confermato l'intenzione di privatizzare le società regionali dell'ex Gruppo Tirrenia, tra cui Laziomar. Il 26 ottobre 2011 la Commissione ha inviato una richiesta di informazioni all'Italia in merito al processo di privatizzazione. Il 30 novembre 2011 l'Italia ha risposto alla richiesta di informazioni della Commissione del 26 ottobre 2011.

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

([2]) L'ex Gruppo Tirrenia era costituito dalle società Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. e Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Aiuti di Stato — Repubblica italiana — Aiuti di Stato SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN) e SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Aiuti di Stato alle società dell'ex Gruppo Tirrenia — Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 28 dell'1.2.2012, pag. 18).

([4]) Cfr. 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) («regolamento sul cabotaggio marittimo»).

([5]) Laziomar è stata costituita il 1º dicembre 2010 con la Regione Lazio quale socio unico.

(7) Il 15 novembre 2011 l'Italia ha presentato osservazioni in merito alle misure oggetto della decisione del 2011.

(8) Il 25 aprile 2012 la Commissione ha inviato una nuova richiesta di informazioni all'Italia in merito al processo di privatizzazione. L'Italia ha risposto con lettera del 22 maggio 2012.

(9) Il 7 novembre 2012 la Commissione ha esteso il procedimento d'indagine, tra l'altro, in relazione a determinate misure di sostegno supplementari concesse dalla Regione Lazio a Laziomar in relazione alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico. Una versione modificata di tale decisione è stata adottata dalla Commissione il 19 dicembre 2012 («la decisione del 2012») ([6]).

(10) La decisione del 2012 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le proprie osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

(11) L'11 dicembre 2012 l'Italia ha inviato le proprie osservazioni.

(12) Il 25 gennaio 2018, il 29 marzo 2018, il 31 agosto 2018, il 4 marzo 2019, il 15 aprile 2020, il 9 e 26 febbraio 2021 la Commissione ha richiesto informazioni aggiuntive all'Italia. L'Italia ha fornito tali informazioni il 26 aprile 2018, l'8 e il 31 maggio 2018, il 2 novembre 2018, l'11 dicembre 2018, il 30 aprile 2019, il 22 giugno 2020, il 22 febbraio 2021 e il 17 marzo 2021.

(13) La presente decisione riguarda soltanto gli eventuali aiuti concessi a favore di Laziomar specificati nella sezione 2.3. Tutte le restanti misure di cui alle decisioni del 2011 e del 2012 sono oggetto di indagini separate nel contesto dei casi SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e non sono pertanto trattate dalla presente decisione. In particolare, queste misure riguardano altre società dell'ex Gruppo Tirrenia.

2. CONTESTO E DESCRIZIONE DELLE MISURE OGGETTO DI INDAGINE

2.1. **Quadro generale**

2.1.1. *Le convenzioni iniziali*

(14) Il Gruppo Tirrenia, che è a lungo appartenuto all'Italia per il tramite della società Fintecna ([7]), comprendeva inizialmente sei società, ossia Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Tali società fornivano servizi di trasporto marittimo sulla base di contratti di servizio pubblico distinti conclusi con l'Italia nel 1991 e rimasti in vigore per 20 anni tra il gennaio del 1989 e il dicembre del 2008 («le convenzioni iniziali»). La società Fintecna deteneva il 100 % del capitale azionario di Tirrenia, che a sua volta era proprietaria delle società regionali Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Adriatica, che operava numerose rotte tra Italia e Albania/Croazia/Grecia/Montenegro, si è fusa con Tirrenia nel 2004.

(15) Tali convenzioni iniziali avevano lo scopo di garantire la regolarità e l'affidabilità dei suddetti servizi di trasporto marittimo, che per la maggior parte collegano l'Italia continentale con Sicilia, Sardegna e altre isole italiane minori. A tal fine, l'Italia ha concesso aiuti finanziari sotto forma di sovvenzioni corrisposte direttamente a ciascuna delle società del Gruppo Tirrenia.

(16) Il 1º giugno 2011 Laziomar ha iniziato a gestire una serie di rotte di cabotaggio marittimo tra la Regione Lazio e le isole limitrofe minori (cfr. considerando 33). Una descrizione delle rotte precise interessate è riportata nel considerando 43.

([6]) Aiuti di Stato — Repubblica italiana — Aiuti di Stato SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — Aiuti di Stato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia e dei loro acquirenti — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (GU C 84 del 22.3.2013, pag. 58).

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

(17) Il 6 agosto 1999 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») in relazione all'aiuto pagato sulla base delle convenzioni iniziali alle sei società che formavano all'epoca il Gruppo Tirrenia.

(18) Durante la fase di indagine, l'Italia ha richiesto di scomporre il caso relativo al Gruppo Tirrenia per dare priorità al raggiungimento di una decisione finale in relazione a Tirrenia. Tale richiesta era motivata dalla volontà dell'Italia di procedere alla privatizzazione del gruppo cominciando proprio da Tirrenia e dall'intento di accelerare detto processo in riferimento a questa impresa.

(19) La Commissione ha deciso di accogliere la richiesta dell'Italia e con decisione 2001/851/CE della Commissione ([8]) («la decisione del 2001») ha chiuso il procedimento avviato in merito agli aiuti corrisposti a Tirrenia. L'aiuto è stato dichiarato compatibile fatto salvo il rispetto di taluni impegni assunti dall'Italia.

(20) Con decisione 2005/163/CE ([9]) («la decisione del 2004»), la Commissione ha dichiarato che la compensazione concessa dall'Italia alle società del Gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia era parzialmente compatibile con il mercato interno, parzialmente compatibile fatto salvo il rispetto di numerosi impegni assunti dalle autorità italiane e parzialmente incompatibile con il mercato interno. La decisione si basava su dati contabili relativi al periodo compreso tra il 1992 e il 2001 e conteneva alcune condizioni destinate a garantire la compatibilità della compensazione per tutta la durata delle convenzioni iniziali.

(21) Con sentenza del 4 marzo 2009 nelle cause T-265/04, T-292/04 e T-504/04 ([10]) («la sentenza del 2009»), il Tribunale ha annullato la decisione del 2004.

(22) Con la sua decisione (UE) 2018/261 ([11]) («la decisione del 2014»), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale in relazione a varie misure adottate dalla Regione Sardegna a favore di Saremar. Il ricorso presentato da Saremar e dalla Regione Sardegna contro tale decisione è stato respinto dal Tribunale nel 2017 ([12]).

(23) Con decisione (UE) 2020/1411 ([13]) (la «decisione sul Gruppo Tirrenia del 2020»), la Commissione ha concluso l'indagine sulle società del Gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia per il periodo 1992-2008. La Commissione ha concluso che gli aiuti concessi per la prestazione di servizi di trasporto di cabotaggio marittimo costituivano aiuti esistenti, mentre la maggior parte degli aiuti concessi per la fornitura di servizi di trasporto marittimo internazionale era compatibile con la disciplina dei servizi di interesse economico generale (SIEG) del 2011 ([14]) (la «disciplina SIEG del 2011»).

(24) Con decisione (UE) 2020/1412 ([15]) (la «decisione su Tirrenia/CIN del 2020»), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale relativo alle misure concesse a Tirrenia e all'acquirente CIN per il periodo 2009-2020.

(25) Con decisione (UE) 2021/4268 della Commissione ([16]) e decisione (UE) 2021/4271 della Commissione ([17]), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure concesse a Siremar e Toremar e alle loro acquirenti per il periodo dal 2009 in poi.

([8]) Decisione della Commissione 2001/851/CE, 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).

([9]) Decisione della Commissione 2005/163/CE, del 16 marzo 2004, relativa agli aiuti di stato corrisposti dall'Italia alle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (GU L 053 del 26.2.2005, pag. 29).

([10]) Cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04, *Tirrenia di Navigazione/Commissione*, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Decisione (UE) 2018/261 della Commissione, del 22 gennaio 2014, sulle misure di aiuto SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) cui la Regione Sardegna ha dato esecuzione a favore di Saremar (GU L 49 del 22.2.2018, pag. 22).

([12]) Cfr. sentenza del Tribunale del 6 aprile 2017, *Regione autonoma della Sardegna/Commissione*, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) 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 a favore delle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia) (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 1).

([14]) Comunicazione della Commissione, Disciplina europea degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

([15]) Decisione (UE) 2020/1412 della Commissione, del 2 marzo 2020, relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Tirrenia di Navigazione e della sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione (GU L 332 del 12.10.2020, pag. 45).

([16]) Non ancora pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

([17]) Non ancora pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2.1.2. *La proroga delle convenzioni iniziali*

(26) L'articolo 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito nella legge 27 febbraio 2009, n. 14, ha stabilito la proroga di un anno, fino al 31 dicembre 2009, delle convenzioni iniziali (compresa quella applicabile a Laziomar) che dovevano inizialmente scadere il 31 dicembre 2008.

(27) In vista della privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia, l'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166 («la legge del 2009»), ha previsto il trasferimento della partecipazione delle società regionali (ad eccezione di Siremar) dall'impresa madre Tirrenia, senza corresponsione di corrispettivo, come segue:

a) Caremar sarebbe stata trasferita inizialmente alla Regione Campania. Successivamente quest'ultima avrebbe trasferito alla Regione Lazio il ramo d'azienda di Caremar che gestiva i collegamenti di trasporto con l'arcipelago pontino su base indipendente sotto la denominazione Laziomar;

b) Saremar sarebbe stata trasferita alla Regione Sardegna; e

c) Toremar sarebbe stata trasferita alla Regione Toscana.

(28) La legge del 2009 ha specificato inoltre che entro il 31 dicembre 2009 sarebbero state concordate nuove convenzioni tra l'Italia e Tirrenia e Siremar. Analogamente, i servizi regionali sarebbero stati sanciti nel quadro di progetti di contratti di servizio pubblico che dovevano essere concordati tra le Regioni Sardegna e Toscana e Saremar e Toremar rispettivamente entro il 31 dicembre 2009 e tra le Regioni Campania e Lazio e Caremar e Laziomar rispettivamente entro il 28 febbraio 2010. Il progetto delle nuove convenzioni/dei nuovi contratti di servizio pubblico sarebbe stato quindi oggetto di una procedura di appalto con le società stesse e sarebbe stato firmato con gli acquirenti al momento della finalizzazione della privatizzazione di ciascuna di tali società ([18]).

(29) A tal fine, la legge del 2009 ha prorogato ulteriormente le convenzioni iniziali (compresa quella applicabile a Caremar) dal 1º gennaio 2010 al 30 settembre 2010.

(30) La legge del 2009 fissava inoltre i massimali per la compensazione annuale per la gestione dei servizi a partire dal 2010 (ai sensi della proroga delle convenzioni iniziali, nonché delle convenzioni e dei contratti di servizio pubblico nuovi) a un totale di 184 942 251 EUR, ripartiti come segue:

Tabella 1

Massimali di compensazione dal 2010

Società	Compensazione massima annuale (in EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Di cui 19 839 226 EUR dalla Regione Campania e 10 030 606 EUR dalla Regione Lazio.	

(31) L'articolo 1 della legge 1º ottobre 2010 n. 163, che ha convertito il decreto-legge 5 agosto 2010 n. 125 («la legge del 2010») ha stabilito l'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali dal 1º ottobre 2010 fino al completamento dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar, che hanno avuto luogo rispettivamente il 19 luglio 2012 e il 31 luglio 2012.

([18]) Articolo 19-ter, paragrafo 10, della legge del 2009.

(32) In considerazione di quanto previsto dall'art 19 *ter* della legge del 2009, il 1º dicembre 2010 mediante la legge regionale n. 2/2010 la Regione Lazio ha costituito, una società per azioni per i servizi di cabotaggio marittimo regionali, chiamata Laziomar, al fine di acquisire il ramo d'azienda di Caremar che gestiva le rotte nell'arcipelago pontino e successivamente da privatizzare.

(33) Il 7 marzo 2011 Caremar ha venduto il ramo d'azienda relativo alle rotte dell'arcipelago pontino a Laziomar. Quest'ultima ha avviato la gestione delle rotte il 1º giugno 2011.

(34) Secondo il decreto n. 508 della Regione Lazio del 28 ottobre 2011 («il decreto della Regione Lazio»), sono stati forniti gli orientamenti relativi al processo di privatizzazione di Laziomar associati alla conclusione del nuovo contratto di servizio pubblico per le rotte dell'arcipelago pontino.

(35) Inoltre, ai sensi della legge n. 228 del 24 dicembre 2012, la Regione Lazio ha imposto a Laziomar, in virtù di un contratto ponte, l'obbligo di garantire la continuità territoriale delle rotte dell'arcipelago pontino fino alla sua privatizzazione, alle stesse condizioni. Il contratto è stato firmato il 12 febbraio 2013 ed è rimasto in vigore fino alla privatizzazione di Laziomar.

2.1.3. *La privatizzazione di Laziomar e la conclusione del nuovo contratto di servizio*

(36) Nel febbraio 2012 è stata avviata una procedura di gara (cfr. sezione 2.3.2) per la selezione di un acquirente per Laziomar in associazione al nuovo contratto di servizio pubblico per la fornitura di servizi marittimi per un periodo di dieci anni in cambio di compensazioni degli obblighi di servizio pubblico.

(37) Dopo che la sua offerta è stata selezionata a seguito della procedura di gara, Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (CLN) è diventata il nuovo proprietario di Laziomar. Il contratto di vendita tra la Regione Lazio e CLN è stato firmato il 30 dicembre 2013. Il 15 gennaio 2014 la Regione Lazio e Laziomar hanno firmato il nuovo contratto di servizio per la fornitura di servizi di navigazione nell'arcipelago pontino.

2.2. **Misure rientranti nell'ambito di applicazione delle decisioni del 2011 e del 2012**

(38) Le misure seguenti sono state oggetto di valutazione nel contesto del procedimento di indagine formale avviato con le decisioni del 2011 e del 2012:

a) la compensazione per la fornitura di servizi di interesse economico generale (SIEG) nell'ambito della proroga delle convenzioni iniziali (misura 1);

b) il potenziale abuso dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia e Siremar (misura 2);

c) la privatizzazione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia ([19]) (misura 3);

d) la compensazione versata per la prestazione del SIEG nell'ambito delle convenzioni/dei contratti di servizio pubblico nuovi (misura 4);

e) la priorità nell'assegnazione degli accosti (misura 5);

f) le misure di cui alla legge del 2010 che ha convertito il decreto-legge 125/2010 (misura 6);

g) le misure supplementari adottate dalla Regione Sardegna a favore di Saremar (misura 7).

(39) Con la sua decisione del 2014, la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure adottate dalla Regione Sardegna a favore di Saremar di cui alla misura 7 fatta eccezione per una misura ([20]).

2.3. **Descrizione dettagliata delle misure oggetto della presente decisione**

(40) La presente decisione riguarda soltanto le misure 1, 3, 4, 5 e 6 di cui al considerando 38 nella misura in cui interessano Laziomar e CLN. Tali misure sono descritte in maniera più dettagliata nelle sezioni che seguono.

([19]) Ciò comprende il pagamento differito da parte di CIN di parte del prezzo di acquisto per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia e diverse asserite misure di aiuto supplementari nel contesto della privatizzazione del ramo d'azienda di Siremar (ad esempio controgaranzia e aumento di capitale da parte dello Stato per CdI, il soggetto che aveva inizialmente acquisito il ramo d'azienda di Siremar).

([20]) Nello specifico, il progetto «Bonus Sardo — Vacanza», che costituisce parte della misura 7, non è stato valutato nel contesto della decisione del 2014 e non sarà valutato nemmeno nella presente decisione.

2.3.1. *La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia*

2.3.1.1. Gli obblighi di servizio pubblico

(41) L'articolo 1 della convenzione iniziale con Caremar prevedeva che i piani quinquennali definissero in dettaglio i porti da servire, la tipologia delle navi da utilizzare e la frequenza richiesta per il servizio affidato a Caremar (e successivamente a Laziomar in seguito al trasferimento delle rotte pontine alla Regione Lazio il 1º giugno 2011).

(42) Secondo l'Italia, l'ultimo piano quinquennale per Caremar (all'epoca) approvato formalmente è quello relativo al periodo 2000-2004, mentre per il periodo 2005-2008 è stato elaborato un piano che non è mai stato approvato formalmente dai ministeri competenti. Al contrario, il governo ha adottato decisioni ad hoc al fine di rendere i servizi maggiormente allineati alle esigenze delle collettività locali, senza tuttavia apportare modifiche sostanziali al regime di servizio pubblico.

(43) Sulla base della convenzione iniziale, così come prorogata, con successivi atti giuridici menzionati nei considerando da 26 a 33, Laziomar ha gestito le seguenti rotte per tutto l'anno:

— Ponza-Formia (**Linea T1**): Laziomar ha gestito l'unico collegamento con questa linea. Ha garantito due collegamenti giornalieri che fornivano servizi misti (passeggeri, veicoli e merci). La nave partiva dall'isola alle ore 5:30 e garantiva ai residenti il collegamento con la terraferma per motivi di studio e lavoro, effettuando l'ultima corsa di ritorno alle ore 17:30;

— Ponza-Formia (**Linea A2**): Laziomar ha gestito anche l'unico servizi passeggeri ad alta velocità con un collegamento giornaliero, mantenendo la nave sull'isola durante la notte;

— Anzio-Ponza (**Linea A1**): Laziomar ha garantito un servizio passeggeri giornaliero ad alta velocità da lunedì a sabato in alta stagione. Il servizio è stato tuttavia potenziato nelle domeniche e nei giorni festivi ed era giustificato per motivi di sviluppo sociale ed economico (in particolare essendo il turismo fondamentalmente l'unica fonte di reddito dell'isola). Un concorrente, Vetor, ha operato sulla stessa linea gestendo un servizio passeggeri ad alta velocità in alta stagione;

— Ventotene-Formia (**Linea T2**): Laziomar ha garantito un servizio giornaliero per tutto l'anno utilizzando una nave mista. Il servizio misto era l'unico collegamento regolare per il trasporto di passeggeri, veicoli e merci tutto l'anno;

— Ventotene-Formia (**Linea A3**): Laziomar ha gestito anche l'unico collegamento ad alta velocità. Partiva alle 6:45, permettendo in tal modo ai residenti di recarsi sulla terraferma per motivi professionali o di studio, restando sull'isola durante la notte per garantire la permanenza in caso di emergenza medica.

2.3.1.2. Bilancio e durata

(44) La tabella 2 riporta la compensazione annuale corrisposta a Laziomar dall'Italia per il periodo 2011-2013:

Tabella 2

Compensazione concessa per il periodo 2011-2013

Anno	Compensazione corrisposta(in EUR)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) La convenzione iniziale prevede che la compensazione annuale degli obblighi di servizio pubblico sia pagata come segue: entro marzo di ogni anno viene corrisposto un pagamento anticipato, equivalente al 70 % della compensazione versata l'anno precedente. Un secondo versamento, effettuato in giugno, è pari al 20 % della compensazione. L'eventuale conguaglio, liquidato entro il 30 novembre, corrisponde alla differenza tra gli importi

versati e il rapporto negativo tra costi e ricavi di esercizio dell'anno in corso. Nel caso Laziomar riceva un importo superiore al costo netto dei servizi forniti (ricavi meno perdite), la convenzione iniziale prevede che Laziomar sia tenuta a rimborsare la differenza ([21]).

— Compensazione concessa nel 2011-2013

(46) Il decreto presidenziale 1º giugno 1979, n. 501 («decreto n. 501/79») specifica i vari elementi (ricavi e costi) che entrano nel calcolo della sovvenzione versata agli operatori del servizio pubblico marittimo. Inoltre la legge 5 dicembre 1986, n. 856 («legge 856/86») ha introdotto alcune modifiche al sistema degli obblighi di servizio pubblico marittimo in Italia. Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'articolo 11 della legge ha modificato i criteri per il calcolo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico. In effetti, la sovvenzione doveva essere calcolata sulla base della differenza tra i ricavi e i costi del servizio, determinata con riferimento a parametri medi e oggettivi, e doveva includere una remunerazione ragionevole del capitale investito. L'articolo 11 stabilisce inoltre che i contratti di servizio pubblico dovevano includere l'elenco delle rotte sovvenzionate, la frequenza e le tipologie delle navi da utilizzare. Le sovvenzioni dovevano essere approvate dai ministri responsabili. I principi stabiliti nel decreto presidenziale n. 501/79 e nella legge n. 856/86 si rispecchiavano nelle convenzioni iniziali.

(47) A partire dal 2010 la compensazione per l'adempimento del SIEG è stata determinata applicando una nuova metodologia stabilita dalla delibera del CIPE ([22]) del 9 novembre 2007 intitolata «Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse» («delibera del CIPE») ([23]). Secondo quanto riportato nella premessa, la delibera del CIPE è stata emessa ai fini della privatizzazione delle società pubbliche esercenti i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico ([24]). Le disposizioni della delibera del CIPE sono state applicate in relazione ai servizi forniti dalle società del Gruppo Tirrenia fino al 2010, anche prima dell'entrata in vigore delle relative nuove versioni delle convenzioni e dei contratti di servizio pubblico in seguito alle corrispondenti privatizzazioni.

(48) Il metodo stabilito dalla delibera del CIPE consente alle società che forniscono il servizio pubblico marittimo di ottenere una remunerazione adeguata. Il tasso di remunerazione del capitale è calcolato sulla base del costo medio ponderato del capitale («WACC»).

(49) La remunerazione del capitale proprio richiesta ([25]) è calcolata utilizzando il modello di valutazione degli attivi finanziari («CAPM»). Sulla base del modello di valutazione degli attivi finanziari, il costo del capitale proprio viene calcolato in funzione: i) del tasso esente da rischio, ii) del valore beta (una stima del profilo di rischio della società rispetto al mercato azionario), e iii) del premio di rischio azionario assegnato al mercato azionario.

(50) In particolare, il costo del capitale proprio sarebbe calcolato applicando un premio per sostenere un rischio extra rispetto al tasso di remunerazione delle attività prive di rischio. Tale premio è calcolato come il premio per il rischio del mercato moltiplicato per il suo valore beta, che misura il livello di rischio di un'attività specifica rispetto al mercato.

(51) Conformemente alla delibera del CIPE, il tasso di remunerazione delle attività prive di rischio corrisponde al rendimento lordo medio di obbligazioni decennali di riferimento rispetto ai 12 mesi precedenti per i quali vi sono dati disponibili.

(52) La delibera del CIPE stabilisce un premio di rischio di mercato pari al 4 %. Tuttavia, nel caso di un servizio gestito su base non esclusiva, il rischio presumibilmente maggiore sostenuto dall'operatore è remunerato dall'aggiunta di un ulteriore 2,5 % al premio di rischio di mercato.

([21]) A partire dal 25 novembre 2010, con decisione della conferenza interministeriale sull'istituzione della sovvenzione annuale istituita ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 856/1986 tra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il ministero dell'Economia e delle finanze e il ministero dello Sviluppo economico (la «conferenza interministeriale»), gli eventuali importi di sovracompensazione vengono detratti dai pagamenti anticipati futuri delle sovvenzioni.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* («GURI») n. 50 del 28 febbraio 2008.

([24]) Conformemente all'articolo 1, lettera 999, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e all'articolo 1, lettera e), del decreto-legge 430/1997.

([25]) Il tasso di remunerazione auspicato da un investitore in considerazione del profilo di rischio dell'impresa e dei flussi di cassa associati.

(53) Nella pratica l'importo della compensazione pagata a Laziomar non può comunque superare il massimale di 10 030 606 EUR l'anno, come stabilito dalla legge del 2009 (cfr. considerando 30). Sebbene la legge del 2009 fissi un massimale per la compensazione annuale corrisposta a tutte le società Tirrenia per la gestione dei servizi marittimi soggetti a regime di servizio pubblico, la delibera del CIPE contiene altresì alcune garanzie che consentono a tali operatori di coprire in maniera sufficiente i loro costi di esercizio. In considerazione di ciò, come riportato nella tabella 2, la compensazione corrisposta nel 2012 e nel 2013 è stata aumentata per coprire la totalità dei costi del servizio pubblico di quegli anni.

(54) In particolare, conformemente alla delibera del CIPE, la portata dei servizi, le tariffe massime stabilite dal nuovo contratto di servizio pubblico e la compensazione effettivamente concessa devono essere definite in maniera tale da garantire al fornitore di servizi la copertura integrale dei costi ammissibili. Si applica la formula seguente:

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

dove:

— *VA(RSP)* è il valore attualizzato della compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico;

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

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

(55) Nel caso in cui l'equazione di cui sopra non fosse valida, è possibile ridurre l'ambito delle attività sovvenzionate oppure, in alternativa, è possibile rivedere l'organizzazione di servizi (ad esempio la tipologia delle navi) oppure modificare i vincoli tariffari.

(56) Inoltre il massimale tariffario applicabile a ciascun servizio, al netto di tasse e diritti portuali, viene adeguato ogni anno sulla base della seguente formula per il calcolo del massimale dei prezzi:

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

dove:

— ΔT è la variazione percentuale annua del massimale tariffario;

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

— X è un tasso annuo reale di adeguamento del massimale tariffario, stabilito nel contratto di servizio pubblico, che rimane costante per tutta la durata del contratto.

(57) La delibera del CIPE specifica inoltre che il massimale tariffario può essere adeguato in maniera da riflettere le variazioni dei costi del carburante, prendendo come riferimento prezzi standard accessibili al pubblico.

2.3.2. *La privatizzazione di Laziomar*

(58) Il 13 febbraio 2013 la Regione Lazio ha pubblicato sul proprio sito web il bando di gara per la vendita di Laziomar e l'assegnazione di una compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nelle rotte marittime identificate al considerando 43 ([26]). L'avviso è stato pubblicato anche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([27]), nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* ([28]) e in quattro quotidiani nazionali e locali italiani.

(59) L'Italia ha scelto la procedura di gara ristretta ai sensi dell'articolo 55, sesto comma, del Codice dei contratti pubblici — D.Lgs. n. 163/2006 (il Codice dei Contratti pubblici). Il criterio di aggiudicazione scelto è stato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

(60) Al fine di incoraggiare la più ampia partecipazione possibile alla procedura, la gara d'appalto consentiva espressamente agli offerenti la partecipazione in forma aggregata attraverso raggruppamenti temporanei di concorrenti, consorzi o gruppi europei di interesse economico (GEIE).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) GU n. S/149 del 4 agosto 2012.
([28]) GURI, n. 91 del 6 agosto 2012.

2.3.2.1. La procedura di vendita e l'aggiudicazione definitiva

(61) A seguito della pubblicazione del bando di gara, alla scadenza del termine otto parti si sono dichiarate interessate a partecipare alla procedura di gara (vale a dire, Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. e Ustica Lines, quest'ultima attualmente operante sotto la denominazione Liberty Lines) e hanno fornito le informazioni richieste per la selezione qualitativa della prima fase della procedura. Sette partecipanti, ad esclusione di Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., sono stati ammessi alla fase successiva e sono stati invitati a presentare un'offerta il 16 maggio 2013.

(62) L'invito a presentare un'offerta conteneva il nuovo progetto di contratto della durata di dieci anni da sottoscrivere tra l'aggiudicatario e la Regione Lazio e informazioni più dettagliate sulla procedura di gara. In particolare, la lettera d'invito confermava che l'offerta economicamente più vantaggiosa sarebbe stata scelta per l'appalto di servizi, con un punteggio di 30 punti per il prezzo e di 70 punti per le qualifiche tecniche. Per quanto riguarda il prezzo di vendita di Laziomar, la lettera d'invito indicava un importo fisso pari a 2 272 000 EUR, calcolato sulla base di uno studio indipendente che aveva valutato il valore totale degli attivi di Laziomar (cfr. considerando 66 e 67). Il prezzo non era negoziabile e pertanto non era incluso nell'offerta finanziaria degli offerenti.

(63) Per tale motivo, tutti i potenziali offerenti sono stati invitati a includere nella propria offerta finanziaria il suddetto importo fisso per la vendita di Laziomar, mentre la Regione Lazio avrebbe scelto l'offerta economicamente più vantaggiosa per la gara nel suo insieme sulla base del prezzo e di altri criteri, prevalentemente tecnici, relativi al servizio, come indicato nella lettera d'invito (cfr. considerando 62).

(64) Alla scadenza del termine CLN ha presentato un'offerta, le cui specifiche sono state esaminate con esito positivo. Non è stata presentata nessun'altra offerta.

(65) La gara è stata pertanto assegnata a CLN sia per la privatizzazione del ramo d'azienda Laziomar sia per la gestione dei servizi marittimi (cfr. sezione 2.3.3).

2.3.2.2. Il contratto di vendita

(66) Il contratto di vendita è stato concluso il 30 dicembre 2013 e definisce il trasferimento delle quote di Laziomar a CLN per l'importo fisso di 2 272 000 EUR, sulla base di una valutazione indipendente commissionata dalla Regione Lazio.

(67) L'importo riflette principalmente il valore delle immobilizzazioni materiali (costituite da quattro navi e attrezzature industriali e commerciali) e il valore della biglietteria per l'isola di Ventotene, presentato nello stato patrimoniale della società al 1º giugno 2011.

(68) Ai sensi dell'articolo 4 del contratto di vendita, CLN è obbligata a comunicare alla Regione Lazio ogni futura vendita di azioni Laziomar a terzi, nel qual caso CLN resterebbe comunque congiuntamente responsabile con il nuovo acquirente di Laziomar relativamente agli obblighi del contratto di servizi.

2.3.2.3. Procedimenti a livello nazionale

(69) Il risultato della procedura di gara con assegnazione del ramo d'impresa Laziomar e dell'appalto pubblico di servizi a CLN è stato oggetto di controversia dinanzi al Tribunale amministrativo regionale (TAR) del Lazio.

(70) Vetor S.r.l. («Vetor»), che gestisce anche la rotta Anzio-Ponza con aliscafo (linea A1), ha presentato dinanzi al TAR una domanda di provvedimenti provvisori contro la legittimità della procedura di gara, che è stata respinta con ordinanza n. 2995/2013. Lo stesso giudice si è pronunciato anche sul merito della controversia e ha respinto il reclamo di Vetor con sentenza n. 467/2014. Il Consiglio di Stato ha confermato le suddette decisioni in appello con sentenza n. 5421/2018.

2.3.3. *Il nuovo contratto di servizi tra la Regione Lazio e Laziomar*

2.3.3.1. Il beneficiario

(71) Come indicato al considerando 64, CLN ha presentato un'offerta per il nuovo contratto di servizio pubblico. A seguito dell'aggiudicazione dell'appalto, il 15 gennaio 2014 Laziomar (acquisita da CLN, ma conservando la personalità giuridica propria) ha sottoscritto il nuovo contratto di servizio pubblico con la Regione Lazio per la gestione delle rotte marittime.

2.3.3.2. Le rotte

(72) Laziomar fornisce servizi passeggeri, servizi misti (passeggeri, veicoli e merci) e servizi solo merci (merci e beni speciali) nel contesto del regime di servizio pubblico su più rotte di cabotaggio come segue:

Tabella 3

Rete di rotte gestite da Laziomar nel contesto del nuovo contratto di servizio

Formia-Ponza (traghetto — servizio misto) — **Linea T1**
Formia-Ventotene (traghetto — servizio misto) — **Linea T2**
Terracina-Ponza (traghetto — servizi misti e merci) ([1]) — **Linea T3**
Terracina-Ventotene (traghetto — servizio merci) — **Linea T4**
Anzio-Ponza (aliscafo — servizio passeggeri) — **Linea A1**
Formia-Ponza (aliscafo — servizio passeggeri) — **Linea A2**
Formia-Ventotene (aliscafo — servizio passeggeri) — **Linea A3**
([1]) Alcuni collegamenti su questa linea sono solo merci (cfr. tabella 9).

2.3.3.3. Durata

(73) Il nuovo contratto di servizio tra la Regione Lazio e Laziomar ha una durata di dieci anni (2014-2024).

2.3.3.4. Gli obblighi di servizio pubblico

(74) Gli obblighi di servizio pubblico imposti a Laziomar riguardano, tra l'altro, i porti serviti, la tipologia e la capacità delle navi assegnate alle rotte marittime gestite, la periodicità del servizio e le tariffe massime.

2.3.3.5. Le disposizioni in materia di compensazione e l'aggiudicazione definitiva

(75) Il corrispettivo di base annuo sulla base della procedura di gara per la compensazione nell'ambito del nuovo contratto per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico sulle rotte marittime di cui al considerando 43 è stato fissato dalla Regione Lazio a 14 300 550 EUR, con riserva di revisione al ribasso. L'importo è stato fissato infine a 12 752 074 EUR (pari a 127 520 740 EUR su un periodo contrattuale di dieci anni).

(76) Ai sensi dell'articolo 6 del contratto, la Regione Lazio può adeguare la compensazione, al rialzo o al ribasso, al fine di tenere conto delle modifiche relative alle corse effettive effettuate ogni anno. Il livello di compensazione non subirà alcuna variazione qualora il numero di corse effettuate ogni anno differisca in aumento o in diminuzione da quelle contrattualmente definite di una percentuale inferiore o pari al 3 %. Nel caso di modifiche, in aumento o in diminuzione, per una percentuale superiore al 3 %, la remunerazione è adeguata di conseguenza moltiplicando il numero di corse in più o in meno effettuate per il prezzo unitario indicato nell'offerta. Nel 2017 il contratto di servizio è stato modificato per adeguare il livello della compensazione all'importo di 13 524 536 EUR.

(77) Tale importo della compensazione è determinato sulla base della procedura stabilita nella delibera del CIPE (cfr. considerando 47-57). Le garanzie previste dalla delibera del CIPE trovano riflesso nel nuovo contratto di servizio.

(78) Il contratto di servizio prevede il pagamento di una compensazione non superiore a quanto necessario per coprire i costi netti sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico (equilibrio economico-finanziario). In caso di scostamenti da tale equilibrio contrattuale, il contratto di servizio prevede ai sensi dell'articolo 25 un meccanismo di riequilibrio che valuta tutti i parametri collegati al pagamento della compensazione. Pertanto, qualora a seguito di una modifica sostanziale ([29]) dei parametri fondamentali su cui si basa, l'importo della compensazione dovesse risultare insufficiente a coprire tutti i costi sostenuti nella fornitura del servizio, il nuovo contratto di servizio consente una revisione dei parametri fondamentali della compensazione, vale a dire: i) sul sistema tariffario; ii) sul livello dei servizi pubblici offerti; iii) sul livello del massimale dei prezzi annui; e iv) sui contributi in conto capitale finalizzati agli investimenti.

(79) Ai sensi dell'articolo 4 (paragrafi da 4 a 6) del contratto di servizio, la compensazione corrisposta all'operatore sarà ridotta dell'80 % in caso di interruzione dei servizi a causa di scioperi del personale e del 30 % in caso di altri eventi imprevisti, mentre il mancato svolgimento dei servizi a causa di circostanze diverse da scioperi o eventi imprevisti comporterebbe il pagamento di sanzioni, ai sensi dell'articolo 9 del contratto di servizio.

(80) Ai sensi dell'articolo 22 del contratto di servizio, l'operatore è tenuto ad attuare un sistema di monitoraggio tecnico, economico e gestionale, in base al quale il conto economico annuale relativo al servizio prestato sulla base del contratto di servizio è sottoposto alla verifica dell'autorità regionale.

(81) Ai sensi dell'articolo 4, punto 2, del contratto di servizio, la compensazione annua da corrispondere a Laziomar è stimata a 12 752 074 EUR. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 4, punto 3, del contratto di servizio, il prezzo effettivo pagato a Laziomar è determinato in base al risultato della produzione effettivamente realizzata (ossia il prezzo al miglio per ciascuna rotta), tenendo conto dei rischi (commerciali e industriali) stabiliti nel contratto (ad esempio, riduzione della compensazione in caso di mancata partenza, sanzioni in caso di interruzione dei servizi ecc.).

(82) La tabella 4 riporta la compensazione fissata sulla base della procedura di gara per l'intero periodo contrattuale e la compensazione effettivamente corrisposta a Laziomar per il periodo 2014-2019 a seguito di modifiche relative alla produzione realizzata, ai sensi dell'articolo 6 del contratto di servizio.

Tabella 4

Compensazione fissata e corrisposta a Laziomar per il periodo 2014-2019 nell'ambito del nuovo contratto di servizi

Anno	Compensazione fissata (EUR)	Compensazione corrisposta (EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) L'articolo 25, paragrafo 2, recita: «Uno scostamento positivo o negativo dell'equilibrio economico finanziario della gestione può essere causato da:
a) inefficienze gestionali;
b) erronea comunicazione da parte di Laziomar dei servizi effettivamente prodotti per la determinazione del prezzo annuo;
c) condizioni di mercato eccezionalmente sfavorevoli non dipendenti da Laziomar che determinino un peggioramento delle condizioni gestionali e quindi maggiori costi operativi o minori ricavi tariffari tali da comportare una variazione negativa del risultato operativo superiore al 10 %;
d) oneri finanziari;
e) modifiche delle norme legislative e regolamentari che stabiliscono nuove condizioni per l'esercizio del servizio previsto nel contratto;
f) nuovi investimenti richiesti dalla Regione da effettuarsi con risorse pubbliche previsti dall'art. 19;
g) modifica del sistema tariffario di cui all'art. 3;
h) condizioni di mercato eccezionalmente favorevoli che determinino una variazione positiva del risultato operativo superiore al 10 %;
i) incrementi del costo unitario del personale per gli adempimenti al CCNL e della contrattazione integrativa aziendale;
j) politica commerciale applicata da Laziomar entro i livelli massimi definiti nell'allegato G al presente contratto.» (Traduzione non ufficiale della Commissione)

2.3.4. *La priorità nell'assegnazione degli accosti*

(83) L'articolo 19-ter, comma 21, della legge del 2009 stabilisce che, al fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli obblighi di servizio pubblico, sono riconosciuti alle società dell'ex Gruppo Tirrenia, compresa Laziomar, il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione di nuovi accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità portuali e marittime sancite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché dal Codice della navigazione italiano.

2.3.5. *Le misure previste dalla legge del 2010*

(84) La legge del 2010 prevedeva la possibilità per le imprese dell'ex Gruppo Tirrenia di utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie già impegnate ([30]) per l'ammodernamento e l'adeguamento della flotta al fine di coprire il fabbisogno urgente di liquidità. Le imprese dell'ex Gruppo Tirrenia che hanno fatto ricorso a tale possibilità erano comunque tenute a reintegrare tali fondi dedicati in maniera da poter comunque intraprendere gli ammodernamenti necessari per le loro navi. Questi ammodernamenti erano necessari per soddisfare le nuove norme di sicurezza internazionali introdotte in seguito all'accordo di Stoccolma del 1996 ([31]).

(85) In particolare, attingendo a due linee di credito ([32]), sono stati accantonati 23 750 000 EUR per finanziare gli ammodernamenti dell'intero Gruppo Tirrenia. Laziomar, tuttavia, non si è avvalsa di tali linee di credito (cfr. considerando 132).

(86) Inoltre l'articolo 1 della legge del 2010 prevede anche quanto segue:

a) le convenzioni iniziali sono prorogate dal 1° ottobre 2010 fino al completamento del processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar (cfr. anche considerando 31);

b) l'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito, con modificazioni, nella legge del 2009, è modificato dall'introduzione del comma 24-bis, in base al quale tutti gli atti e le operazioni ufficiali nell'attuazione delle disposizioni dei commi da 1 a 15 della legge del 2009 beneficiano dell'esenzione fiscale. Tali commi riguardano la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso la privatizzazione del Gruppo Tirrenia, compresa la fase preparatoria, ossia il trasferimento delle imprese regionali alle rispettive regioni;

c) al fine di garantire la continuità del servizio pubblico e di sostenere il processo di privatizzazione delle ex società del Gruppo Tirrenia, le regioni in questione possono utilizzare le risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate («FAS») ([33]) di cui alla delibera del CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009 ([34]).

2.4. **La procedura di infrazione 2007/4609**

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

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

1) la proroga delle convenzioni iniziali fino al 31 dicembre 2009 era necessaria per realizzare la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo in Italia attraverso la privatizzazione del Gruppo Tirrenia;

([30]) Come previsto dall'articolo 19, comma 13-bis, del decreto-legge 78/2009, convertito nella legge n. 102/2009 («legge 102/2009»), e dall'articolo 19-ter, comma 19, della legge del 2009.

([31]) Tali norme di sicurezza sono state successivamente dettagliate nella direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, nella direttiva 2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, recepita con decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, e nella direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, recepita con decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

([32]) Tutti i fondi (ossia 7 000 000 EUR) previsti dall'articolo 19-ter, comma 19, della legge del 2009 e 16 750 000 EUR dai fondi previsti dalla legge n. 102/2009.

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

([34]) *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*, n. 137 del 16 giugno 2009.

2) la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa al Gruppo Tirrenia era necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole attraverso collegamenti marittimi che non erano stati forniti in modo adeguato dagli operatori privati presenti sul mercato;

3) il 10 marzo 2009 si era concluso un approfondito processo di razionalizzazione delle rotte, ai fini del quale si era tenuto conto dei rilevanti aspetti di carattere sociale, occupazionale ed economico connessi, nonché dell'esigenza di salvaguardare i collegamenti essenziali per la continuità territoriale, coinvolgendo le sei regioni interessate in una consultazione. Il processo di razionalizzazione avrebbe comportato una riduzione del costo netto del servizio pubblico di circa 66 milioni di EUR e l'esubero di circa 600 marittimi imbarcati sulle navi delle società del Gruppo Tirrenia. L'Italia ha inoltre ricordato che la razionalizzazione del 2009 ha completato il percorso avviato (nel 2004, 2006 e 2008) di riduzione dei servizi gestiti dal Gruppo Tirrenia;

4) gli obiettivi del processo di razionalizzazione prevedevano i) il mantenimento dei collegamenti necessari a garantire la continuità territoriale delle isole con le regioni e la tutela del diritto alla salute, allo studio e alla mobilità, ii) la razionalizzazione dei collegamenti in presenza di operatori privati che assicuravano gli stessi collegamenti nello stesso periodo temporale, con analoghe garanzie di qualità e continuità, e iii) la razionalizzazione dei collegamenti estivi e ad alta velocità riservati al trasporto di persone;

5) nella lettera, l'Italia forniva una panoramica delle rotte operate dalle società del Gruppo Tirrenia nel 2008 e del numero ridotto di rotte che le società del Gruppo Tirrenia avrebbero operato nel 2009. Secondo l'Italia, queste ultime sarebbero state oggetto delle nuove convenzioni che dovevano essere concluse con i nuovi proprietari delle società del Gruppo Tirrenia.

(89) Il 21 dicembre 2009 il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha inviato una lettera all'Italia osservando, tra l'altro, che, a fronte del radicale riassetto del settore del cabotaggio marittimo in Italia e in considerazione dell'impatto sociale che avrebbe avuto la privatizzazione tramite gare effettuate sulla base di un semplice contratto di servizio pubblico, l'organizzazione di una procedura di gara per aggiudicare tali contratti a compagnie di navigazione era accettabile, in linea di principio e in via eccezionale, al fine di garantire il rispetto del principio di non discriminazione fra armatori europei di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ([35]) («regolamento sul cabotaggio marittimo»). La Commissione osserva che il regolamento sul cabotaggio marittimo non impone agli Stati membri di privatizzare le loro compagnie di trasporto marittimo, bensì soltanto di liberalizzare questo mercato specifico.

(90) Il 29 gennaio 2010 ([36]) la Commissione ha inviato una lettera di costituzione in mora relativa all'errata applicazione del regolamento sul cabotaggio marittimo, in cui ha ricordato che detto regolamento prevede che, se uno Stato membro conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa nel rispetto del principio di non discriminazione fra armatori dell'Unione. L'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento stabilisce che i contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza. Tuttavia la Commissione ha osservato che le società del Gruppo Tirrenia hanno continuato a gestire servizi di trasporto marittimo dopo la scadenza dei rispettivi contratti di servizio pubblico (le convenzioni iniziali). In particolare, tali convenzioni dovevano scadere alla fine del 2008, ma sono state ripetutamente prorogate dall'Italia. La Commissione ha pertanto invitato l'Italia a presentare le sue osservazioni in proposito.

(91) In aggiunta, il 29 gennaio 2010 il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha risposto alla lettera dell'Italia del 22 gennaio 2010, sottolineando che la sua risposta riguardava soltanto il rispetto del regolamento sul cabotaggio marittimo e non le questioni attinenti agli aiuti di Stato. In tale contesto, il direttore generale ha indicato che le giustificazioni fornite in relazione a determinate rotte erano sufficienti per sciogliere le riserve precedentemente manifestate. Il direttore generale ha ricordato che i contratti di servizio pubblico possono riguardare solo le rotte per le quali vi è un fallimento di mercato.

(92) Il 29 marzo 2010 l'Italia ha risposto alla lettera della Commissione del 29 gennaio 2010.

(93) Il 10 settembre 2010, in occasione di una riunione ad hoc, l'Italia ha informato la Commissione che anche la procedura competitiva per il contratto riguardante, tra l'altro, le rotte dell'arcipelago pontino gestite da Caremar all'epoca era in ritardo. Successivamente, la legge 1° ottobre 2010, n. 163 ha ulteriormente prorogato le convenzioni iniziali fino al completamento delle procedure di privatizzazione di Tirrenia e Siremar (cfr. anche considerando 31).

([35]) 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).

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

(94) Alla luce di tali sviluppi, il 24 novembre 2010 la Commissione ha inviato una lettera complementare di costituzione in mora, in cui ha comunicato quanto segue:

a) la convenzione iniziale di, tra le altre, Caremar era stata prorogata automaticamente e senza lo svolgimento di alcuna procedura competitiva;

b) sebbene i contratti di servizio pubblico in questione avessero continuato ad essere applicati, non era stata completata alcuna procedura competitiva per, tra le altre, Caremar;

c) la Commissione si riservava il diritto di emettere, se del caso, un parere motivato (dopo aver preso conoscenza delle eventuali osservazioni dell'Italia).

(95) Il 21 giugno 2012 la Commissione ha adottato un parere motivato concernente il ritardo della privatizzazione di tre società (Caremar, Laziomar e Saremar) dell'ex Gruppo Tirrenia. Poiché le procedure di gara per le altre tre società (Tirrenia, Toremar e Siremar) erano state espletate nel corso del 2011 ([37]), queste società erano escluse dal campo di applicazione del parere motivato. La Commissione ha osservato che, oltre tre anni dopo la normale scadenza delle rispettive convenzioni iniziali, l'Italia non aveva posto in essere procedure competitive per l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico per i collegamenti di cabotaggio marittimo operati, tra le altre, da Laziomar. Tali convenzioni erano state prorogate in modo automatico e a tempo indeterminato, impedendo in tal modo ad altri armatori dell'Unione di competere per aggiudicarsi i contratti.

(96) L'8 agosto 2012 l'Italia ha risposto al parere motivato affermando che i bandi per la selezione delle società incaricate dello svolgimento dei nuovi contratti di servizio pubblico erano o sarebbero stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. In particolare, per quanto riguarda Laziomar, il bando è stato inviato per la pubblicazione il 1º agosto 2012.

(97) Il 14 gennaio 2014 CLN è diventata il nuovo proprietario di Laziomar e ha sottoscritto un contratto di servizio pubblico decennale per i collegamenti con l'arcipelago pontino.

(98) Con lettera del 15 luglio 2016, l'Italia ha comunicato alla Commissione che la privatizzazione di tutte le società dell'ex Gruppo Tirrenia era stata completata. L'8 dicembre 2016 la Commissione ha deciso di chiudere la procedura di infrazione.

3. **MOTIVI PER L'AVVIO E L'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO**

3.1. **La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia** ([38])

3.1.1. *Rispetto della sentenza Altmark ed esistenza di aiuti*

(99) Nella sua decisione del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che la definizione degli obblighi di servizio pubblico inclusa nelle convenzioni iniziali con tutte le società dell'ex Gruppo Tirrenia non era sufficientemente chiara e quindi non consentiva alla Commissione di concludere in maniera definitiva se contenesse o meno un errore manifesto. In particolare, la Commissione non disponeva in quella fase di una visione completa degli obblighi effettivi imposti per la gestione delle rotte, tra l'altro, nell'arcipelago pontino rispetto ai servizi offerti dai concorrenti sulle medesime rotte.

(100) La Commissione ha considerato in via preliminare che la seconda condizione della sentenza Altmark ([39]) fosse soddisfatta dato che i parametri alla base del calcolo della compensazione erano stati stabiliti in anticipo e rispettavano i requisiti di trasparenza. In particolare, la Commissione ha osservato che tali parametri sono descritti nelle convenzioni iniziali (per la compensazione relativa all'anno 2009) e nella delibera del CIPE (per la compensazione dal 2010 in poi).

([37]) Anche se il trasferimento formale di proprietà di Tirrenia, Toremar e Siremar si è verificato solo nel 2012.

([38]) La decisione del 2011 contiene motivi per avviare il procedimento in relazione, tra l'altro, agli aiuti versati alle sei società dell'ex Gruppo Tirrenia sulla base delle convenzioni iniziali. Al momento dell'adozione della decisione del 2011 (5 ottobre 2011), i servizi marittimi sulle rotte dell'arcipelago pontino erano appena stati trasferiti da Caremar a Laziomar (1º giugno 2011). Sebbene la decisione del 2011 non faccia riferimento in maniera esplicita a Laziomar, la valutazione preliminare della Commissione sulla convenzione iniziale relativa alle rotte in questione si applica anche a Laziomar, in qualità di nuovo gestore di tali rotte.

([39]) Cfr. sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, ECLI:EU:T:2003:415.

(101) La Commissione ha tuttavia ritenuto che la terza condizione della sentenza Altmark non risultasse soddisfatta e che gli operatori avrebbero potuto essere stati sovracompensati per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità della compensazione corrisposta alle società dell'ex Gruppo Tirrenia a partire dal 2009, considerata l'assenza di una chiara definizione degli obblighi imposti a tali società. Analogamente, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il premio di rischio del 6,5 %, che si applica a partire dal 2010, rifletta un adeguato livello di rischio, poiché a prima vista gli operatori non risultavano assumere i rischi che normalmente gravano sul funzionamento di tali servizi.

(102) La Commissione ha altresì concluso in via preliminare che la quarta condizione Altmark non risultava soddisfatta in quanto la proroga delle convenzioni iniziali non era stata oggetto di gara d'appalto. Inoltre la Commissione ha rilevato che nessuno degli elementi acquisiti permetteva di sostenere che gli operatori fornissero in effetti i servizi in questione al costo minore per la collettività.

(103) Nella decisione del 2011, la Commissione è giunta pertanto alla conclusione preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta agli operatori durante la proroga delle convenzioni iniziali costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Inoltre la Commissione ha ritenuto che tale aiuto dovesse essere considerato come un nuovo aiuto.

3.1.2. *Compatibilità*

(104) Nella decisione del 2011, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per gli anni 2009-2011 esuli dall'ambito di applicazione della decisione SIEG del 2005 ([40]) e della disciplina SIEG del 2005 ([41]). La Commissione ha pertanto valutato questa misura direttamente ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e ha espresso dubbi sul rispetto delle condizioni di compatibilità applicabili.

(105) Nella decisione del 2012, la Commissione ha osservato che il 31 gennaio 2012 era entrato in vigore un nuovo pacchetto SIEG che consisteva nella decisione SIEG del 2011 ([42]) e nella disciplina SIEG del 2011 ([43]). La Commissione ha tuttavia ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della proroga delle convenzioni iniziali non possa essere considerata compatibile con il mercato interno ed esentata dall'obbligo di notifica di cui alla decisione SIEG del 2011.

(106) La legge del 2010 prevedeva la proroga della convenzione iniziale dal 30 settembre 2010 fino alla fine del processo di privatizzazione. Di conseguenza la compensazione ricevuta da Laziomar dal 1º giugno 2011 fino alla sua privatizzazione ha potuto essere valutata sulla base della disciplina SIEG del 2011.

3.2. **La privatizzazione di Laziomar**

(107) Nella decisione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi in merito al fatto che la procedura di gara per la vendita di Laziomar fosse stata sufficientemente trasparente e incondizionata da assicurare che la vendita avvenisse a prezzo di mercato.

(108) La Commissione ha ritenuto che alcune condizioni imposte nella privatizzazione avessero potuto limitare il numero di offerenti e/o influenzare il prezzo di vendita. La Commissione ha ribadito la propria prassi consolidata relativa alle vendite di attivi di imprese di proprietà dello Stato (o in questo caso imputabili allo Stato): considerazioni di natura non economica che un venditore privato non farebbe, quali motivi di ordine pubblico, requisiti occupazionali o sviluppo regionale, indicano l'esistenza di aiuti di Stato se impongono obblighi onerosi all'acquirente potenziale e sono quindi suscettibili di ridurre il prezzo di vendita.

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

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

([42]) 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).

([43]) Comunicazione della Commissione: Disciplina europea degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

(109) La Commissione ha inoltre ritenuto che i cosiddetti requisiti finanziari imposti nel bando di gara di Laziomar abbiano di fatto turbato la gara limitando i potenziali offerenti alle compagnie marittime esistenti, dal momento che nel caso di specie la società stessa, incaricata dello svolgimento del contratto di servizio pubblico, era stata messa in vendita ([44]).

(110) Analogamente, la Commissione ha considerato che le offerte tecniche fossero state valutate, con un peso nettamente superiore a quello delle offerte economiche (cfr. considerando 62), mentre il prezzo delle quote era fissato dalle autorità pubbliche.

(111) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ha concluso in via preliminare che il processo di privatizzazione di Laziomar non sia stato trasparente e libero da condizioni in maniera sufficiente da garantire di per sé che la vendita avvenisse a prezzi di mercato e ottenendo il prezzo più elevato per le quote. Di conseguenza in quella fase la Commissione non ha potuto escludere il conferimento di un vantaggio economico all'acquirente.

(112) La Commissione ha inoltre concluso, sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'adozione della decisione del 2012, che gli eventuali aiuti che possano essere stati concessi nel corso del processo di privatizzazione sarebbero incompatibili.

3.3. **Il nuovo contratto di servizi tra la Regione Lazio e Laziomar**

3.3.1. *Rispetto della sentenza Altmark, esistenza di aiuti e compatibilità*

(113) Nella decisione del 2012 la Commissione ha concluso in via preliminare che la compensazione concessa a Laziomar non soddisfaceva i criteri di cui alla sentenza Altmark e pertanto costituiva un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione è giunta a questa conclusione in ragione del fatto che: i) concorrenti che sembravano offrire servizi analoghi erano presenti almeno su determinate rotte gestite da Laziomar e non erano disponibili informazioni sufficienti per consentire alla Commissione di stabilire se il SIEG rispecchiasse una reale esigenza di servizio pubblico che non poteva essere soddisfatta dalle sole forze di mercato; ii) il calcolo della compensazione ai sensi della delibera del CIPE sembrava aver comportato una sovracompensazione dell'operatore per la fornitura del servizio pubblico per le medesime ragioni espresse nella decisione del 2011; e iii) il quarto criterio della sentenza Altmark non sembrava essere stato soddisfatto in quanto il servizio pubblico era stato oggetto di una procedura di gara con la condizione che l'aggiudicatario acquistasse l'intera società Laziomar. La Commissione ha concluso che, se il contratto di servizio pubblico fosse stato oggetto di gara senza l'obbligo di acquisto, avrebbe comportato un costo inferiore per la collettività.

3.3.2. *Compatibilità*

(114) In relazione alla compatibilità della compensazione versata a Laziomar, la Commissione ha osservato che, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, la decisione SIEG del 2011 non risultava applicabile. In ogni caso, la Commissione non ha potuto trarre conclusioni in merito all'applicazione della decisione SIEG del 2011 perché in quella fase non era stato fornito il contratto firmato. La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione (ad esempio il numero di passeggeri trasportati nei due anni precedenti a quello dell'incarico) per esaminare le condizioni di compatibilità restanti della decisione SIEG del 2011. La Commissione ha quindi valutato l'aiuto sulla base della disciplina SIEG del 2011, ma ha concluso di non poter fugare i dubbi circa il rispetto delle condizioni di compatibilità previste da tale disciplina e ha invitato l'Italia a dimostrare tale compatibilità.

3.4. **La priorità nell'assegnazione degli accosti**

(115) Nella decisione del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che tale misura, dal momento che la priorità nell'assegnazione degli accosti non è oggetto di una remunerazione, costituisce un vantaggio regolamentare che non comporta alcun trasferimento di risorse statali e che non può quindi qualificarsi come aiuto di Stato. In alternativa, qualora la priorità nell'assegnazione degli accosti fosse oggetto di remunerazione, la Commissione ha ritenuto che, nella misura in cui Laziomar fornisce un effettivo servizio di interesse economico generale e tale priorità viene concessa soltanto per le rotte oggetto del SIEG, essa non comporterebbe un vantaggio economico aggiuntivo in quanto sarebbe intrinseca alla fornitura del SIEG. Tuttavia la Commissione ha invitato l'Italia e terzi a fornire ulteriori informazioni in merito.

([44]) L'invito a presentare un'offerta prevedeva che il fatturato totale nel settore del trasporto marittimo dei potenziali offerenti nei tre anni precedenti non fosse inferiore a 60 milioni di EUR.

(116) Avendo sollevato dubbi quanto alla legittimità della missione SIEG, la Commissione non ha potuto trarre conclusioni in merito alla compatibilità della misura qualora fosse considerata un aiuto.

3.5. **Le misure previste dalla legge del 2010**

(117) Nella decisione del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che tutte le misure di cui alla legge del 2010 costituivano un aiuto di Stato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia, compresa Laziomar. Tra queste figurano: 1) il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi previsti per l'ammodernamento delle navi; 2) le esenzioni fiscali relative al processo di privatizzazione; e 3) il possibile utilizzo di risorse del FAS. La Commissione ha invitato l'Italia a chiarire se e in che modo ciascuna di queste misure fosse necessaria ai fini dell'erogazione del servizio pubblico.

(118) La Commissione ha inoltre concluso in via preliminare che era probabile che tali misure costituissero aiuti al funzionamento che hanno ridotto i costi che Laziomar e le altre società dell'ex Gruppo Tirrenia avrebbero altrimenti dovuto sostenere autonomamente e che pertanto tali misure dovrebbero essere considerate incompatibili con il mercato interno.

4. **OSSERVAZIONI DELL'ITALIA**

4.1. **Sugli obblighi di servizio pubblico e l'ambiente concorrenziale**

(119) L'Italia ha fornito un elenco di rotte (supportato dalla relativa documentazione legale) gestite da Caremar e successivamente da Laziomar soggette agli obblighi di servizio pubblico, comprensivo di frequenza stagionale e orari, ambiente concorrenziale e motivi che hanno portato a tali obblighi di servizio pubblico.

(120) Per quanto riguarda l'esistenza di un effettivo servizio di interesse economico generale, l'Italia ha osservato che gli obblighi di servizio pubblico di cui sopra sono stati stabiliti al fine di mantenere la continuità territoriale e il collegamento tra la terraferma e le isole e assicurare l'approvvigionamento delle merci, comprese peraltro le merci speciali, necessarie al regolare funzionamento dei servizi pubblici e sociali per le isole. Tale servizio contribuisce inoltre allo sviluppo economico delle isole, garantendo il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità delle comunità insulari durante tutto l'anno e il rispetto del diritto costituzionale alla continuità territoriale ([45]).

(121) Per quanto riguarda l'ambiente concorrenziale, l'Italia ha fornito informazioni da cui risulta che Laziomar è l'unico operatore che effettua collegamenti tutto l'anno, mentre vi è stata concorrenza su alcune rotte solo durante l'alta stagione. Ciò considerato, l'Italia ritiene che il servizio offerto da Laziomar non possa essere sostituito e che non sarebbe stato possibile garantire la continuità territoriale con le sole forze di mercato.

4.2. **Sulla privatizzazione di Laziomar**

4.2.1. *Sul prezzo di vendita di Laziomar*

(122) Secondo l'Italia, la privatizzazione di Laziomar ha comportato la cessione dell'intero capitale sociale della società attraverso una procedura di gara pubblica indetta dalla Regione Lazio. Tale procedura ha comportato inoltre l'affidamento contestuale dei servizi pubblici di navigazione nell'arcipelago pontino per un periodo di dieci anni ai fini del mantenimento della continuità territoriale.

(123) La Regione Lazio ha commissionato la valutazione di un esperto indipendente (cfr. considerando 66 e 67) per esaminare gli aspetti giuridici ed economici della vendita di Laziomar. Secondo l'Italia, tale valutazione illustra in modo chiaro e conciso le procedure seguite per determinare il valore di mercato del capitale sociale di Laziomar.

([45]) Secondo l'Italia, la continuità territoriale è un'esigenza fondamentale in particolare per l'isola di Ponza, che si trova a circa 27 miglia nautiche da Terracina e a 36 miglia nautiche da Anzio e ha meno di 3 400 abitanti. Una considerazione analoga, a suo avviso, dovrebbe valere anche per l'isola di Ventotene, che ha meno di 800 abitanti.

4.2.2. *Sul carattere trasparente e non discriminatorio della procedura*

(124) L'Italia sottolinea che le procedure si sono svolte secondo criteri di gara pienamente rispettosi dei principi di trasparenza e non discriminazione. Ha sostenuto che le sette parti ammesse alla fase successiva della procedura di gara hanno ricevuto le informazioni rilevanti necessarie per presentare l'offerta, compresi il regolamento di gara e relativi allegati, il contratto di servizio e relativi allegati e il contratto per la cessione delle azioni e relativi allegati.

(125) L'Italia afferma inoltre che la Regione Lazio ha eliminato dal bando di gara i requisiti di ammissibilità finanziaria che avrebbero consentito alle sole compagnie di navigazione di partecipare alla procedura (cfr. considerando 109). Al fine di permettere la più ampia partecipazione possibile alla gara, il bando di gara inoltre consentiva espressamente agli offerenti la partecipazione in forma aggregata attraverso raggruppamenti temporanei di concorrenti, consorzi o GEIE.

(126) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione in merito al fatto che le offerte tecniche abbiano avuto un peso nettamente superiore rispetto a quello delle offerte economiche (rispettivamente 70 e 30 punti), l'Italia fa riferimento alla sentenza del Consiglio di Stato n. 782/2017 del 30 marzo 2017 ([46]), in cui si afferma che la parte contraente, nell'applicare tale criterio, deve «valorizzare gli elementi qualitativi dell'offerta e individuare criteri tali da garantire un confronto concorrenziale effettivo sui profili tecnici. A tal fine deve stabilire un tetto massimo per il punteggio economico tale da assicurare che questo elemento non prevalga sugli altri».

(127) Pertanto, secondo l'Italia, il diverso peso ha consentito di valutare in modo coerente gli elementi qualitativi dell'offerta e scoraggiare eccessive revisioni al ribasso del prezzo che sarebbe stato difficile sostenere senza sacrificare la qualità del servizio pubblico. Inoltre ha consentito di conseguire sostanziali risparmi sui costi per la Regione Lazio, dato che all'aggiudicatario è stato assegnato il contratto per la prestazione del servizio pubblico per un importo di compensazione inferiore del 10,8 % rispetto al prezzo base (cfr. considerando 75).

4.3. **Sulla conformità della proroga della convenzione iniziale e del nuovo contratto di servizio pubblico alle condizioni Altmark**

(128) L'Italia sostiene che i quattro criteri Altmark sono soddisfatti, sia per il periodo 2011-2013 che per il periodo 2014-2024, per i seguenti motivi:

— il primo e il secondo criterio Altmark non sono stati contestati dalla Commissione nella decisione del 2012;

— in relazione al terzo criterio Altmark e ai dubbi espressi dalla Commissione nella decisione del 2011 per il fatto che il premio di rischio del 6,5 % stabilito dalla delibera del CIPE non sembrava riflettere un livello di rischio adeguato (considerando 206-207), l'Italia fa riferimento alla decisione della Commissione del 13 giugno 2017 relativa al servizio di collegamento marittimo rapido passeggeri in Italia tra Messina e Reggio Calabria, il cui metodo di calcolo, basato su un tasso di remunerazione previsto dell'8 %, non era stato contestato ([47]). In particolare, in quest'ultimo caso, la Commissione aveva accettato un tasso dell'8 % comprensivo del premio di rischio del 6,5 % di cui alla delibera del CIPE, in considerazione del fatto che l'appalto non comportava l'attribuzione di diritti esclusivi, più un ulteriore aumento dell'1,5 %, per via della breve durata del contratto. Inoltre l'Italia, in riferimento al nuovo contratto di servizio pubblico, afferma che eventuali misure volte a ripristinare l'equilibrio economico-finanziario potrebbero essere applicate solo in caso di una variazione dei ricavi netti superiore al 3 %, mentre un'eventuale riduzione sotto il 3 % sarebbe stata a carico di Laziomar. Di conseguenza viene evitata qualsiasi possibile sovracompensazione; e

— l'Italia considera soddisfatto anche il quarto criterio Altmark, dal momento che l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico è stata oggetto di una procedura di gara trasparente e competitiva, che ha consentito di selezionare il candidato capace di fornire i servizi al minor costo possibile. Inoltre, per quanto riguarda l'associazione del nuovo contratto di servizio con la privatizzazione di Laziomar, l'Italia sostiene che l'importo della gara d'appalto per la vendita di Laziomar rappresenta solo l'1,4 % circa dell'importo totale stabilito per il servizio pubblico (ossia della compensazione totale di 127 520 740 EUR per il periodo contrattuale di dieci anni). Pertanto non sembra avere alcun impatto significativo sull'esito della selezione dell'offerente per quanto riguarda il costo del servizio.

([46]) Tale sentenza è stata pronunciata su richiesta del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in merito al progetto di decreto legislativo relativo a «Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» (decreto correttivo del Codice dei contratti pubblici).

([47]) SA.42710 SIEG — Servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri tra Reggio Calabria e Messina.

4.4. **Sulla priorità nell'assegnazione degli accosti**

(129) L'Italia sostiene che la priorità nell'assegnazione degli accosti (cfr. considerando 83) sia giustificata dalla necessità di fornire il servizio pubblico e Laziomar non gode di alcun vantaggio economico che comporterebbe anche una perdita di risorse statali.

(130) Secondo l'Italia, tutti gli operatori di traghetti versano diritti ordinari alle autorità portuali per gli accosti. L'Italia sostiene altresì che tale priorità nell'assegnazione degli accosti è stata applicata soltanto sulle rotte di servizio pubblico e che Laziomar non ha versato e non versa alcun diritto aggiuntivo per tale priorità nell'assegnazione degli accosti dato che, in considerazione della loro missione di servizio pubblico, i porti assegnerebbero a essa la prima scelta in termini di slot di accosto anche in assenza di una priorità ufficiale.

4.5. **Sulle misure previste dalla legge del 2010**

(131) Analogamente, per quanto riguarda le misure previste dalla legge del 2010 (cfr. considerando 84, 85 e 86), l'Italia sostiene che Laziomar non è stata destinataria né ha beneficiato o beneficerà in futuro di tali misure.

(132) In tale contesto, l'Italia afferma che Caremar, che all'epoca gestiva le rotte di cabotaggio marittimo nell'arcipelago pontino, era stata destinataria e aveva effettivamente utilizzato le risorse finanziarie già impegnate dalla legge 102/2009. In particolare, erano stati stanziati a favore di Caremar 1 410 000 EUR per l'adeguamento di due navi successivamente trasferite a titolo gratuito a Laziomar (Quirino e Tetide). È stato affermato inoltre che tali fondi non sono stati utilizzati per fini di liquidità.

(133) Per quanto concerne le esenzioni fiscali relative al processo di privatizzazione, l'Italia sostiene che in relazione all'imposta sul reddito delle società, la misura non è stata applicata dato che i trasferimenti di Caremar, Saremar e Toremar alle regioni sono stati effettuati a titolo gratuito. Di conseguenza, in assenza di remunerazione, non si applica l'articolo 86, comma 1, lettera a), del Testo unico delle imposte sui redditi in relazione alle plusvalenze in caso di trasferimenti di attivi a fronte del pagamento di un corrispettivo. In relazione all'IVA, l'Italia ha osservato che i trasferimenti di Caremar, Saremar e Toremar costituiscono operazioni esenti da IVA ai sensi dell'articolo 10, comma 1, punto 4 del decreto presidenziale 26 ottobre 1972 n. 633. Per quanto riguarda le imposte indirette diverse dall'IVA, l'Italia ha sottolineato che l'esenzione prevista dalla legge del 2010 è stata concepita ai fini di semplificazione amministrativa. Dal punto di vista fiscale, i suoi effetti possono essere considerati trascurabili e di scarso impatto in relazione a imposte applicate secondo aliquote forfettarie. In particolare, essa riguarda l'imposta di registro (168 EUR per documento), le tasse di iscrizione al registro fondiario e ipotecaria (168 EUR ciascuna) e l'imposta di bollo (14,62 EUR per quattro facciate).

(134) Per quanto riguarda le risorse del FAS, l'Italia sostiene che Laziomar non ha ricevuto alcun vantaggio. Inoltre ha chiarito che le risorse del FAS non sono state utilizzate per fornire una compensazione aggiuntiva alle società dell'ex Gruppo Tirrenia, inclusa Laziomar. Al contrario queste risorse sono state messe a disposizione per integrare gli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico alle società dell'ex Gruppo Tirrenia, nel caso in cui tali stanziamenti di bilancio fossero insufficienti. L'Italia rileva che l'articolo 1, comma 5-ter, del decreto-legge n. 125/2010 ha consentito alle regioni di utilizzare le risorse del FAS per finanziare (parzialmente) la compensazione regolare degli obblighi di servizio pubblico e quindi di garantire la continuità dei servizi pubblici marittimi. Inoltre l'Italia ha chiarito che, ai sensi dell'articolo 26 del decreto-legge n. 185/2008, sono stati destinati al Gruppo Tirrenia 65 milioni di EUR per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 e di conseguenza 195 milioni di EUR sono stati prelevati dalle risorse del FAS. Tali fondi sono stati poi trasferiti sul conto del ministero dei Trasporti per il pagamento della compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle società dell'ex Gruppo Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (all'epoca), Toremar e Saremar]. Di conseguenza tale misura riguarderebbe soltanto un'allocazione di risorse nel bilancio dell'Italia per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico.

4.6. **Sulle norme per il calcolo della compensazione per il periodo 2011-2019 e sul premio di rischio del 6,5 % stabilito dalla delibera del CIPE del 2010**

(135) L'Italia sostiene che fino al 14 gennaio 2014 i parametri utilizzati per il calcolo della compensazione corrisposta a Laziomar sono stati definiti dalla delibera del CIPE. A decorrere dal 15 gennaio 2014, la compensazione è definita nel contratto di servizio pubblico, sulla base della metodologia di cui alla delibera del CIPE e tenendo conto anche dell'offerta economica presentata dall'acquirente di Laziomar, CLN, nell'ambito della procedura di gara.

(136) L'Italia ha chiarito che, dato che la legge del 2009 introduce un limite all'importo della compensazione, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando il 6,5 % come tasso forfettario di rendimento del capitale. Questo approccio semplificato è stato applicato durante la proroga della convenzione iniziale e si applica ancora ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico con Laziomar.

(137) Inoltre, secondo l'Italia, il tasso forfettario di rendimento del capitale del 6,5 % è considerato adeguato in quanto il meccanismo di riequilibrio di cui all'articolo 25 del contratto (cfr. considerando 78) ha un'applicazione molto rigorosa. Inoltre tale meccanismo (una revisione del massimale dei prezzi annui) non potrebbe applicarsi nei casi in cui un beneficiario, come Laziomar, sia sottocompensato.

(138) Nella tabella 5, l'Italia riporta gli elementi considerati per il calcolo del premio di rischio per Laziomar nel periodo 2011-2019:

Tabella 5

ROCI di Laziomar per il periodo 2011-2019

(in migliaia di EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Immobilizzazioni materiali e immateriali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scorte	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Crediti ai clienti e commerciali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Debiti verso fornitori	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capitale investito netto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendimento del capitale (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Sulla conformità del nuovo contratto di servizio pubblico alla decisione SIEG del 2011**

(139) Pur ritenendo che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico versata a Laziomar nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico non costituisce un aiuto di Stato, l'Italia ha comunque spiegato perché tale misura sarebbe conforme alla decisione SIEG del 2011 qualora si trattasse di un aiuto.

(140) Nella sua risposta, l'Italia sostiene che sono applicabili sia la decisione SIEG del 2005 che quella del 2011, considerando che la stipula del contratto di servizio pubblico era prevista dall'articolo 19-ter della legge del 2009 e dal decreto della Regione Lazio.

(141) L'Italia ha fornito dati relativi agli anni 2012 e 2013 da cui risulta che il numero medio annuo di passeggeri non ha superato la soglia di 300 000 di cui all'articolo 2, punto 1, lettera d), della decisione SIEG del 2011 in nessuna delle rotte in questione durante i due esercizi precedenti a quello dell'assegnazione del SIEG a Laziomar (ossia 240 430 passeggeri nel 2012 e 254 167 passeggeri nel 2013).

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

(142) L'Italia sostiene che il servizio pubblico affidato a Laziomar costituisce un effettivo servizio di interesse economico generale sulla base di un atto di incarico, cioè il contratto di servizio, che contiene e descrive il contenuto e la durata degli obblighi di servizio pubblico, il territorio interessato, il meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo della compensazione.

(143) Inoltre, secondo l'Italia, la compensazione non eccede quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, in quanto l'importo della compensazione è stato determinato nell'ambito di una procedura di gara sulla base dei criteri stabiliti dalla delibera del CIPE, mentre il contratto prevede un sistema di monitoraggio per evitare sovracompensazioni.

(144) Analogamente, per quanto concerne il tasso di rendimento, l'Italia fa riferimento alla decisione della Commissione del 13 giugno 2017 (nel caso SA.42710) (cfr. considerando 128), in cui la Commissione non aveva contestato un tasso di rendimento superiore al 6,5 % (pari all'8 %).

5. **VALUTAZIONE**

5.1. **Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE**

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

(146) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare, il sostegno finanziario deve:

a) essere concesso da uno Stato membro o attraverso risorse statali;

b) favorire talune imprese o talune produzioni;

c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e

d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

(147) La Commissione osserva che la priorità nell'assegnazione degli accosti, che si applica solo alle rotte di servizio pubblico, è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Laziomar e dell'acquirente CLN. Pertanto questa misura sarà valutata congiuntamente alla rispettiva compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a tali società (cfr. sezioni 5.1.1 e 5.1.2).

(148) La Commissione osserva inoltre che il nuovo contratto di servizio pubblico tra l'Italia e Laziomar dovrebbe essere valutato insieme alla privatizzazione di Laziomar. Tale valutazione congiunta è opportuna perché, in sostanza, l'Italia ha organizzato una gara d'appalto finalizzata all'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico a seguito della quale l'aggiudicatario avrebbe dovuto acquisire l'intero capitale sociale di Laziomar al fine di adempiere gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nel suddetto contratto di servizio pubblico.

5.1.1. *La proroga della convenzione iniziale tra Laziomar e l'Italia*

5.1.1.1. Risorse statali

(149) Laziomar è stata incaricata dall'Italia di gestire le rotte marittime di cui alla convenzione iniziale, poi prorogata. La convenzione iniziale è stata conclusa con lo Stato e la risultante compensazione degli obblighi di servizio pubblico a favore di Laziomar viene corrisposta dallo Stato a partire dal proprio bilancio. Di conseguenza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a Laziomar risulta imputabile allo Stato e concessa attraverso risorse statali.

(150) La Commissione prende atto del fatto che, secondo l'Italia, tutti gli operatori di traghetti versano diritti ordinari alle competenti autorità portuali per gli accosti, ma che Laziomar non ha versato alcun diritto aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti. Tuttavia la Commissione ritiene che in linea di principio l'Italia avrebbe potuto scegliere di imporre un diritto aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti e che, non facendolo, ha rinunciato a percepire entrate statali. Inoltre, poiché è concessa per legge (cfr. considerando 83), la priorità nell'assegnazione degli accosti è imputabile allo Stato.

5.1.1.2. Selettività

(151) Per qualificarsi come aiuto di Stato, una misura deve essere selettiva. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico per la fornitura di servizi di trasporto marittimo in questione è concessa soltanto a Laziomar ed è pertanto selettiva. Poiché la priorità nell'assegnazione degli accosti è stata concessa soltanto alle società dell'ex Gruppo Tirrenia (compresa Laziomar), essa risulta anche selettiva.

5.1.1.3. Vantaggio economico

(152) La Commissione ricorda che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico a favore di un'impresa può non costituire un vantaggio economico a determinate condizioni ben definite.

(153) In particolare, nella sentenza Altmark ([48]), la Corte di giustizia ha giudicato che, nella misura in cui un intervento statale deve essere considerato come compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere gli obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(154) Tuttavia la Corte di giustizia ha anche chiarito che, affinché tali compensazioni di servizio pubblico possano sfuggire alla qualifica di aiuto di Stato in un caso particolare, devono essere soddisfatti i quattro criteri cumulativi (i «criteri Altmark»), riassunti qui di seguito:

— 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»);

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

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

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

(155) La Commissione ha precisato il modo in cui applica i criteri Altmark nella sua comunicazione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (la «comunicazione SIEG») ([49]).

(156) Dato che è necessario che i criteri Altmark siano soddisfatti cumulativamente, il mancato rispetto di anche uno soltanto di tali criteri fa sì che la Commissione concluda che la misura in esame fornisce un vantaggio economico al suo beneficiario. La Commissione valuterà in primo luogo il rispetto del quarto criterio Altmark.

(157) Il quarto criterio Altmark stabilisce che, per non costituire aiuto di Stato, la compensazione deve limitarsi al minimo necessario. Questo criterio si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione per il servizio pubblico viene selezionato a seguito di una procedura di appalto pubblico, che permetta di selezionare l'offerente in grado di fornire i servizi al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione viene calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.

([48]) Cfr. sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, ECLI:EU:T:2003:415.

([49]) 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).

(158) Per nessuna delle proroghe della convenzione iniziale nel periodo dal 1° giugno 2011 al 14 gennaio 2014, Laziomar è stata selezionata a seguito di una procedura di appalto pubblico. L'Italia si è limitata a prorogare il sistema già in vigore, autorizzando in tal modo l'operatore già presente a continuare a ricevere una compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

(159) Inoltre l'Italia non ha fornito alla Commissione informazioni atte a indicare che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento.

(160) Di conseguenza la Commissione conclude che il quarto criterio Altmark non risulta rispettato nel caso di specie.

(161) Dato che le quattro condizioni Altmark non risultano cumulativamente rispettate nel caso di specie, la Commissione conclude che la compensazione per la gestione delle rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale ha conferito un vantaggio economico a Laziomar.

(162) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti, la Commissione ricorda in primo luogo che l'autorità italiana garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha ritenuto, almeno in due circostanze, che tale misura abbia un valore economico ([50]). Tuttavia Laziomar non paga alcun diritto per la priorità nell'assegnazione degli accosti (cfr. considerando 130). Inoltre la Commissione osserva che tale priorità ha, almeno in teoria, il potenziale di ridurre i costi sostenuti dall'operatore (ad esempio perché l'ormeggio garantito potrebbe ridurre i tempi di attesa nei porti e quindi comportare minori costi per il carburante) o di aumentarne i ricavi (ad esempio perché alcuni orari possono attirare una domanda maggiore da parte dei passeggeri). Infatti, nella misura in cui la priorità nell'assegnazione degli accosti consente una procedura di attracco più rapida, gli utenti del servizio di traghetto possono preferire l'operatore che beneficia di tale misura. Anche se tali effetti si concretizzerebbero solo in circostanze limitate o sarebbero relativamente modesti, la priorità nell'assegnazione degli accosti potrebbe comunque costituire un vantaggio economico per Laziomar.

5.1.1.4. Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi

(163) Quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi interni all'Unione, queste ultime devono ritenersi influenzate dall'aiuto ([51]). È sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ([52]).

(164) Nel caso di specie, il beneficiario opera in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto marittimo nell'Unione, in particolare da quando sono entrati in vigore il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio ([53]) e il regolamento sul cabotaggio marittimo, che hanno liberalizzato rispettivamente il trasporto marittimo internazionale e il mercato del cabotaggio marittimo. Il fatto che, su talune rotte, Laziomar fosse all'epoca l'unico operatore non significa che altri operatori (internazionali) non avrebbero potuto essere interessati a offrire servizi di trasporto marittimo analoghi. Pertanto la compensazione per l'esercizio di rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale è responsabile di influire sugli scambi all'interno dell'Unione e di falsare la concorrenza nel mercato interno. Per gli stessi motivi, tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti.

5.1.1.5. Conclusione

(165) Poiché tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono soddisfatti, la Commissione conclude che sia la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta sulla base di successive proroghe della convenzione iniziale sia la priorità nell'assegnazione degli accosti per le rotte di servizio pubblico costituiscono un aiuto di Stato a favore di Laziomar.

([50]) Decisione (UE) 2020/1412, considerando 265.

([51]) Cfr., in particolare, la causa 730/79 *Philip Morris/Commissione*, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11; la causa C-53/00, *Ferring*, ECLI:EU:C:2001:627, punto 21; la causa C-372/97, *Italia/Commissione*, ECLI:EU:C:2004:234, punto 44.

([52]) Causa T-214/95, *Vlaamse Gewest/Commissione*, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 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).

5.1.1.6. Aiuto nuovo o esistente

(166) La Commissione osserva innanzitutto che la compensazione versata a Caremar (all'epoca) per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico marittimo fino alla fine del 2008 non viene valutata nella presente decisione. La valutazione di tale compensazione, e del fatto che possa essere o meno classificata come un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo, è oggetto di una distinta decisione della Commissione ([54]).

(167) Ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([55]), per «nuovi aiuti» si intendono «tutti gli aiuti, ossia regimi di aiuti e aiuti individuali, che non siano aiuti esistenti, comprese le modifiche degli aiuti esistenti». Inoltre l'articolo 108, paragrafo 3, TFUE prevede che i progetti diretti a istituire o modificare aiuti esistenti debbano essere notificati alla Commissione in tempo utile e non possano essere attuati prima che la procedura abbia condotto a una decisione finale ([56]). In linea con la posizione degli organi giurisdizionali dell'Unione ([57]), la Commissione ritiene che modificare (ovvero prorogare) la durata di un regime di aiuti che aveva una chiara scadenza (ossia il 31 dicembre 2008) sia sufficiente a renderlo un nuovo aiuto, indipendentemente dal fatto che altre caratteristiche della misura siano state modificate o meno.

(168) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ritiene che, indipendentemente dal fatto che la compensazione concessa a Caremar (all'epoca) fino alla fine del 2008 è qualificata o meno come aiuto esistente ([58]), la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a Laziomar sulla base delle proroghe successive della convenzione iniziale debba essere considerata un nuovo aiuto. Tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti.

5.1.2. *L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato con il ramo di attività di Laziomar*

(169) Al fine di stabilire se l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato con il ramo di attività di Laziomar costituisca un vantaggio a favore di Laziomar e della sua acquirente, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, la Commissione deve valutare il rispetto dei criteri Altmark (cfr. considerando 154).

5.1.2.1. Primo criterio Altmark

(170) La Commissione ricorda che il diritto dell'Unione non dà una definizione uniforme e precisa di servizio qualificabile come SIEG, né nel quadro della prima condizione Altmark né ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE ([59]). Il punto 46 della comunicazione recita:

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

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

(172) Nel campo del cabotaggio, alcune dettagliate norme unionali in materia di obblighi di servizio pubblico sono state definite nel regolamento sul cabotaggio marittimo e, al fine di verificare la presenza di aiuti di Stato a favore di imprese che svolgono servizi di trasporto marittimo, negli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi («gli orientamenti sui trasporti marittimi») ([60]).

([54]) Decisione (UE) 2020/1411.
([55]) 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).
([56]) Sentenza della Corte del 26 ottobre 2016, *DEI e Commissione/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punto 45.
([57]) Cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-148/99, *Diputación Foral de Álava e a./Commissione*, ECLI:EU:T:2002:59, punto 175.
([58]) Decisione (UE) 2020/1411.
([59]) Sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008, *BUPA e a./Commissione* (T-289/03, Racc. II pag. 81, punto 96). Cfr. anche le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa C-53/00 *Ferring* (Racc. 2001 pag. I-9069), e le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa C-126/01 *GEMO SA* (Racc. 2003, pag. I-13769).
([60]) 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).

(173) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento sul cabotaggio marittimo,

> «uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole. Uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari».

(174) L'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo stabilisce che un contratto di servizio pubblico può includere: servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità; servizi di trasporto complementari; servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per talune rotte; adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

(175) Ai sensi della sezione 9 degli orientamenti sui trasporti marittimi, «possono essere imposti obblighi di servizio pubblico o conclusi contratti di servizio pubblico per i servizi di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio», ovvero servizi regolari verso, da e tra le isole.

(176) Dalla giurisprudenza consolidata risulta che gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto se sono giustificati dall'esigenza di garantire adeguati servizi regolari di trasporto marittimo che non possono essere assicurati dalle sole forze di mercato ([61]). La comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo ([62]) conferma che «spetta agli Stati membri (comprese, ove opportuno, le autorità regionali e locali) e non agli armatori determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi di cabotaggio insulari regolari (di linea) qualora il mercato non assicuri servizi adeguati». Inoltre, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento sul cabotaggio marittimo, per «obblighi di servizio pubblico» si intendono gli obblighi che «l'armatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».

(177) In linea con la giurisprudenza ([63]), per verificare se esiste un bisogno reale di servizio pubblico e se questo è necessario e proporzionale e, di conseguenza, se è soddisfatto il primo criterio Altmark, la Commissione valuterà:

1) l'esistenza di una **domanda degli utenti**;

2) l'incapacità degli operatori di mercato di soddisfare tale domanda in mancanza di un obbligo imposto dalle autorità pubbliche (**esistenza di un fallimento di mercato**);

3) la possibilità che il semplice ricorso agli obblighi di servizio pubblico sia sufficiente per ovviare a tale carenza (**approccio meno dannoso**).

(1) **Domanda degli utenti**

(178) Nel caso in oggetto, Laziomar è stata incaricata di svolgere servizi passeggeri, servizi misti e servizi riservati al trasporto merci sulle linee riportate nella tabella 9. Gli obblighi di servizio pubblico imposti a Laziomar riguardano i porti serviti, la tipologia e la capacità delle navi assegnate ai collegamenti marittimi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, la frequenza del servizio e le tariffe massime da applicare.

(179) Come illustrato al considerando 120, l'Italia ha imposto gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella nuova convenzione principalmente con l'obiettivo di: i) garantire la continuità territoriale tra la terraferma e le isole e ii) contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, attraverso servizi regolari e affidabili di trasporto marittimo. La Commissione ritiene che si tratti in effetti di obiettivi legittimi di interesse pubblico.

([61]) Cfr. causa C-205/99 *Analir e a.*, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle regioni che aggiorna e rettifica la comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), Bruxelles, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([63]) Cfr. causa T-454/13, *SNCM/Commissione*, ECLI:EU:T:2017:134, punti 130 e 134.

(180) Storicamente, gli obiettivi perseguiti dall'Italia non sono stati conseguiti attraverso l'interazione delle sole forze di mercato. In effetti, l'adeguatezza di tali servizi è stata sempre garantita da obblighi di servizio pubblico imposti a tal fine alle società dell'ex Gruppo Tirrenia e sanciti nelle convenzioni iniziali. La Commissione osserva che le rotte in questione sono state gestite, in larga misura senza modifiche, per numerosi anni, ossia almeno sin dall'entrata in vigore della convenzione iniziale. L'Italia, e in particolare le autorità regionali interessate, hanno ritenuto che tali servizi fossero (e continuassero ad essere) necessari per soddisfare la domanda degli utenti.

(181) Per quanto riguarda le rotte riservate al trasporto merci (ossia la linea T3 e la linea T4), la Commissione ricorda che il Tribunale ha già stabilito ([64]) che, per poter essere definito servizio di interesse economico generale, il servizio in questione non deve necessariamente essere un servizio di carattere universale stricto sensu. In effetti, il concetto di servizio universale non significa che il servizio in questione debba rispondere a un'esigenza comune all'intera popolazione o essere fornito su tutto un territorio ([65]), bensì piuttosto servire gli interessi della società nel suo complesso. Inoltre la Commissione ritiene che la legislazione dell'Unione non impedisca agli Stati membri di qualificare legittimamente, esercitando il loro potere discrezionale, determinati servizi di trasporto marittimo di merci da e verso zone remote come SIEG, a condizione che siano rispettati i principi stabiliti dal regolamento sul cabotaggio marittimo.

(182) L'Italia ha spiegato che le esigenze di servizio pubblico sono legate alle particolari caratteristiche geografiche e socioeconomiche delle isole dell'arcipelago pontino. L'articolo 1 del contratto di servizio stabilisce che i servizi assegnati a Laziomar sono «[...] necessari al mantenimento della continuità territoriale, tale da assicurare l'approvvigionamento delle merci, comprese peraltro le merci speciali, necessarie al regolare funzionamento dei servizi pubblici e sociali, per l'arcipelago pontino [...]». Per quanto riguarda l'isola di Ponza, la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci e delle merci speciali risultano necessari in considerazione della distanza dalla terraferma (circa 27 miglia nautiche da Terracina) e dalla scarsa popolazione (circa 3 500). Considerazioni analoghe valgono per l'isola di Ventotene (circa 31 miglia nautiche da Terracina e circa 800 abitanti). La frequenza regolare di questi servizi di trasporto merci nel corso di tutto l'anno assicura che anche in bassa stagione, quando vi è una minore domanda da parte dei turisti, gli abitanti e le imprese di tali isole continuino ad essere adeguatamente riforniti. Inoltre questi servizi contribuiscono anche allo sviluppo economico di entrambe le isole, grazie al trasporto di merci e merci speciali (ad esempio, merci pericolose, rifiuti solidi urbani) da e verso il continente.

(183) Per quanto riguarda i servizi passeggeri e misti, per illustrare la domanda effettiva di tali servizi, l'Italia ha fornito statistiche aggregate che rivelano che nel 2012 Laziomar ha trasportato 240 430 passeggeri e 13 228 veicoli sulle linee di servizio pubblico combinate durante i rispettivi periodi di tempo oggetto degli obblighi di servizio pubblico. I dati per il 2013 erano superiori (254 167 passeggeri e 16 927 veicoli). Ciò dimostra che nei due anni prima che a Laziomar fosse affidato l'obbligo di servizio pubblico vi è stata una forte domanda aggregata di servizi di trasporto marittimo sulle rotte in questione (cfr. considerando 291 per le statistiche dettagliate sulle singole rotte per gli anni 2011-2013).

(184) Per dimostrare ulteriormente che la domanda degli utenti è rimasta presente quando Laziomar ha iniziato a operare sulla base del nuovo contratto di servizio pubblico su tutte le rotte, l'Italia ha anche fornito statistiche aggregate fino alla fine del 2019 (cfr. tabelle 6-8). Tali dati confermano che la domanda degli utenti è rimasta presente, con alcune lievi deviazioni, verso l'alto o verso il basso. In ogni caso, un'analisi delle statistiche per singola rotta per ciascun anno fino alla fine del 2019 non ha fornito alcun indizio relativo alla scomparsa della domanda degli utenti su rotte specifiche.

Tabella 6

Statistiche sui passeggeri per gli anni 2014-2019

Anno	Linea T1	Linea T2	Linea T3	Linea T4	Linea A1	Linea A2	Linea A3	Totale numero di passeggeri
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Cfr. sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008 *BUPA e a./Commissione* T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punto 186.

([65]) Cfr. sentenza della Corte dell'11 aprile 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen e a./Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*, C-66/86, ECLI:EU:C:1989:140, punto 55; sentenza della Corte del 18 giugno 1998, *Corsica Ferries France/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova e a.*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punto 45; sentenza del Tribunale del 15 giugno 2005, *Olsen/Commissione*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punto 186 e seguenti.

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

Tabella 7

Statistiche sui veicoli per gli anni 2014-2019

Anno	Linea T1	Linea T2	Linea T3	Linea T4	Linea A1	Linea A2	Linea A3	Totale numero di veicoli [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Le navi utilizzate per le linee T4, A1, A2 e A3 non possono trasportare veicoli.

Tabella 8

Merci trasportate in metri lineari per gli anni 2014-2019 [66]

Anno	Linea T3	Linea T4	Totale numero di metri lineari
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) La Commissione ritiene che le statistiche di cui sopra dimostrino chiaramente che esiste una effettiva domanda di servizi passeggeri, servizi misti e servizi merci su ciascuna delle rispettive rotte di servizio pubblico. Di conseguenza è possibile concludere che tali servizi rispondono a effettive esigenze di servizio pubblico e a una reale domanda degli utenti.

(2) **Esistenza di un fallimento del mercato**

(186) Ai sensi del punto 48 della comunicazione SIEG, «non sarebbe opportuno attribuire obblighi specifici di servizio pubblico ad un'attività che è già fornita o che può essere fornita in modo soddisfacente e a condizioni, quali prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato» [67]. Di conseguenza la Commissione deve esaminare se il servizio sarebbe risultato inadeguato qualora il suo svolgimento fosse stato affidato alle sole forze del

[66] Sebbene il trasporto di merci sia effettuato sulla maggior parte delle linee, la presente decisione fornisce informazioni dettagliate soltanto sulle merci trasportate sulle linee T3 e T4 perché il contratto di servizio pubblico le definisce entrambe come rotte di trasporto merci per il trasporto di merci e merci speciali.

[67] Cfr. sentenza della Corte del 20 febbraio 2001 *Analir e a.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punto 71.

mercato, alla luce degli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico. A questo proposito, il punto 48 della comunicazione SIEG stabilisce che «la valutazione della Commissione si limita alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri».

(187) La Commissione osserva che durante il periodo precedente alla firma del nuovo contratto di servizio pubblico con Laziomar, altri operatori hanno offerto servizi di traghetto su alcune delle rotte incluse nel nuovo contratto di servizio pubblico, anche se non necessariamente per tutto l'anno, con la stessa frequenza e per la stessa tipologia di servizio. Sulla base della situazione della concorrenza prevalente nel periodo precedente all'assegnazione dell'incarico il 15 gennaio 2014, la Commissione valuterà, per ciascuna rotta interessata, se i servizi forniti dagli altri operatori erano equivalenti a quelli che Laziomar deve fornire ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico.

(188) La tabella 9 presenta la situazione della concorrenza su ciascuna delle rotte gestite da Laziomar al momento dell'atto di incarico:

Tabella 9

Situazione della concorrenza sulle rotte gestite da Laziomar

Rotta	Laziomar (collegamenti per tutto l'anno)	Concorrenti
Formia-Ponza (**Linea T1**)	Servizio misto (passeggeri, veicoli e merci)	Nessuno
Formia-Ventotene (**Linea T2**)	Servizio misto (passeggeri, veicoli e merci)	Nessuno
Terracina-Ponza (**Linea T3**) — nuova rotta	Servizio merci e misto con una media di: — da gennaio a marzo e da ottobre a dicembre: quattro collegamenti (settimanali) — solo servizio merci — in aprile e settembre: quattro collegamenti (settimanali) — solo servizio merci e quattro collegamenti (settimanali) — servizio misto — da maggio ad agosto: cinque collegamenti (settimanali) — solo servizio merci e cinque collegamenti (settimanali) — servizio misto	Navigazione Libera del Golfo (**NLG**), servizio solo passeggeri con una media di: — da aprile a maggio e da settembre a ottobre: tre collegamenti (settimanali) — da giugno ad agosto: uno o due collegamenti (giornalieri)
Terracina-Ventotene (**Linea T4**) — nuova rotta	Servizio merci con una media di: — da gennaio a marzo e da ottobre a dicembre: un collegamento (settimanale) — in aprile e settembre: due collegamenti (settimanali) — da maggio ad agosto: cinque collegamenti (settimanali)	**NLG** servizio solo passeggeri (come prolungamento della **linea T3**) con un solo collegamento settimanale da luglio ad agosto
Anzio-Ponza (**Linea A1**)	Servizio passeggeri (aliscafo) da giugno a settembre con un collegamento giornaliero e due collegamenti venerdì, sabato, domenica e i giorni festivi	Vetor, servizio passeggeri con una media di: — da giugno a luglio: due o tre collegamenti durante i giorni feriali e quattro o cinque nel fine settimana (giornalieri, cfr. considerando 192) — in agosto: tre o quattro collegamenti durante i giorni feriali e quattro e quattro o cinque nel fine settimana (giornalieri) — settembre: un collegamento (giornaliero, cfr. considerando 192)

Formia-Ponza (**Linea A2**)	Servizio passeggeri (aliscafo)	Nessuno
Formia-Ventotene (**Linea A3**)	Servizio passeggeri (aliscafo)	Nessuno

(189) La Commissione ritiene, come indicato chiaramente nella tabella 9, che i servizi offerti da Laziomar non siano sostituibili con quelli offerti da altri concorrenti in quanto questi ultimi non adempiono o non adempiono pienamente agli obblighi di servizio pubblico stabiliti nel nuovo contratto di servizio pubblico con Laziomar. Ciò considerato, su quattro delle sette rotte, nessun altro operatore oltre a Laziomar offre il servizio (linee T1, T2, A2 e A3). Di conseguenza gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nel contratto stipulato con Laziomar per la gestione di queste rotte sono giustificati da una reale esigenza pubblica di garantire la continuità territoriale, che non può essere soddisfatta dal solo mercato.

(190) Per quanto riguarda le rotte in cui anche altri operatori offrono servizi (linee T3, T4 e A1), la Commissione ritiene che esistano notevoli differenze relativamente alla tipologia, alla regolarità, alla capacità e al prezzo dei servizi offerti, per i motivi illustrati in dettaglio nei paragrafi seguenti.

(191) Per le linee T3 e T4, Laziomar naviga ininterrottamente per tutto l'anno, mentre l'altro operatore, NLG, non offre un servizio continuativo per tutto l'anno né con lo stesso livello di frequenza di Laziomar. Inoltre Laziomar offre servizi merci misti (linea T3) e merci (linea T4) usando una nave in grado di trasportare merci, veicoli e fino a 400 passeggeri, mentre NLG utilizza una nave ad alta velocità per il solo trasporto di passeggeri. Infine tra i due operatori esiste una notevole differenza di prezzo. Per la linea T3, su cui entrambi gli operatori effettuano il trasporto di passeggeri (a differenza della linea T4, che è un servizio merci per Laziomar), il prezzo offerto da NLG si rivolge al settore turistico (per esempio, una corsa semplice costa tra i 24 e i 26 EUR per gli adulti e tra i 13 e i 15 EUR per i bambini fino a 12 anni). Il servizio di Laziomar, invece, è soggetto a obblighi tariffari di servizio pubblico (per esempio, una corsa semplice costa 10 EUR per gli adulti e 5 EUR per i bambini fino a 12 anni) e applica tariffe agevolate per residenti e pendolari (una corsa semplice costa circa 3,50 EUR). Di conseguenza, senza il servizio di Laziomar su queste rotte in particolare, l'esigenza di servizio pubblico per il collegamento regolare tra l'isola e la terraferma non sarebbe soddisfatto, in quanto NLG non avrebbe potuto fornire gli stessi servizi e alle stesse condizioni di Laziomar per l'intero periodo contrattuale.

(192) Per quanto riguarda la linea A1, sia Laziomar che il concorrente Vetor gestiscono un servizio di solo trasporto passeggeri durante la stagione estiva (da giugno a settembre). Tuttavia l'Italia ha fornito informazioni da cui risulta che il servizio di Vetor si rivolge prevalentemente al settore turistico e viene fornito a condizioni di mercato. Sebbene, stando agli orari del 2013 (ossia l'anno precedente alla conclusione dell'atto di incarico con Laziomar) illustrati nella tabella 9, Vetor sembri effettuare collegamenti più frequenti rispetto a Laziomar, la Commissione osserva che in realtà il servizio non è stato erogato in maniera ininterrotta su base giornaliera. In particolare, il servizio non è stato svolto il 4, 5, 11 e 12 giugno 2013 e il 10-12 e il 16-20 settembre 2013. Anche negli anni successivi del periodo di incarico, le informazioni fornite dall'Italia dimostrano che il servizio fornito da Vetor non ha garantito il collegamento giornaliero sulla rotta. Per esempio, nel 2018 Vetor non ha erogato il servizio il 5 e 6 giugno e il 17-20 settembre. In generale, pertanto, la frequenza del servizio di Vetor varia a seconda del mese.

(193) Inoltre nell'ambito del contratto di servizio Laziomar è soggetta a obblighi di servizio pubblico in termini di continuità e qualità. Ciò detto, in caso di mancata navigazione in assenza di motivi giustificati, Laziomar è soggetta a sanzioni e a una riduzione tariffaria corrispondente. Inoltre l'obbligo di qualità impone a Laziomar di rispettare precisi livelli minimi in termini, tra l'altro, di affidabilità, condizioni igieniche e comfort del viaggio. Per contro, Vetor, che non è soggetta a obblighi di servizio pubblico, non è tenuta a rispettare standard elevati di qualità nella fornitura del servizio. Inoltre, in termini di capacità di trasporto, la nave di Laziomar può ospitare un massimo di 300 passeggeri, contro i circa 150 che possono essere trasportati dall'aliscafo di Vetor.

(194) Infine tra i due operatori esiste una notevole differenza di prezzo. Il prezzo offerto da Vetor si rivolge prevalentemente al settore turistico (per esempio, una corsa semplice costa 36 EUR per gli adulti, che aumenta a 46 EUR nel fine settimana, e 18 EUR per i bambini fino a 12 anni), mentre il prezzo offerto ai residenti è di 23 EUR. Vetor è anche libera di determinare a propria discrezione il prezzo dei biglietti e di adeguarlo di conseguenza su base puramente commerciale. Il servizio di Laziomar, invece, è soggetto a obblighi tariffari di servizio pubblico (per esempio, una corsa semplice costa 23,40 EUR per gli adulti e 11,70 EUR per i bambini fino a 12 anni) e applica tariffe agevolate per residenti e pendolari (per esempio, una corsa semplice costa solo 7 EUR).

Di conseguenza, senza il servizio di Laziomar su questa rotta in particolare, l'esigenza di servizio pubblico per il collegamento regolare tra l'isola e la terraferma a prezzi accessibili non sarebbe soddisfatto, in quanto Vetor non avrebbe potuto fornire gli stessi servizi e alle stesse condizioni di Laziomar per l'intero periodo contrattuale.

(195) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che, al momento dell'incarico di Laziomar, le sole forze di mercato erano insufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico. In effetti, su una serie di rotte Laziomar era l'unico operatore, mentre sulle altre rotte i servizi forniti dai concorrenti nell'arcipelago pontino non erano equivalenti in termini di continuità, regolarità, capacità e prezzo e pertanto non soddisfacevano appieno gli obblighi di servizio pubblico previsti dal nuovo contratto di servizio sottoscritto con Laziomar.

(3) **Approccio meno dannoso**

(196) La Commissione osserva che l'Italia ha scelto di concludere un contratto di servizio pubblico con un operatore (Laziomar) piuttosto che imporre obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori interessati a gestire le rotte in questione. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, la Commissione prende atto del fatto che la domanda degli utenti non avrebbe potuto essere soddisfatta imponendo obblighi di servizio pubblico (cfr. considerando 180). In particolare, su diverse rotte Laziomar è l'unico operatore e, dove non lo è, l'offerta fornita dagli altri operatori non soddisfa (tutti) i requisiti di regolarità, continuità, capacità e prezzo. Inoltre l'esercizio della maggior parte delle rotte, soprattutto durante la bassa stagione, è un'attività in perdita, per cui senza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tali rotte non sarebbero offerte. Oltre a ciò, la Commissione prende atto dell'argomentazione dell'Italia secondo la quale la scelta di un contratto di servizio pubblico si è resa necessaria anche in considerazione della privatizzazione di Laziomar. Più specificamente, l'Italia sostiene che organizzare una gara per Laziomar associata a un nuovo contratto di servizio pubblico aveva consentito di: i) garantire la continuità del servizio pubblico marittimo e ii) massimizzare il valore per lo Stato. È per queste ragioni che la Commissione ha accettato (cfr. considerando 89) che l'Italia organizzasse una procedura di gara per il ramo d'azienda di Laziomar insieme a un nuovo contratto di servizio pubblico. In questo modo, la Commissione ha anche riconosciuto, e lo ribadisce nella presente decisione, che l'Italia non poteva basarsi su obblighi di servizio pubblico che si applicassero a tutti gli operatori, preferendo concludere un contratto di servizio pubblico solo con Laziomar.

Conclusione

(197) Sulla base della valutazione di cui sopra, la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel definire i servizi affidati a Laziomar come SIEG. I dubbi espressi dalla Commissione nella decisione del 2012 sono quindi dissipati.

(198) Al fine di concludere che il primo criterio Altmark è soddisfatto, la Commissione deve comunque verificare se Laziomar sia stata incaricata di svolgere obblighi di servizio pubblico definiti in modo chiaro. A questo proposito, la Commissione osserva che gli obblighi di servizio pubblico sono descritti in maniera chiara nel nuovo contratto di servizio pubblico e nei suoi allegati (che comprendono ad esempio le specifiche delle navi per ciascuna rotta). Analogamente, le norme che disciplinano la compensazione sono dettagliate nel nuovo contratto di servizio pubblico, nella legge del 2009 e nella delibera del CIPE. Il nuovo contratto di servizio pubblico ha anche una durata chiara (dieci anni), individua Laziomar come gestore del servizio pubblico e prevede disposizioni per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero (cfr. anche il considerando 215). Di conseguenza la Commissione conclude che il primo criterio Altmark risulta rispettato.

Priorità nell'assegnazione degli accosti

(199) L'articolo 19-ter, comma 21, della legge del 2009 specifica chiaramente che la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole e alla luce degli obblighi di servizio pubblico delle società dell'ex Gruppo Tirrenia (compresa Laziomar). In effetti, in assenza di tale priorità a favore delle imprese incaricate degli obblighi di servizio pubblico, tali imprese potrebbero (a volte) dover attendere il proprio turno prima di attraccare e quindi registrare ritardi che vanificherebbero l'obiettivo di garantire una connettività affidabile e conveniente ai cittadini. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione delle isole e contribuire allo sviluppo economico delle medesime è effettivamente necessario poter contare su orari regolari. Inoltre, poiché il nuovo contratto di servizio pubblico contiene obblighi specifici riguardo agli orari di partenza sulle rotte di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria a garantire che i porti assegnino gli accosti e gli orari di accosto in maniera tale da consentire all'operatore del servizio pubblico di rispettare i propri obblighi di servizio pubblico. In tale contesto, la Commissione ritiene che tale misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a Laziomar di adempiere gli obblighi di servizio pubblico, che costituiscono un effettivo servizio di interesse economico generale (cfr. considerando 197). Inoltre l'Italia ha confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti si applica solo ai servizi forniti nell'ambito del regime di servizio pubblico. Di conseguenza anche la priorità nell'assegnazione degli accosti rispetta il primo criterio Altmark.

5.1.2.2. Secondo criterio Altmark

(200) La Commissione ricorda che, nella decisione del 2012 (cfr. paragrafo 205), essa aveva concluso in via preliminare che il secondo criterio della sentenza Altmark era rispettato.

(201) In tale contesto, la Commissione osserva che i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione sono stati definiti in anticipo e rispettano i requisiti di trasparenza in linea con il secondo criterio Altmark.

(202) Più specificatamente, i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione sono spiegati in dettaglio nella delibera del CIPE e sono stati applicati nel quadro del nuovo contratto di servizio pubblico (e nei suoi allegati), mentre gli importi massimi di compensazione sono fissati dalla legge del 2009. Il metodo di calcolo della compensazione, compresi ad esempio gli elementi di costo di cui tener conto, è precisato nella delibera del CIPE. Poiché la priorità nell'assegnazione degli accosti non comporta una compensazione finanziaria per Laziomar, la Commissione ritiene che tale misura sia conforme al secondo criterio Altmark.

(203) Di conseguenza la Commissione conclude che la seconda condizione di cui alla sentenza Altmark risulta rispettata.

5.1.2.3. Terzo criterio Altmark

(204) Conformemente al terzo criterio Altmark, la compensazione ricevuta per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi sostenuti a tale fine, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento.

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

(206) Nella decisione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità della compensazione pagata alle società dell'ex Gruppo Tirrenia, compresa Laziomar, a partire dal 2014. In particolare, per quanto riguarda la compensazione corrisposta dal 2010, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il premio di rischio fisso del 6,5 % non riflettesse un livello di rischio adeguato perché a prima vista Laziomar non sembrava assumersi i rischi che normalmente gravano sulla fornitura di tali servizi. Più specificamente, gli elementi di costo per il calcolo della compensazione comprendono tutti i costi relativi alla prestazione del servizio, nonché le variazioni, ad esempio in termini di prezzi del carburante. Di conseguenza in tale fase la Commissione ha ritenuto che Laziomar potesse aver ricevuto una sovracompensazione.

(207) La Commissione osserva che taluni aspetti del metodo di compensazione di cui al nuovo contratto di servizio pubblico sembrano in effetti ridurre il rischio commerciale sostenuto da Laziomar. In particolare, le tariffe massime che Laziomar può applicare vengono adeguate annualmente in maniera da tener conto dell'inflazione e delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo. Inoltre il nuovo contratto di servizio pubblico contiene alcune clausole (cfr. considerando 78) che mirano a garantire l'equilibrio economico-finanziario del servizio pubblico. In particolare, nel caso in cui la compensazione del servizio pubblico non fosse sufficiente a coprire il costo dei servizi oggetto dell'incarico ai sensi del nuovo contratto di servizio pubblico, tali clausole consentono di rivedere: i) il sistema tariffario; ii) il livello dei servizi pubblici offerti; iii) il livello del massimale di prezzo annuo; e iv) i contributi in conto capitale finalizzati agli investimenti.

(208) Ai sensi dell'articolo 25 del contratto, in caso di discrepanza nel proprio equilibrio economico-finanziario, Laziomar potrebbe sottoporre alla Regione Lazio una proposta di riequilibrio. Tale proposta viene quindi inviata al comitato tecnico responsabile della gestione del contratto.

(209) Sebbene tali misure di salvaguardia sembrino ridurre il rischio commerciale sostenuto da Laziomar, la Commissione ritiene che la società resti esposta al rischio che la compensazione non sia sufficiente a coprire i costi di gestione del servizio. La proposta di riequilibrio non può essere sempre accolta in quanto la Regione Lazio deve pronunciarsi nel merito e adottare una decisione una volta ottenuto il parere del comitato tecnico entro 90 giorni dalla presentazione della richiesta da parte di Laziomar. Fino a quando non sia adottata una decisione, Laziomar deve continuare a svolgere il servizio pubblico senza modifiche. In effetti, come sostenuto dall'Italia, tale meccanismo ha un'applicazione complessa e molto rigida, pertanto Laziomar non si è ancora avvalsa di tale possibilità.

(210) Inoltre la Commissione osserva che non tutte le categorie di costo sono soggette a un contributo di riequilibrio. In particolare, ai sensi dell'articolo 25 del contratto di servizio pubblico, i costi relativi a inefficienze di gestione, gli oneri finanziari, eventuali incrementi dei costi unitari del personale per soddisfare i requisiti di legge in materia di lavoro e i costi relativi alla politica commerciale applicata da Laziomar sono a carico della stessa Laziomar. Laziomar continua pertanto a essere incentivata a operare in modo efficiente e con il minor costo possibile per la comunità.

(211) Come indicato ai considerando da 48 a 52, la delibera del CIPE prevede che per determinare il rendimento del capitale sulla base della formula del costo medio ponderato del capitale (WACC) sia utilizzato un premio di rischio del 6,5 %. Tuttavia nella pratica il 6,5 % è stato applicato come tasso forfettario di rendimento del capitale (cfr. anche il considerando 136).

(212) In tale contesto, indipendentemente dall'importo della compensazione al quale Laziomar avrebbe diritto, tenendo conto del premio di rischio del 6,5 %, Laziomar non può mai ricevere un importo superiore alla soglia massima fissata dal contratto di servizio pubblico (cfr. considerando 76). Conformemente al punto 47 della disciplina SIEG del 2011, la Commissione valuta l'esistenza di una sovracompensazione per l'intera durata del contratto. Come illustrato nella tabella 10, dai dati per il periodo 2014-2019 emerge che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico effettivamente ricevuta è stata (con l'eccezione degli importi per il 2016 e il 2018, comunque inferiori al massimale concordato nell'ambito del contratto, ossia 13 524 536 EUR) insufficiente a coprire il costo netto del servizio (ossia 80 173 862 EUR pagati per un costo netto di 80 397 000 EUR) anche prima di tener conto del premio di rischio del 6,5 % (ossia 1 928 000 EUR). In sostanza, per il periodo 2014-2019, Laziomar ha ricevuto circa 2 150 000 EUR in meno rispetto all'importo ammissibile [ossia 82 325 000 EUR (compensazione ammissibile) meno 80 173 862 EUR (compensazione effettiva)], calcolato utilizzando la metodologia che include il rendimento del capitale del 6,5 %. Ciò significa che, nella pratica, Laziomar non ha ricevuto l'importo calcolato come rendimento del capitale. Di fatto, il rendimento del capitale di Laziomar per l'intero periodo (fino al 2019) è stato pari a zero anziché al 6,5 % inizialmente previsto dall'Italia ([68]). Tali dati confermano che le disposizioni di riequilibrio dell'articolo 25 del contratto non proteggono Laziomar da tutti i rischi correlati allo svolgimento del servizio pubblico.

Tabella 10

Costo netto del servizio pubblico gestito da Laziomar nel periodo 2014-2019

(in EUR)

Laziomar: missione di servizio pubblico	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totale generale
Ricavi totali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Costi totali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Ammorta-mento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) L'importo complessivo della compensazione ricevuta da Laziomar nel periodo 2014-2019 è inferiore al costo netto sostenuto nello svolgimento del servizio pubblico, senza tenere conto del rendimento del capitale.

= Costo netto del servizio pubblico	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Rendimento del capitale (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Compensazione ammissibile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Compensazione effettiva	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Sovra/ sottocompensazione	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) Per quanto riguarda il livello di utile ragionevole, nel corso dell'indagine formale (cfr. considerando 136), l'Italia ha chiarito che, essendo l'importo della compensazione limitato dalla legge del 2009, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando un tasso forfetario di rendimento del capitale del 6,5 %. L'Italia ritiene che il suo approccio semplificato sia prudente e non comporti una compensazione superiore a favore di Laziomar rispetto a quanto stabilito ai sensi della delibera del CIPE.

(214) In tale contesto, la Commissione ha confrontato il rendimento del capitale investito del 6,5 % che è stato applicato a Laziomar con il valore mediano del rendimento generato da un gruppo di riferimento nel 2013 (l'anno precedente all'attribuzione dell'incarico a Laziomar). Il gruppo di riferimento è costituito da alcuni operatori di traghetti che offrivano collegamenti marittimi in Italia o tra l'Italia e altri Stati membri ([69]). Dall'analisi emerge che il rendimento del capitale applicato a Laziomar è analogo al rendimento mediano generato dalle società del gruppo di riferimento. Tale raffronto illustra che nell'anno precedente all'incarico di Laziomar un rendimento del capitale del 6,5 % non era irragionevole.

(215) La Commissione giudica inoltre favorevolmente il fatto che il nuovo contratto di servizio pubblico imponga a Laziomar di inviare ogni anno i conti di gestione (suddivisi per rotta e certificati da un revisore indipendente) al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per consentire a quest'ultimo di verificare l'eventuale presenza di sovracompensazioni. Ciò costituisce un'ulteriore garanzia destinata ad assicurare che Laziomar non possa beneficiare di alcuna sovracompensazione. L'Italia ha inoltre presentato tali conti di gestione per il periodo 2014-2019, consentendo in tal modo alla Commissione di effettuare i calcoli di cui alla precedente tabella 10.

(216) Alla luce di quanto sopra, la Commissione conclude che la compensazione di servizio pubblico concessa a Laziomar non eccede quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi pertinenti e di un margine di utile ragionevole. Più specificamente, la Commissione ritiene che il premio di rischio del 6,5 % previsto dalla delibera del CIPE debba essere valutato in combinazione con l'importo massimo della compensazione stabilito dal contratto di servizio pubblico. In quest'ottica, il rendimento del capitale che Laziomar poteva aspettarsi da una prospettiva ex ante era in linea con i rischi che correva nell'esercizio dei servizi pubblici ai sensi del contratto di servizio pubblico. I dubbi della Commissione in merito al rispetto della terza condizione della sentenza Altmark risultano quindi dissipati.

(217) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti e le eventuali sovracompensazioni che ne potrebbero derivare, la Commissione osserva che qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si rispecchierebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore. L'analisi della Commissione (cfr. considerando 212) ha confermato che nel periodo 2014-2019 Laziomar non ha ricevuto alcuna sovracompensazione. La Commissione conclude pertanto che anche la priorità nell'assegnazione degli accosti è conforme al terzo criterio Altmark.

([69]) In particolare riguarda Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV e Caronte & Tourist. Altre società dell'ex Gruppo Tirrenia (ad esempio Caremar, CIN, Siremar) sono state escluse dal gruppo di riferimento.

5.1.2.4. Quarto criterio Altmark

(218) Il quarto criterio Altmark si ritiene soddisfatto se il destinatario della compensazione per l'adempimento del servizio di interesse economico generale viene selezionato a seguito di una procedura di appalto pubblico che permetta di selezionare l'offerente in grado di fornire il SIEG al costo minore per la collettività o, in alternativa, se la compensazione viene calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.

(219) A norma del punto 63 della comunicazione SIEG, il modo più semplice per le autorità pubbliche di soddisfare la quarta condizione Altmark è svolgere una procedura di gara in modo aperto, trasparente e non discriminatorio conformemente alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([70]) e alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([71]).

(220) La Commissione osserva che, nel caso di specie, la procedura di gara è stata avviata prima dell'entrata in vigore della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([72]) (che si applica agli appalti pubblici aggiudicati per l'esercizio di servizi di trasporto marittimo) e della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([73]). All'epoca erano ancora in vigore la direttiva 2004/17/CE e la direttiva 2004/18/CE. Tuttavia la direttiva 2004/17/CE non si applica ai servizi di trasporto marittimo, quali quelli forniti da Laziomar. In effetti, l'articolo 5 della direttiva 2004/17/CE chiarisce che soltanto i servizi di trasporto pubblico per ferrovia, sistemi automatici, tramvia, filovia e autobus sono inclusi nell'ambito di applicazione.

(221) Gli appalti pubblici aggiudicati dalle amministrazioni aggiudicatrici nel contesto delle loro attività di servizio di trasporto marittimo, costiero o fluviale rientrano invece nell'ambito di applicazione della direttiva 2004/18/CE ai sensi del suo considerando 20. Tuttavia i servizi di trasporto per vie navigabili sono elencati anche nell'allegato II B di tale direttiva, che implica ([74]) che sono soggetti soltanto al suo articolo 23 e al suo articolo 35, paragrafo 4. Ciò significa che, ai sensi della direttiva 2004/18/CE, un appalto pubblico per i servizi di trasporto marittimo è soggetto soltanto agli obblighi relativi alle specifiche tecniche (articolo 23) e all'obbligo di pubblicare un avviso relativo agli appalti aggiudicati (dopo che l'appalto è stato aggiudicato e, pertanto, al termine e non all'inizio della procedura di aggiudicazione: articolo 35, paragrafo 4). Tutte le altre norme di cui alla direttiva 2004/18/CE, comprese le modalità di pubblicazione dei bandi e degli avvisi (articolo 36, paragrafo 1) e le disposizioni sui criteri di selezione (articoli da 45 a 52) non si applicano agli appalti pubblici di servizi di trasporto marittimo.

(222) Inoltre la direttiva 2004/18/CE in ogni caso non si applica alle concessioni di servizi come definite all'articolo 1, paragrafo 4 ([75]). La Commissione rileva che le concessioni di servizi (e gli appalti pubblici) che hanno un determinato interesse a livello transfrontaliero rimangono comunque soggette ai principi generali del trattato relativi a trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento.

(223) Sulla base di quanto sopra, la Commissione conclude che la direttiva 2004/18/CE può applicarsi soltanto in caso di appalto pubblico ma non quando si tratta di una concessione di servizi. Inoltre, poiché il caso di specie riguarda i servizi di trasporto per via d'acqua soggetti a un contratto di servizi pubblici, risulterebbero applicabili soltanto alcune delle disposizioni di tale direttiva. In tale contesto, la Commissione ritiene di non potersi basare esclusivamente sul rispetto delle direttive sugli appalti pubblici per dimostrare il rispetto del quarto criterio

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

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

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

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

([74]) A norma dell'articolo 21 della direttiva 2004/18/CE.

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

Altmark. Per questo motivo, la Commissione valuta in appresso se la procedura di gara utilizzata dall'Italia è stata competitiva, trasparente, non discriminatoria e libera da condizioni. Per effettuare tale valutazione, la Commissione si basa sugli orientamenti definiti nella comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato ([76]) (in particolare ai paragrafi 89 e seguenti) e sulla comunicazione SIEG (in particolare ai paragrafi 63 e seguenti).

Natura competitiva e trasparente della gara

(224) Il punto 90 della comunicazione sulla nozione di aiuto specifica che una procedura di gara deve essere competitiva ([77]) per consentire a tutti gli offerenti interessati e qualificati di partecipare. Inoltre, ai sensi del punto 91 di tale comunicazione, la procedura deve essere trasparente per consentire a tutti gli offerenti interessati di essere debitamente e ugualmente informati in ciascuna delle sue fasi. Tale paragrafo sottolinea inoltre che l'accessibilità dell'informazione, la previsione di termini di tempo sufficienti per gli offerenti interessati e la chiarezza dei criteri di selezione e di aggiudicazione sono tutti elementi essenziali di una procedura di selezione trasparente e indica che una gara deve essere sufficientemente pubblicizzata affinché ne vengano a conoscenza tutti i potenziali offerenti.

(225) Nel caso di specie, l'invito a manifestare interesse è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*, in quattro quotidiani nazionali e locali italiani, nonché sul sito web della Regione Lazio (cfr. considerando 58). In tale avviso si invitava chiunque fosse in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo» ad esprimere il proprio interesse e non si imponevano ulteriori condizioni. Ai potenziali offerenti è stato concesso un tempo sufficiente per manifestare in modo adeguato il proprio interesse e poter così partecipare alle fasi successive della procedura. La Commissione ritiene pertanto che l'intenzione della Regione Lazio di vendere Laziomar e aggiudicare il contratto di servizio pubblico sia stata resa nota ampiamente in modo tale da raggiungere tutti i possibili offerenti.

(226) Inoltre agli offerenti devono essere forniti tutti i documenti e le informazioni necessari per la partecipazione alla procedura di gara tali da consentire una valutazione adeguata dell'azienda messa in vendita. Tali informazioni devono essere messe a disposizione dei potenziali offerenti in modo trasparente e non discriminatorio, tale che tutti i partecipanti interessati abbiano pari accesso alle informazioni pertinenti.

(227) In primo luogo, l'invito a manifestare interesse precisava che gli offerenti dovevano essere in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo». Questo è stato l'unico criterio di selezione applicato dall'Italia per decidere se le parti interessate potessero essere ammesse a partecipare alla procedura di gara. Poiché l'invito non specificava in che modo gli offerenti potevano dimostrare di soddisfare tale requisito, ciò significava automaticamente che avrebbero potuto utilizzare qualsiasi elemento di prova adeguato ([78]). La Commissione ritiene che questo criterio di selezione fosse chiaro a tutti gli offerenti interessati e fosse giustificato anche alla luce dell'obiettivo perseguito.

(228) In secondo luogo, la legge del 2009 chiariva alle parti interessate che sarebbe stata conclusa una nuova convenzione/un nuovo contratto di servizio pubblico al termine della procedura di gara e che l'importo annuo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico era stato fissato a un massimo di 10 030 606 EUR. Inoltre l'invito a manifestare interesse indicava che l'obiettivo era quello di vendere il ramo d'azienda di Laziomar a un prezzo fisso di 2 272 000 EUR. Oltre a ciò, come confermato dall'Italia, tutte le informazioni pertinenti relative al perimetro della vendita, compreso il progetto di contratto di servizio pubblico da concludere tra l'acquirente e l'Italia, sono state rese disponibili alle sette parti ammesse alla fase successiva della procedura di gara. Ciò ha permesso loro di decidere se presentare o meno un'offerta e, in caso affermativo, quale importo indicare. Su tale base, la Commissione ritiene che dall'invito a manifestare interesse risultasse sufficientemente chiaro che la vendita riguardava il ramo d'azienda di Laziomar associato a un nuovo contratto di servizio pubblico. Dopo aver espresso il loro interesse, le parti hanno avuto accesso a tutte le informazioni necessarie per decidere in merito a un'eventuale offerta.

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

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

([78]) Inoltre, come spiegato in precedenza (cfr. considerando 221), l'articolo 36, paragrafo 1, della direttiva 2004/18/CE non si applicava al presente bando di gara. Di conseguenza l'Italia non aveva di fatto alcun obbligo di fornire i criteri di selezione nell'invito.

(229) In terzo luogo, la Commissione ritiene che l'invito a manifestare interesse abbia attirato un numero sostanziale di potenziali offerenti. Le sette società invitate alla fase successiva della procedura di gara hanno quindi ricevuto informazioni dettagliate in merito alla procedura dalla Regione Lazio. Inoltre, in adempimento a quanto statuito dalla direttiva 2004/18/CE, risulta che l'Italia non avesse alcun obbligo di fornire, all'interno del bando, ulteriori informazioni sull'appalto da aggiudicare, se non la mera indicazione del proseguimento del servizio pubblico e il riferimento alle norme giuridiche che disciplinano tale servizio (cfr. considerando 221).

(230) In quarto luogo, l'invito conteneva le informazioni minime necessarie al fine di presentare una manifestazione di interesse (ossia il proseguimento del servizio pubblico) e non avrebbe potuto determinare l'esclusione di operatori marittimi altrimenti interessati. Sono state le autorità di pianificazione a decidere di assicurare la continuità del servizio pubblico e il collegamento delle isole dell'arcipelago pontino con la terraferma. Tale condizione è stata resa nota in anticipo, come indicato sopra, a tutti i potenziali operatori che hanno manifestato interesse a partecipare alla procedura di gara. La Commissione ritiene pertanto che in quella fase l'Italia non avesse alcun controllo sui potenziali offerenti, il che dimostra che non era intenzione delle autorità di pianificazione, mediante l'inclusione dell'obbligo di proseguire il servizio pubblico, favorire in modo selettivo eventuali potenziali offerenti nell'aggiudicazione del contratto per il servizio pubblico e la proprietà del ramo d'azienda di Laziomar. La Commissione osserva inoltre che tutte le informazioni pertinenti sui criteri di selezione e sullo sviluppo successivo della procedura sono state fornite nella lettera di invito fatta pervenire alle sette parti ammesse alla fase di offerta.

(231) Nella decisione del 2012, la Commissione ha espresso dubbi in merito ad alcuni requisiti finanziari dell'offerta (cfr. considerando 109) imposti agli offerenti in virtù del contratto di servizio pubblico, in aggiunta alle condizioni standard in materia di qualità previste in ogni caso come obblighi di servizio pubblico. La Commissione dubitava inoltre che tali requisiti potessero essere accettati in una situazione, come quella attuale, in cui l'intera società era messa in vendita.

(232) Nel corso dell'indagine, la Commissione ha comunque ricevuto informazioni che hanno permesso di sciogliere alcune riserve. In particolare, l'Italia ha eliminato dal bando di gara i requisiti finanziari (ossia i volumi predefiniti di fatturato nel settore dei trasporti marittimi) che avrebbero consentito alle sole compagnie di navigazione di partecipare alla procedura di gara (cfr. considerando 125). In effetti, la Commissione osserva che Carpoint Motorsport S.p.A., che secondo le informazioni di pubblico dominio è una società attiva nel settore del commercio al dettaglio e all'ingrosso di veicoli, figurava tra le società che hanno manifestato interesse a partecipare alla gara d'appalto (cfr. considerando 61).

(233) La Commissione inoltre accoglie con favore l'iniziativa adottata dalla Regione Lazio al fine di incoraggiare la più ampia partecipazione possibile alla procedura consentendo agli offerenti di partecipare in forma aggregata attraverso raggruppamenti temporanei di concorrenti, consorzi o GEIE (cfr. considerando 60).

(234) Sulla base di quanto sopra, la Commissione ritiene che, nel complesso, la procedura di gara sia stata competitiva e trasparente. In particolare, l'intenzione della Regione Lazio di cedere il ramo d'azienda di Laziomar e di concludere un nuovo contratto di servizio pubblico con una durata di dieci anni con l'aggiudicatario è stata resa nota ampiamente in modo tale da raggiungere tutti i possibili offerenti dei relativi mercati regionali o internazionali. Inoltre la Commissione constata che in tale fase i potenziali offerenti hanno potuto agevolmente manifestare il loro interesse e non hanno dovuto impegnarsi in alcun senso. A condizione che potessero dimostrare di soddisfare l'unico criterio di selezione della garanzia di continuità del servizio, le parti hanno ricevuto tutte le informazioni e hanno potuto disporre del tempo necessario per decidere se presentare un'offerta e quanto offrire per il ramo d'azienda di Laziomar. Per questi motivi la Commissione ritiene che i suoi dubbi in merito al fatto che la procedura di gara non sia stata sufficientemente trasparente a causa di possibili carenze nell'invito a manifestare interesse sono stati dissipati.

Natura non discriminatoria della procedura di gara

(235) Il punto 92 della comunicazione sulla nozione di aiuto sottolinea che tra i requisiti indispensabili per garantire che l'operazione in questione sia conforme alle condizioni di mercato vi sono il trattamento non discriminatorio di tutti gli offerenti in ogni fase della procedura e la previa indicazione di criteri di selezione e di aggiudicazione oggettivi. Inoltre tale paragrafo specifica che, al fine di garantire la parità di trattamento, i criteri di aggiudicazione dovrebbero consentire di raffrontare le offerte e di valutarle in maniera oggettiva.

(236) Come indicato sopra (cfr. considerando 227), l'invito a manifestare interesse conteneva soltanto la condizione che gli offerenti fossero in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo». Le otto parti che hanno risposto all'invito e manifestato interesse erano consapevoli di tale obbligo. La Commissione ritiene che tale condizione sia stata oggettiva e che sia stata sufficientemente chiarita a tutte le parti interessate nell'invito a manifestare interesse.

(237) Degli otto offerenti interessati ammessi alla fase successiva della procedura di gara, sette sono stati quindi invitati a presentare un'offerta avendo ricevuto tutti le medesime informazioni (cfr. considerando 61).

(238) I dubbi espressi dalla Commissione nella decisione del 2011 sul fatto che l'invito a manifestare interesse possa non essere stato sufficientemente non discriminatorio risultano quindi fugati. Tutte le parti sono state correttamente ed equamente informate durante le varie fasi della procedura di gara e ciò ha consentito loro di presentare un'offerta disponendo di una piena cognizione della procedura e dei requisiti. La Commissione ritiene inoltre che i criteri di aggiudicazione abbiano consentito un confronto e una valutazione oggettivi delle offerte.

Fornitura dei servizi al costo minore per la collettività

(239) Ai sensi del punto 65 della comunicazione SIEG, sulla base della giurisprudenza della Corte di giustizia, una procedura di appalto pubblica esclude l'esistenza di un aiuto di Stato solo se consente di selezionare l'offerente in grado di fornire il servizio «al costo minore per la collettività».

(240) Nel caso in oggetto, il nuovo contratto di servizio pubblico associato al ramo d'azienda di Laziomar, piuttosto che il solo contratto di servizio pubblico in sé, è stato oggetto di una procedura di gara. L'Italia ha stabilito che il prezzo per la vendita del ramo d'azienda di Laziomar fosse fisso (sulla base della valutazione eseguita da un esperto indipendente) e non negoziabile, mentre per il contratto di servizio l'Italia ha scelto l'offerta economicamente più vantaggiosa, con un punteggio di 30 punti per il prezzo e di 70 punti per i criteri tecnici (cfr. considerando 62).

(241) In relazione all'utilizzo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il punto 67 della comunicazione SIEG indica che «l'offerta economicamente più vantaggiosa» è considerata anche (in aggiunta al «prezzo più basso») sufficiente per soddisfare il quarto criterio Altmark «[…] a condizione che i criteri di aggiudicazione […] siano strettamente correlati all'oggetto del servizio fornito e consentano di allineare l'offerta economicamente più vantaggiosa al valore di mercato» ([79]).

(242) La Commissione osserva che l'Italia ha posto l'accento sulla scelta di un operatore in grado di fornire il servizio secondo standard tecnici e qualitativi elevati, tenendo conto di determinati requisiti. Per quanto riguarda la ripartizione dei punteggi massimi per l'offerta tecnica (70 punti) e l'offerta economica (30 punti) per l'aggiudicazione del contratto, in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'Italia, facendo riferimento a un parere espresso dal Consiglio di Stato italiano (cfr. considerando 126), indica l'importanza degli elementi qualitativi dell'offerta come mezzo per evitare eccessive revisioni al ribasso del prezzo che sarebbe stato difficile sostenere senza sacrificare la qualità del servizio pubblico fornito. Al tempo stesso, l'Italia sostiene che tale ripartizione ha consentito di ottenere un prezzo migliore per il servizio (cfr. considerando 127).

(243) La lettera d'invito a presentare un'offerta conteneva tutte le informazioni necessarie per la compilazione delle offerte finanziarie e tecniche. Per quanto riguarda l'offerta tecnica in particolare, i sette operatori marittimi invitati a presentare un'offerta erano tenuti a fornire informazioni dettagliate sulle modalità e sulle condizioni di gestione che avrebbero rispettato per l'intero periodo dell'incarico. In particolare, gli operatori dovevano dimostrare quanto segue: i) iniziative mirate di miglioramento della gestione (per esempio, carta dei servizi, politica in materia di marketing e comunicazione, piano di e-marketing, ottimizzazione delle risorse umane e delle navi — 10 punti); ii) disposizioni per il rinnovo della flotta (per esempio, evoluzione dell'età media della flotta, rispetto delle caratteristiche funzionali minime delle navi, come dimensioni, comfort, velocità, sistema di sicurezza ecc. — 40 punti); e iii) assegnazione di navi ad integrazione della flotta esistente (presentazione delle caratteristiche tecniche di ciascuna nave (compresa la linea) che l'operatore intende utilizzare per l'erogazione dei servizi — 20 punti). Tali requisiti hanno evidentemente una stretta correlazione con la prestazione del servizio marittimo, cui conferiscono un valore aggiunto. La Commissione ritiene pertanto che l'utilizzo dell'offerta economicamente più vantaggiosa per

([79]) Cfr. anche il punto 96 della comunicazione sulla nozione di aiuto.

il servizio in questione associato alla vendita del ramo d'azienda di Laziomar abbia consentito all'Italia di creare una concorrenza effettiva e di ottenere un servizio dal valore più elevato possibile al minor costo per la collettività. A tal proposito, la Commissione prende atto del fatto che la remunerazione annuale concessa a CLN per la fornitura del servizio marittimo è stata di molto inferiore all'importo massimo annuale della compensazione suggerito dalla Regione Lazio all'inizio della gara (cfr. considerando 75).

(244) Per quanto riguarda in particolare l'associazione del servizio con la vendita del ramo d'azienda di Laziomar, nella decisione del 2012 la Commissione ha concluso in via preliminare che l'organizzazione di una procedura di gara per il nuovo contratto di servizio pubblico dissociata dall'obbligo di rilevare le navi di Laziomar necessarie per lo svolgimento del servizio pubblico avrebbe determinato un costo inferiore per la collettività.

(245) La Commissione ha già concluso in precedenza che la procedura di gara è stata sufficientemente trasparente e non discriminatoria da consentire la partecipazione del maggior numero possibile di potenziali offerenti. In effetti, a seguito dell'ampia diffusione dell'invito a manifestare interesse, otto operatori marittimi hanno risposto affermativamente e sette sono stati ammessi alla fase di offerta. Tutte le informazioni pertinenti sulla procedura di gara sono state fornite nella lettera di invito fatta pervenire ai sette operatori.

(246) Successivamente alla fase di manifestazione d'interesse, è stata presentata un'offerta competitiva (CLN) che la Regione Lazio ha valutato considerando le relative caratteristiche tecniche e finanziarie.

(247) La condizione relativa alla garanzia obbligatoria di proseguimento del servizio pubblico e l'associazione degli attivi con gli obblighi di servizio pubblico sono correlate. In particolare, avendo associato la vendita di Laziomar a un nuovo contratto di servizio pubblico, l'acquirente CLN diventa automaticamente tenuto a rispettare l'obbligo di garantire la continuità del servizio pubblico e riceve priorità nell'assegnazione degli accosti. La Commissione ritiene che il raggruppamento del ramo d'azienda di Laziomar con il nuovo contratto di servizio pubblico e il conferimento della priorità nell'assegnazione degli accosti non comportino un prezzo inferiore rispetto a quello che si otterrebbe vendendo separatamente gli attivi e tale contratto, per i motivi che si espongono di seguito.

(248) Il ramo d'azienda di Laziomar è stato associato unicamente alla prestazione del servizio pubblico e alla garanzia di continuità territoriale. Ciò detto, tutte le navi di Laziomar sono state e sono attualmente utilizzate per il servizio pubblico. Pertanto non è possibile sostenere che un venditore privato avrebbe ottenuto un prezzo più elevato se la totalità o parte di tali navi fosse stata venduta in assenza della suddetta condizione. Secondo le informazioni fornite dall'Italia e una valutazione indipendente commissionata dalla Regione Lazio (cfr. considerando 66 e 67), le navi di Laziomar hanno raggiunto un'età avanzata (compresa tra i 22 e i 32 anni) e le condizioni dei motori e di altri materiali (ad esempio i materiali dello scafo) richiedono interventi di adeguamento e manutenzione dopo un numero così elevato di ore di funzionamento nel corso degli anni di utilizzo. Pertanto le navi attirerebbero una bassa domanda commerciale, salvo a fini di acquisto per investimento, ripristino e ammodernamento a breve termine. Ciò detto, sembra improbabile che le navi avrebbero potuto essere vendute a fini di trasporto marittimo, se non con la condizione di proseguire il servizio pubblico, a un prezzo superiore a quello per cui erano state iscritte in bilancio.

(249) Inoltre, se Laziomar fosse stata venduta separatamente, la Commissione ritiene improbabile che potenziali offerenti avrebbero potuto disporre di risorse sostanziali (pari a quattro navi e attrezzature industriali e commerciali) prontamente disponibili per l'utilizzo al fine di adempiere agli obblighi di servizio pubblico stabiliti nel nuovo contratto di servizio pubblico. Ciò è tanto più vero in quanto il nuovo contratto contiene requisiti specifici che riguardano le navi da utilizzare sulle diverse rotte di servizio pubblico (cfr. considerando 243). È probabile che gli eventuali operatori che disponevano delle risorse necessarie le stessero già impiegando su altre rotte e che la loro riassegnazione ai compiti previsti dal nuovo contratto di servizio avrebbe inevitabilmente comportato la perdita delle entrate derivanti dal loro precedente utilizzo.

(250) La Commissione ritiene pertanto che il raggruppamento di tali navi al contratto di servizio pubblico abbia consentito di ottenere un prezzo superiore per le navi di Laziomar dato che in cambio della gestione delle navi sulle rotte di servizio pubblico il loro acquirente avrebbe percepito la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per un periodo di dieci anni. Inoltre qualsiasi venditore operante in economia di mercato avrebbe deciso di vendere Laziomar insieme a un nuovo contratto di servizio pubblico al fine di ottenere il prezzo più elevato. Su questa base, la Commissione conclude che l'Italia non ha associato condizioni suscettibili di ridurre il prezzo o che un venditore privato non avrebbe richiesto.

(251) La Commissione conclude di aver sciolto le proprie riserve riguardo al fatto che l'organizzazione di una procedura di gara per il nuovo contratto di servizio pubblico associato al ramo d'azienda di Laziomar non avrebbe permesso di ottenere il costo minore per la collettività.

(252) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene che l'utilizzo dell'offerta economicamente più vantaggiosa per il nuovo contratto di servizio pubblico associato al ramo d'azienda di Laziomar abbia creato una concorrenza effettiva fino al termine della procedura di gara.

Presenza nella procedura di solide misure di salvaguardia nel caso in cui venga presentata una sola offerta

(253) Sulla base della valutazione descritta sopra (cfr. considerando da 224 a 252), la Commissione conclude che la procedura di gara è stata aperta, trasparente e non discriminatoria come prevedono le norme in materia di appalti pubblici. Il punto 68 della comunicazione SIEG specifica tuttavia che «per le procedure nell'ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire che la procedura determini il costo minore per la collettività».

(254) Pertanto, poiché soltanto CLN ha presentato un'offerta nel contesto della procedura di gara per Laziomar (che includeva il nuovo contratto di servizio pubblico), una tale gara non sarebbe normalmente sufficiente a garantire l'assenza di un vantaggio a favore dell'offerente selezionato.

(255) Tuttavia, nella sua Guida ai SIEG ([80]), la Commissione ha articolato la posizione espressa al punto 68 della comunicazione SIEG affermando che «ciò non esclude che vi possano essere casi in cui, grazie alla presenza nella procedura di misure di salvaguardia particolarmente efficaci, una procedura nell'ambito della quale sia stata presentata una sola offerta, possa garantire la fornitura del servizio al "minor costo per la collettività"».

(256) La Commissione ritiene che nel caso in esame tali garanzie fossero presenti. Più specificamente:

1) la procedura di gara è stata organizzata in maniera tale da massimizzare l'interesse dei potenziali offerenti. Inoltre tali potenziali offerenti non hanno dovuto seguire procedure onerose e non avrebbero dovuto sostenere costi significativi per manifestare il proprio interesse. Di conseguenza sono state ricevute otto manifestazioni di interesse, di cui sette sono state invitate a presentare un'offerta (cfr. considerando 237).

2) L'Italia ha scelto la procedura di gara ristretta per l'aggiudicazione del contratto di servizio (cfr. considerando 59), che è una procedura in due fasi in cui possono presentare un'offerta soltanto gli operatori che sono stati invitati alla fase di offerta. Ai sensi del punto 66 della comunicazione SIEG, «[…] anche una procedura ristretta può soddisfare la quarta condizione Altmark, a meno che non venga impedito, senza validi motivi, agli operatori interessati di presentare un'offerta». In effetti, per questa gara sono rimasti nella fase di offerta sette possibili offerenti (degli otto che inizialmente avevano manifestato interesse) (cfr. considerando 61), il che dimostra l'esistenza di una concorrenza effettiva fino al termine della procedura di gara. Una procedura ristretta concede generalmente ai potenziali offerenti più tempo per valutare la propria offerta prima della presentazione. La Commissione ritiene che, in base al loro profilo, almeno cinque dei potenziali offerenti rimasti (ossia NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor e Ustica Lines, quest'ultima attualmente operante sotto la denominazione Liberty Lines) fossero probabilmente in grado (in considerazione della loro esperienza e delle loro risorse finanziarie) di formulare offerte o avessero motivo di nutrire un effettivo interesse a formulare un'offerta (ad esempio NLG e Vetor sono già attive su alcune delle rotte su cui opera Laziomar (cfr. tabella 9), mentre le altre società sono operatori marittimi consolidati con attività nazionali e internazionali).

3) L'invito a presentare un'offerta fatto pervenire ai sette operatori che avevano manifestato un interesse iniziale consisteva in un prezzo fisso di vendita di tutte le quote di Laziomar per 2 272 000 EUR, non soggetto ad offerta alcuna (cfr. considerando 62). La Commissione osserva che il prezzo di vendita per Laziomar è stato determinato da un esperto indipendente sulla base delle condizioni economiche e di mercato prevalenti all'epoca e costituiva un prezzo fisso nella procedura di gara. Ciò detto, tutti i partecipanti erano a conoscenza di tale prezzo e non hanno espresso alcuna riserva in merito alla sua portata e al suo livello. Inoltre l'invito a presentare un'offerta comprendeva una remunerazione massima annua per il servizio pubblico, stabilita dalla Regione Lazio in 14 300 550 EUR, al netto dell'IVA per dieci anni. Tutti i partecipanti sono stati invitati a presentare offerte

([80]) Cfr. più specificamente la risposta della Commissione alla domanda 68 di cui al documento di lavoro dei servizi della Commissione «Guida relativa all'applicazione ai servizi di interesse economico generale, e in particolare ai servizi sociali di interesse generale, delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, di appalti pubblici e di mercato interno» del 29 aprile 2013 (cfr. . http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_it.pdf)

migliori rispetto a tale remunerazione annua per il servizio pubblico sulla base di determinati criteri tecnici. Ciò costituisce una misura di salvaguardia particolarmente affidabile a garanzia non soltanto dell'ottenimento dell'offerta più bassa possibile in termini di remunerazione annua per il servizio pubblico (e quindi del minor costo per la collettività), ma anche del fatto che gli offerenti non siano stati scoraggiati dal presentare un'offerta.

(257) La Commissione ritiene che, date le garanzie di cui sopra, la procedura di gara sia stata in grado di garantire la fornitura del servizio al minor costo per la collettività anche se è stata poi presentata una sola offerta ([81]).

(258) Sulla base di quanto sopra, la Commissione conclude che il quarto criterio Altmark risulta soddisfatto nel caso di specie.

(259) Dato che le quattro condizioni stabilite dalla Corte di giustizia nella causa Altmark sono cumulativamente soddisfatte, la Commissione conclude che l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar non conferisce un vantaggio economico a quest'ultima e alla sua acquirente CLN.

5.1.2.5. Conclusione

(260) Poiché non tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE risultano soddisfatti, la Commissione conclude che l'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar e alla sua acquirente CLN non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.3. *Le misure previste dalla legge del 2010*

(261) Nella decisione del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che tutte le misure di cui al decreto-legge 125/2010 convertito con modifiche nella legge del 2010 costituiscono aiuti di Stato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia, nella misura in cui i rispettivi beneficiari hanno potuto utilizzare tali misure per coprire esigenze di liquidità e, quindi, migliorare la loro situazione finanziaria complessiva.

(262) Sulla base delle informazioni ricevute durante l'indagine formale, la Commissione ritiene che le tre misure debbano essere valutate separatamente.

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

(263) Risorse statali: i fondi in questione sono stati concessi dallo Stato a titolo del proprio bilancio (cfr. considerando 84) e il loro utilizzo per fini di liquidità è stato autorizzato dalla legge del 2010. La misura è quindi imputabile allo Stato e corrisposta attraverso risorse statali.

(264) Selettività: questa misura è stata concessa soltanto alle società dell'ex Gruppo Tirrenia (compresa Laziomar) ed è pertanto selettiva. Per ragioni di completezza, la Commissione sottolinea che tale misura non è stata concessa a CLN.

(265) Vantaggio economico: secondo l'Italia, Caremar (all'epoca) ha beneficiato dei fondi in questione per lavori di ammodernamento della flotta utilizzata nell'arcipelago pontino al fine di allinearla alle norme internazionali in materia di sicurezza. Alcuni dei lavori hanno riguardato due unità della flotta di Caremar che sono state poi trasferite a titolo gratuito a Laziomar (cfr. considerando 132). Tali fondi, pertanto, non sono mai stati utilizzati a fini di liquidità (cfr. considerando 132) e la Commissione non ha rilevato elementi che permettessero di sostenere il contrario.

(266) Dal momento che Laziomar non ha utilizzato tali fondi per scopi di liquidità al fine di evitare costi che avrebbe normalmente dovuto coprire con risorse finanziarie proprie, i dubbi espressi nella decisione del 2011 non sono più validi e la Commissione ritiene pertanto che non sia stato conferito alcun vantaggio economico a Laziomar attraverso l'utilizzo di detti fondi.

(267) Conclusione: poiché non tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE risultano soddisfatti, la Commissione conclude che la misura non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([81]) Per completezza, la Commissione osserva che il caso in esame differisce da altri casi in cui era stata presentata un'unica offerta. A tale riguardo e per le motivazioni specifiche, cfr. decisione (UE) 2020/1412 (considerando 404 e 405).

5.1.3.2. Esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione

(268) Come descritto al considerando 86, ai sensi dell'articolo 1 della legge del 2010, gli atti e le operazioni intrapresi per privatizzare il Gruppo Tirrenia e descritti nei paragrafi da 1 a 15 dell'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito con modifiche nella legge del 2009, sono esenti da qualsiasi tassa normalmente dovuta su tali atti e operazioni.

(269) La Commissione osserva innanzitutto che sono state valutate tre serie distinte di trasferimenti: 1) i trasferimenti delle ex controllate di Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) da Tirrenia alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana, 2) il trasferimento del ramo d'azienda di Laziomar dalla Regione Campania alla Regione Lazio, e 3) il trasferimento del ramo d'azienda di Laziomar dalla Regione Lazio a CLN. Le imposte oggetto di esenzione riguardano in particolare l'imposta di registro, le tasse di iscrizione al registro fondiario e ipotecaria, l'imposta di bollo (di seguito, congiuntamente: le «imposte indirette»), l'IVA e l'imposta sul reddito delle società. I beneficiari di questa misura di aiuto sarebbero il venditore, l'acquirente o entrambi. Solo la seconda e la terza serie di trasferimenti saranno valutate nella presente decisione ([82]).

(270) In via preliminare, la Commissione riconosce che il trasferimento del ramo d'azienda di Laziomar tra la Regione Campania e la Regione Lazio non sia stato soggetto all'imposta sul reddito delle società (non essendo stato versato alcun corrispettivo) né all'IVA (che non si applica a tali operazioni ai sensi del diritto nazionale). Per quanto riguarda le imposte indirette, quelle che, in base al diritto nazionale, erano dovute solo dagli acquirenti, erano in questo caso a carico della Regione Lazio, la quale agisce nel quadro dell'adempimento della missione di servizio pubblico, vale a dire come ente statale. In quanto tale, quindi, non rientra nella definizione di impresa. Per questi motivi, nessuna delle summenzionate esenzioni fiscali sarà oggetto di ulteriore valutazione nella presente decisione.

(271) Per quanto riguarda il terzo trasferimento, in via preliminare, la Commissione osserva che ai sensi del decreto presidenziale 26 ottobre 1972, n. 633, le cessioni che hanno per oggetto aziende o rami di azienda a un'altra società non sono considerate una cessione di beni e pertanto sono esonerate dall'IVA. Pertanto, dato che operazioni quali la vendita del ramo d'azienda di Laziomar a CLN non sono soggette all'IVA, l'esenzione fiscale in questione non può aver conferito un vantaggio a Laziomar in relazione all'IVA. Inoltre la Commissione osserva che il contratto di vendita per il ramo d'azienda di Laziomar stabilisce chiaramente che l'acquirente, ossia CLN, deve sostenere tutti i costi inerenti alla vendita (ossia imposte di registro, spese notarili, tasse di iscrizione al registro fondiario ecc.) senza fare riferimento a eventuali esenzioni a favore di CLN. Per quanto riguarda l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società, la Commissione ritiene che tale imposta si applicherebbe solo ai proventi di una vendita. Nel caso in esame, tuttavia, CLN ha acquistato Laziomar dalla Regione Lazio, il che significa che tale operazione costituiva un costo per CLN e, di conseguenza, non poteva essere dovuta alcuna imposta sul reddito delle società. Questa misura, pertanto, non si applica a CLN. In considerazione di quanto sopra, la Commissione conclude che né Laziomar né CLN hanno beneficiato di tali esenzioni fiscali.

(272) Per tali motivi, nessuna delle suddette esenzioni fiscali costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

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

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

(274) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le risorse del FAS costituiscono soltanto una fonte di finanziamento per consentire allo Stato di versare le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico (concesse sulla base della convenzione iniziale prorogata) e non una misura della quale Laziomar avrebbe beneficiato in aggiunta a tali compensazioni. Il possibile utilizzo delle risorse del FAS non è quindi da considerarsi aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([82]) La prima serie di trasferimenti è stata valutata nella decisione (UE) 2020/1412 (cfr. considerando 418).

5.1.4. *Conclusione in merito all'esistenza di un aiuto*

(275) Sulla base della suddetta valutazione la Commissione ritiene che:

— la compensazione corrisposta a Laziomar per la gestione delle rotte marittime nel periodo compreso tra il 1° giugno 2011 e il 14 gennaio 2014 costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;

— l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 15 gennaio 2014 e il 14 gennaio 2024, associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar e alla sua acquirente CLN, soddisfa le quattro condizioni Altmark e non costituisce pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE;

— poiché Laziomar non ha utilizzato i fondi per l'ammodernamento delle navi per fini di liquidità, come consentito dalla legge del 2010, tale misura non costituisce un aiuto di Stato a favore di Laziomar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE; e

— le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Laziomar e la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge del 2010, non costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.2. **Legittimità dell'aiuto**

(276) La misura di aiuto di cui alla presente decisione è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Di conseguenza, nella misura in cui non risulta esentata dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005 o della decisione SIEG del 2011, tale misura è stata concessa dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE ([83]).

5.3. **Compatibilità dell'aiuto**

(277) La compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar nell'ambito della proroga della convenzione iniziale deve essere valutata alla luce dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

5.3.1. *Norme applicabili*

(278) Come già indicato, la proroga della convenzione iniziale dopo la fine del 2008 è stata effettuata mediante l'adozione dei seguenti atti giuridici successivi:

a) il decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito nella legge 27 febbraio 2009, n. 14, che prevedeva la proroga delle convenzioni iniziali dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2009;

b) il decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito nella legge del 2009, che prevedeva tra l'altro la proroga delle convenzioni iniziali dal 1° gennaio 2010 al 30 settembre 2010;

c) il decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito nella legge del 2010, che prevedeva un'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali dal 1° ottobre 2010 fino alla fine delle procedure di privatizzazione di Tirrenia e Siremar; e

d) la legge 24 dicembre 2012, n. 228, della Regione Lazio che conferma l'obbligo di Laziomar di garantire la continuità territoriale delle rotte dell'arcipelago pontino fino alla sua privatizzazione.

(279) In tale contesto, la Commissione osserva che la concessione della compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'ultima proroga della convenzione iniziale è successiva all'entrata in vigore della decisione SIEG del 2011 e della disciplina SIEG del 2011, a differenza delle prime tre proroghe, che precedono l'entrata in vigore di tale quadro legislativo. In quest'ultimo contesto, tuttavia, il pacchetto SIEG del 2011 prevede, all'articolo 10 della decisione SIEG del 2011 e al punto 69 della disciplina SIEG del 2011, alcune norme che riguardano la sua applicazione anche agli aiuti concessi prima della sua entrata in vigore, avvenuta il 31 gennaio 2012. In particolare, l'articolo 10, lettera b), della decisione SIEG del 2011 dispone che:

([83]) La Commissione valuterà se ciò sia effettivamente vero nella sezione 5.3.1.

«qualsiasi aiuto messo ad esecuzione prima dell'entrata in vigore della presente decisione [ossia prima del 31 gennaio 2012] che non sia conforme alla decisione 2005/842/CE ma che soddisfi le condizioni stabilite nella presente decisione è compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica preventiva.»

(280) Per quanto riguarda la disciplina SIEG del 2011, i suoi punti 68 e 69 specificano che la Commissione applicherà i principi espressi in tale disciplina a tutti i progetti di aiuto notificati alla stessa, indipendentemente dal fatto che la notifica abbia avuto luogo prima o dopo l'inizio dell'applicazione di tale disciplina, ossia il 31 gennaio 2012, nonché a qualsiasi aiuto illecito in merito al quale la stessa adotterà decisioni successivamente al 31 gennaio 2012, anche nel caso in cui tale aiuto sia stato concesso prima del 31 gennaio 2012. In quest'ultimo caso, non si applicano le disposizioni di cui ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60 della disciplina SIEG del 2011.

(281) Di conseguenza le norme relative all'applicazione della decisione SIEG del 2011 e della disciplina SIEG del 2011 implicano che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar durante il periodo di proroga può essere valutata alla luce del pacchetto SIEG del 2011. Se le condizioni pertinenti della decisione SIEG del 2011 o della disciplina SIEG del 2011 risultano soddisfatte, questa misura di aiuto sarà compatibile con il mercato interno per l'intero periodo compreso tra il 1º giugno 2011 e il 14 gennaio 2014 ([84]).

(282) La Commissione valuterà innanzitutto se la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar durante il periodo di proroga rispetti le condizioni della disciplina SIEG del 2011.

(283) La Commissione rileva che la decisione SIEG del 2011 si applica unicamente agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i collegamenti marittimi con le isole sui quali il traffico medio annuo durante i due esercizi precedenti a quello nel quale è stato attribuito il SIEG non supera i 300 000 passeggeri [articolo 2, paragrafo 1, lettera d)]. Come descritto al considerando 141, l'Italia ha presentato dati da cui risulta che tale soglia non è stata superata su nessuna delle rotte di Laziomar. La Commissione conclude pertanto che le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG del 2011 risultano soddisfatte.

(284) Inoltre, ai sensi dell'articolo 4 della decisione SIEG, l'atto d'incarico deve includere, tra l'altro, un riferimento all'applicazione di tale decisione. La Commissione osserva che tale riferimento non figura nel contratto di servizio pubblico stipulato tra la Regione Lazio e Laziomar né in altri documenti di accompagnamento. Di conseguenza la Commissione conclude che l'articolo 4 non risulta rispettato e che non è possibile valutare ai sensi della decisione SIEG del 2011 la compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar durante il periodo di proroga.

(285) Pertanto la compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar a partire dal 2011 e fino al completamento del processo di privatizzazione rientrerebbe di norma nell'ambito di applicazione della disciplina SIEG del 2011.

(286) In tale contesto, tuttavia, dato che le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG risultano soddisfatte, si applica il punto 61 della disciplina SIEG del 2011. Su tale base, la Commissione valuterà se la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar durante l'intero periodo di proroga rispetti le condizioni della disciplina SIEG del 2011, ad eccezione delle condizioni di cui ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

([84]) Per ragioni di completezza, la Commissione sottolinea la disposizione transitoria di cui all'articolo 10, lettera a), della decisione SIEG del 2011, secondo la quale qualsiasi regime di aiuti messo ad esecuzione prima dell'entrata in vigore della decisione (ossia prima del 31 gennaio 2012), che fosse compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005, continua ad essere compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica per un ulteriore periodo di due anni (ossia fino al 30 gennaio 2014 incluso). Ciò significa che un aiuto che è stato concesso nel quadro del regime in questione nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della decisione SIEG del 2005 (19 dicembre 2005) e l'entrata in vigore della decisione SIEG del 2011 (31 gennaio 2012) sarà considerato compatibile con il mercato interno, ma soltanto a partire dalla data in cui è stato concesso fino al 30 gennaio 2014 incluso. In ogni caso, per gli aiuti che sono stati concessi a partire dal 31 gennaio 2012, la disposizione transitoria di cui all'articolo 10, punto a), della decisione SIEG del 2011 non è applicabile e la valutazione della compatibilità deve essere realizzata sulla base della decisione SIEG del 2011.

5.3.2. *Effettivo servizio di interesse economico generale di cui all'articolo 106 TFUE*

(287) Ai sensi del punto 12 della disciplina SIEG del 2011, «[g]li aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato». Il paragrafo 13 chiarisce che «gli Stati membri non possono attribuire obblighi specifici di servizio pubblico a servizi che vengono già forniti o che possono essere forniti in modo soddisfacente e a condizioni, quali il prezzo, le caratteristiche qualitative oggettive, la continuità e l'accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti in normali condizioni di mercato. Per quanto riguarda la questione se un servizio possa essere fornito dal mercato, la valutazione della Commissione si limita a verificare che la definizione degli Stati membri non sia viziata da errore manifesto, a meno la legislazione dell'Unione non preveda disposizioni più restrittive». Infine il punto 56 della disciplina SIEG del 2011 fa riferimento al «margine di discrezionalità di uno Stato membro» per quanto riguarda la natura dei servizi che potrebbero essere classificati come servizi di interesse economico generale.

(288) La valutazione dell'autenticità del SIEG deve essere effettuata anche alla luce della comunicazione sui SIEG (cfr. considerando 170 e 186), del regolamento sul cabotaggio marittimo (cfr. considerando 173, 174 e 175) e della giurisprudenza (cfr. considerando 176 e 177). Di conseguenza, per quanto riguarda il periodo di proroga la Commissione deve valutare:

1) l'esistenza di una **domanda degli utenti**;

2) l'incapacità degli operatori di mercato di soddisfare tale domanda in mancanza di un obbligo imposto dalle autorità pubbliche (**esistenza di un fallimento di mercato**); e

3) il fatto che il semplice ricorso ad obblighi di servizio pubblico sia insufficiente per ovviare a tale carenza (**approccio meno dannoso**).

(289) La Commissione sottolinea che le rotte di servizio pubblico gestite da Laziomar durante il periodo di proroga sono identiche a quelle a essa attribuite nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico, tranne per il fatto che il numero di rotte durante il periodo di proroga era solo di cinque (cfr. considerando 43), mentre nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico sono state aggiunte due rotte supplementari che collegano Terracina con Ponza (linea T3) e Ventotene (linea T4) (cfr. considerando 72). Inoltre la Commissione ha già descritto e valutato la situazione competitiva su queste rotte durante il periodo di proroga. In tale contesto, la valutazione che segue farà riferimento e si baserà sulle parti rilevanti della valutazione effettuata per il nuovo contratto di servizio pubblico (cfr. sezione 5.1.2.1).

(290) La Commissione ricorda innanzitutto (cfr. considerando 120) che l'Italia ha imposto gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella convenzione iniziale principalmente con l'obiettivo di: i) garantire la continuità territoriale tra il continente e le isole e ii) contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, attraverso servizi regolari e affidabili di trasporto marittimo. La Commissione ha già concluso (cfr. considerando 179) che si tratta in effetti di obiettivi legittimi di interesse pubblico.

(291) Per illustrare la domanda effettiva da parte degli utenti dei servizi marittimi in questione, l'Italia ha fornito (cfr. tabelle 11 e 12) statistiche dettagliate che rivelano che nel 2011 Laziomar ha trasportato 270 457 passeggeri e 17 717 veicoli sulle cinque linee di servizio combinate durante i rispettivi periodi di tempo oggetto degli obblighi di servizio pubblico. I dati relativi al 2012 sono di 240 430 passeggeri e 13 228 veicoli, mentre i dati relativi al 2013 sono di 254 167 passeggeri e 16 927 veicoli ([85]).

([85]) L'Italia ha fornito anche i dati relativi al servizio solo passeggeri per il 2009 e 2010. Si ricorda che le rotte specifiche sono state effettuate da Caremar durante tale periodo fino alla fine di maggio 2011. I dati per il 2009 sono di 287 639 passeggeri (157 055 per le linee T1 e A2, 99 087 per le linee T2 e A3, e 31 494 per la linea A1) e 253 638 per il 2010 (141 300 per le linee T1 e A2, 86 031 per le linee T2 e A3, e 26 307 per la linea A1).

Tabella 11

Statistiche sui passeggeri per gli anni 2011-2013

Anno	Linea T1	Linea T2	Linea A1	Linea A2	Linea A3	Totale numero di passeggeri
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Tabella 12

Statistiche sui veicoli per gli anni 2011-2013

Anno	Linea T1	Linea T2	Linea A1	Linea A2	Linea A3	Totale numero di veicoli [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Le navi usate sulle linee A1, A2 e A3 non hanno trasportato veicoli (ad eccezione della linea A1 nel 2011).
[2] A partire dal 2012, questa rotta ha servito solo passeggeri.

(292) Nel complesso, i dati dimostrano che la domanda di servizi marittimi da parte degli utenti su ciascuna delle rotte in questione è stata significativa e piuttosto stabile e l'analisi per gli anni 2011-2013 non ha fornito alcun indizio relativo a una sua scomparsa. La Commissione ha già dimostrato anche l'esistenza di una significativa domanda di servizi marittimi da parte degli utenti a partire dal 2014 (cfr. considerando 184).

(293) Di conseguenza è possibile concludere che tali servizi rispondevano a una domanda effettiva degli utenti e quindi soddisfacevano esigenze effettive di servizio pubblico.

(294) Come spiegato al considerando 186, la Commissione deve esaminare se il servizio sarebbe risultato inadeguato qualora la sua fornitura fosse stata affidata alle sole forze del mercato, alla luce degli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro ai sensi della proroga della convenzione iniziale. A questo proposito, il punto 48 della comunicazione SIEG stabilisce che «la valutazione della Commissione si limita alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri».

(295) La Commissione osserva che durante il periodo compreso tra il 1° giugno 2011 e il 14 gennaio 2014, su una rotta gestita da Laziomar in virtù della proroga della convenzione iniziale (linea A3), un altro operatore, Vetor, ha offerto un servizio di trasporto passeggeri sebbene non con la stessa continuità e regolarità e allo stesso prezzo. La Commissione ha già valutato in precedenza al considerando 195 la situazione della concorrenza relativa alla linea A3 e se i servizi forniti da Vetor fossero equivalenti a quelli richiesti a Laziomar nell'ambito del nuovo contratto di servizio pubblico. La Commissione ricorda che tale valutazione si basava sulla situazione della concorrenza su tale rotta tra il 1° giugno 2011 e il 14 gennaio 2014. Dato che in generale i servizi che Laziomar deve gestire sono quasi identici, in termini di rotte servite, frequenze e requisiti tecnici, a quelli che la stessa doveva gestire durante il periodo di proroga, la conclusione della Commissione (cfr. considerando 195) secondo la quale le forze di mercato erano insufficienti da sole a soddisfare le esigenze di servizio pubblico è valida anche per Laziomar durante l'intero periodo di proroga. In effetti, sulla maggior parte delle rotte, Laziomar era l'unico operatore, mentre su una sola rotta (linea A3) i servizi forniti da Vetor non erano equivalenti in termini di continuità, regolarità, capacità e prezzo e pertanto non soddisfacevano appieno le esigenze di servizio pubblico imposte a Laziomar in virtù della convenzione iniziale (prorogata).

(296) Infine, alla luce della privatizzazione prevista e al fine di garantire la continuità dei servizi pubblici gestiti ai sensi della convenzione iniziale, l'Italia ha deciso di prorogare tale convenzione senza modifiche e soggetta alla modifica della metodologia di compensazione introdotta nel 2010. La Commissione riconosce che la domanda degli utenti (come descritta ai considerando 291, 292 e 293) non avrebbe potuto essere soddisfatta imponendo obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori attivi sulle rotte in questione. In particolare, sulla maggior parte delle rotte Laziomar era l'unico operatore (cfr. ad esempio considerando 188) e, dove non lo era, l'offerta fornita dall'altro operatore non soddisfaceva i requisiti di regolarità, continuità, capacità e prezzo accessibile. Inoltre l'esercizio della maggior parte delle rotte, se non di tutte, soprattutto durante la bassa stagione, è un'attività in perdita, per cui senza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tali rotte non sarebbero probabilmente offerte. Oltre a ciò, la Commissione riconosce che, alla luce del processo di privatizzazione di Laziomar, prorogare il contratto di servizio pubblico esistente era l'unico modo per garantire la continuità dei servizi pubblici fino al completamento di tale privatizzazione.

(297) Di conseguenza la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel definire SIEG i servizi oggetto dell'incarico a Laziomar. I dubbi espressi dalla Commissione nelle decisioni del 2011 e 2012 sono quindi dissipati.

5.3.3. *Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione*

(298) Come indicato nella sezione 2.3 della disciplina SIEG del 2011, la nozione di servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 106 TFUE significa che l'impresa in questione è stata incaricata della gestione del SIEG mediante uno o più atti ufficiali.

(299) Tali atti devono indicare, in particolare:

— la natura precisa dell'obbligo di servizio pubblico e la sua durata;

— l'impresa e il territorio interessati;

— la natura dei diritti esclusivi conferiti;

— i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione;

— le modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale rimborso.

(300) Nelle decisioni del 2011 e del 2012 la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'atto di incarico contenesse una descrizione completa della natura degli obblighi di servizio pubblico di Laziomar durante il periodo di proroga. Tuttavia la Commissione ha altresì ricordato che diversi elementi dell'incarico potevano essere inseriti in più atti senza compromettere l'adeguatezza della definizione degli obblighi. Durante il periodo di proroga, l'atto di incarico di Laziomar comprendeva la convenzione iniziale (modificata e prorogata nel corso del tempo), i piani quinquennali relativi ai periodi 2000-2004 e 2005-2008, una serie di decisioni ad hoc adottate dall'Italia, la delibera del CIPE e la legge del 2009.

(301) In tale contesto, la Commissione osserva innanzitutto che la convenzione iniziale (modificata nel corso del tempo), che rappresenta il fulcro dell'atto di incarico di Laziomar, è rimasta pienamente applicabile fino al completamento della privatizzazione sulla base di una serie di decreti-legge (cfr. considerando 278). Tali atti giuridici specificano che a Laziomar era stato assegnato l'incarico di svolgere obblighi di servizio pubblico fino al completamento della sua privatizzazione.

(302) I piani quinquennali di cui alla convenzione iniziale specificano le rotte e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi da utilizzare per i collegamenti marittimi in questione, le frequenze di servizio e le tariffe da applicare, comprese le tariffe agevolate, in particolare quelle per i residenti delle regioni insulari. Mentre i piani per il periodo 2005-2008 non sono stati formalmente adottati, il piano per il periodo 2000-2004 è rimasto valido senza modifiche riguardo alla portata degli obblighi di servizio pubblico. Pertanto le disposizioni di tale piano hanno continuato ad applicarsi integralmente durante il periodo dal 1º giugno 2011 al 14 gennaio 2014. Prima del 2011 il regime tariffario originale previsto dalla convenzione iniziale era stato modificato da una serie di atti successivi. Tuttavia durante l'intero periodo di proroga non sono stati adottati decreti interministeriali per modificare ulteriormente le tariffe che dovevano essere applicate dalle società dell'ex Gruppo Tirrenia, compresa Laziomar. Su questa base, la Commissione conclude che gli obblighi di servizio pubblico che Laziomar ha dovuto rispettare durante il periodo di proroga sono stati definiti in maniera sufficientemente chiara.

(303) La Commissione ha già rilevato ai punti 239 e 240 della decisione del 2011 che i parametri necessari per il calcolo dell'importo della compensazione sono stati stabiliti preventivamente e sono stati descritti in maniera chiara. In particolare, per gli anni dal 2011 al 2013 la convenzione iniziale (cfr. considerando 46) contiene un elenco esaustivo e preciso degli elementi di costo da prendere in considerazione, nonché la metodologia di calcolo del rendimento del capitale investito per l'operatore. La metodologia pertinente è stabilita dalla delibera del CIPE (cfr. considerando da 47 a 57). Più specificamente, la delibera del CIPE precisa in dettaglio gli elementi di costo presi in considerazione e il rendimento del capitale investito. Infine la legge del 2009 include l'importo massimo della compensazione, pari a 10 030 606 EUR all'anno, che si applica dal 2010 in poi. Inoltre la convenzione iniziale stabiliva che la compensazione sarebbe stata pagata a rate e disponeva che la compensazione fosse basata sui costi e sui ricavi effettivi sostenuti per la prestazione del servizio pubblico. Era così possibile rilevare eventuali sovracompensazioni ed evitarle facilmente. Ove applicabile, lo Stato poteva quindi recuperare la sovracompensazione da Laziomar.

(304) Su questa base, la Commissione ritiene che per il periodo di proroga della convenzione iniziale gli atti di incarico abbiano fornito una definizione chiara degli obblighi di servizio pubblico, della durata, dell'impresa e del territorio interessati, dei parametri per il calcolo, del controllo e del riesame della compensazione, nonché delle modalità per evitare e rimborsare eventuali sovracompensazioni, come previsto dalla disciplina SIEG del 2011.

5.3.4. *Durata del periodo di incarico*

(305) Come indicato al punto 17 della disciplina SIEG del 2011, «[...] la durata del periodo di incarico deve essere giustificata con riferimento a criteri oggettivi quali la necessità di ammortizzare attività fisse non trasferibili. In linea di principio, la durata del periodo di incarico non deve superare il tempo necessario per l'ammortamento dell'attività più significativa necessaria per fornire il SIEG».

(306) L'Italia ha indicato che la durata della proroga è stata fissata con riferimento al periodo richiesto per l'ammortamento degli attivi impiegati nella fornitura del SIEG. In particolare, la durata complessiva della convenzione iniziale, quale prorogata, è pari a poco più di 24 anni. Le navi costituiscono le attività più significative necessarie per l'esercizio del servizio pubblico. Il periodo di ammortamento per le navi adibite a servizi traghetto è generalmente lungo e può superare i 25 anni.

(307) L'Italia ha fornito alla Commissione il valore di ammortamento delle navi di Laziomar per il periodo 2011-2013. La Commissione osserva che, all'epoca in cui Laziomar ha iniziato a gestire le rotte dell'arcipelago pontino il 1º giugno 2011 nell'ambito della proroga della convenzione iniziale, le sue quattro navi avevano in media 24 anni.

(308) La Commissione osserva che la proroga di due anni e mezzo si è resa necessaria per garantire la continuità del servizio pubblico fino al completamento del processo di privatizzazione. Tenendo conto, inoltre, dell'età media delle navi, della lunghezza media dell'ammortamento delle navi utilizzate in generale per servizi traghetto, delle iniziative di ammodernamento previste dalle disposizioni del contratto di servizio e dell'uso di nuove navi (cfr. considerando 243), la Commissione conclude che la durata dell'atto di incarico è sufficientemente giustificata e che il punto 17 della disciplina SIEG risulta rispettato.

5.3.5. *Rispetto della direttiva 2006/111/CE della Commissione* ([86])

(309) Secondo il punto 18 della disciplina SIEG del 2011, «[u]n aiuto verrà considerato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato soltanto se l'impresa rispetta, ove applicabile, la direttiva 2006/111/CE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese».

([86]) 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).

(310) Inoltre il punto 44 della disciplina SIEG del 2011 recita: «Qualora un'impresa svolga sia attività che rientrano nell'ambito del SIEG sia attività che ne esulano, dalla contabilità interna devono risultare distintamente i costi e le entrate derivanti dal SIEG e quelli degli altri servizi, conformemente ai principi di cui al punto 31».

(311) L'Italia ha confermato che Laziomar è stata attiva solo nella fornitura di servizi pubblici nell'ambito della convenzione iniziale.

(312) Pertanto la Commissione ritiene che il punto 18 della disciplina SIEG del 2011 non sia applicabile.

5.3.6. *Importo della compensazione*

(313) Il punto 21 della disciplina SIEG del 2011 afferma che «[...] 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».

(314) Nel caso in esame, poiché la compensazione costituisce un aiuto illecito concesso prima della sua entrata in vigore, il punto 69 della disciplina SIEG del 2011 prevede specificamente che, ai fini della valutazione degli aiuti di Stato, non è richiesto l'utilizzo della metodologia del costo evitato netto. Piuttosto si può fare ricorso a metodi alternativi per calcolare il costo netto necessario per adempiere l'obbligo di servizio pubblico, ad esempio alla metodologia basata sull'attribuzione dei costi. Ai sensi di quest'ultima metodologia, i costi netti possono essere calcolati in termini di differenza tra i costi e i ricavi registrati per un dato fornitore nell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, quali specificati e stimati nell'atto di incarico. I punti da 28 a 38 della disciplina SIEG del 2011 definiscono in maniera più dettagliata come applicare tale metodologia.

(315) Nelle decisioni del 2011 e del 2012, la Commissione aveva espresso dubbi in merito al premio di rischio del 6,5 %, applicato dal 2010 in poi. In particolare, la Commissione dubitava che tale premio riflettesse un appropriato livello di rischio, tenendo presente che, a prima vista Laziomar non risultava assumersi i rischi di norma sostenuti nella gestione di tali servizi.

(316) Si sarebbe applicato il premio di rischio del 6,5 % per determinare il rendimento del capitale utilizzando la formula del costo medio ponderato del capitale. Tuttavia, come già spiegato ai considerando 136, 137 e 138, l'Italia ha chiarito che, poiché la legge del 2009 prevedeva un massimale per l'importo della compensazione, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando il 6,5 % come rendimento forfetario del capitale.

(317) In tale contesto, sulla base della contabilità fornita dall'Italia per ciascuna rotta e aggregata nella tabella 13, la Commissione ha potuto verificare che, per gli anni 2011, 2012 e 2013 insieme, la compensazione di servizio pubblico ha superato di 70 650 EUR il costo netto dei servizi (non tenendo conto di alcun rendimento del capitale):

Tabella 13

Costo netto del servizio pubblico gestito da Laziomar nel periodo 2011-2013

(in EUR)

Toremar: missione di servizio pubblico	2011	2012	2013	Totale generale
Ricavi totali	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
- Costi totali	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
- Ammortamento	114 836	274 044	352 229	741 109
= Costo netto del servizio pubblico	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Rendimento del capitale (6,5 %)	0	0	0	0

= Compensazione ammissibile	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Compensazione effettiva	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Sovra/ sottocompensazione	149 484	- 192 047	113 213	70 650

(318) La Commissione tiene conto del fatto che Laziomar ha iniziato a gestire le rotte dell'arcipelago pontino il 1º giugno 2011, subito dopo il trasferimento di tali rotte dalla Regione Campania e Caremar alla Regione Lazio e Laziomar (cfr. considerando 4, 32 e 33). Pertanto l'esercizio 2011, che mostra una differenza positiva di 149 484 EUR, non può essere attribuito interamente a Laziomar e non è rappresentativo dei risultati effettivi di Laziomar. In effetti, per gli esercizi 2012 e 2013, che sono attribuiti interamente a Laziomar, la differenza cumulata tra la compensazione ammissibile e la compensazione effettiva è negativa (- 78 834 EUR).

(319) La Commissione ha anche verificato i calcoli forniti dall'Italia per quanto riguarda il rendimento del capitale investito sulla base del tasso forfettario del 6,5 %. Dato che i rendimenti sono negativi nel periodo 2011-2013 (cfr. considerando 138), sono rappresentati come «zero» nella tabella 13 ai fini del calcolo del costo netto del servizio pubblico. Alla luce di tali risultati negativi, la Commissione osserva pertanto che, nel caso dei tre esercizi combinati, la differenza positiva di 70 650 EUR, che rappresenta solo lo 0,2 % della compensazione effettiva versata a Laziomar, è compresa nel tasso forfettario del 6,5 % e non comporta una sovracompensazione. Inoltre un tasso di rendimento dello 0,2 % (o 20 punti base) non supera il tasso swap pertinente più un premio di 100 punti base che, ai sensi del punto 36 della disciplina SIEG del 2011, è considerato in ogni caso ragionevole.

(320) Il punto 49 della disciplina SIEG del 2011 impone agli Stati membri di garantire che la compensazione concessa per la gestione del SIEG non comporti una sovracompensazione (definita al punto 47 di tale disciplina) a favore delle imprese. Tra le altre cose, gli Stati membri devono essere in grado di fornire prove su richiesta della Commissione. Inoltre essi devono effettuare, o assicurarsi che vengano effettuate, verifiche regolari al termine del periodo dell'atto di incarico e, in ogni caso, ad intervalli di massimo tre anni.

(321) La Commissione ha già stabilito nell'ambito del terzo criterio Altmark che il tasso di rendimento del capitale forfettario del 6,5 % che Laziomar poteva aspettarsi da una prospettiva ex ante era in linea con i rischi che correva nell'esercizio dei servizi pubblici ai sensi del contratto di servizio pubblico (cfr. considerando da 211 a 216). La Commissione ribadisce inoltre che l'Italia ha utilizzato un tasso di rendimento del capitale forfettario ai fini della semplificazione del calcolo.

(322) La Commissione osserva che la delibera del CIPE presentata prende in considerazione determinati valori di mercato applicabili nel settore del cabotaggio marittimo. La delibera prescrive i costi ammissibili ai fini degli obblighi di servizio pubblico, nonché i principi di calcolo relativi al tasso di rendimento del capitale sulla base delle informazioni, delle condizioni e dei rischi pertinenti per questo particolare settore.

(323) Inoltre, come già spiegato al considerando 214 nel contesto della valutazione del nuovo contratto di servizio pubblico ai sensi del terzo criterio Altmark, la Commissione ha constatato che nel 2013 (nonché per l'intero periodo 2011-2013) il rendimento mediano del capitale generato da un gruppo di riferimento costituito da operatori di traghetti selezionati che offrivano collegamenti marittimi in Italia o tra l'Italia e altri Stati membri è stato generalmente simile al rendimento del capitale del 6,5 % di Laziomar.

(324) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il tasso di rendimento del capitale del 6,5 % sia a un livello ragionevole.

(325) L'Italia ha infine fornito le evidenze necessarie che comprovano che sono state effettuate tutte le normali verifiche per garantire che l'importo della compensazione non superasse il costo netto del servizio. Inoltre la Commissione ricorda che la compensazione viene versata a rate (cfr. considerando 45) e che il pagamento finale viene effettuato sulla base dei costi e dei ricavi effettivi registrati durante l'anno. Ciò garantisce che l'importo della compensazione non superi i costi netti del servizio.

(326) In considerazione di quanto sopra, la Commissione conclude che l'importo della compensazione concessa a Laziomar durante la proroga della convenzione iniziale non ha determinato alcuna sovracompensazione e che i requisiti applicabili di cui alla sezione 2.8 della disciplina SIEG risultano soddisfatti.

5.3.7. *La priorità nell'assegnazione degli accosti*

(327) L'articolo 19 *ter*, comma 21, della legge del 2009 specifica chiaramente che la priorità nell'assegnazione degli accosti è stata necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole e alla luce degli obblighi di servizio pubblico delle società dell'ex Gruppo Tirrenia (compresa Laziomar). In effetti, in assenza di tale priorità a favore delle imprese incaricate degli obblighi di servizio pubblico, tali imprese potrebbero dover attendere il proprio turno prima di attraccare e quindi registrare ritardi che vanificherebbero l'obiettivo di garantire una connettività affidabile e conveniente ai consumatori. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione delle isole e contribuire allo sviluppo economico delle medesime è effettivamente necessario poter contare su orari regolari. Inoltre, poiché gli orari di partenza per le rotte di servizio pubblico sono fissati dalla convenzione, la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria a garantire che i porti assegnino gli accosti e gli orari di accosto in maniera tale da consentire all'operatore del servizio pubblico di rispettare i propri obblighi di servizio pubblico.

(328) In tale contesto, la Commissione ritiene che la misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a Laziomar di adempiere gli obblighi di servizio pubblico, che costituiscono un effettivo servizio di interesse economico generale (cfr. sezione 5.3.2). Inoltre l'Italia ha confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti si applica solo ai servizi forniti nell'ambito del regime di servizio pubblico.

(329) La Commissione ha già valutato in dettaglio la compatibilità del SIEG e la relativa compensazione concessa a Laziomar durante la proroga della convenzione iniziale (cfr. sezioni da 5.3.2 a 5.3.6). La Commissione ritiene pertanto che la sua valutazione della compatibilità della priorità nell'assegnazione degli accosti possa limitarsi a stabilire se tale misura possa comportare o meno una sovracompensazione.

(330) La Commissione considera che l'eventuale vantaggio monetario derivante dalla priorità nell'assegnazione degli accosti risulterebbe limitato (cfr. considerando 162). Di conseguenza anche il rischio di sovracompensazione derivante dalla misura sembrerebbe limitato. Inoltre, qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si rispecchierebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore. Pertanto le verifiche in materia di sovracompensazione che sono state effettuate per Laziomar e descritte nella sezione 5.3.6 sono idonee a individuare anche eventuali sovracompensazioni derivanti dalla priorità nell'assegnazione degli accosti.

(331) La Commissione conclude pertanto che anche la priorità nell'assegnazione degli accosti, indissolubilmente legata al servizio pubblico svolto da Laziomar, è compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e della disciplina SIEG del 2011.

5.3.8. *Conclusione*

(332) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da 278 a 331, la Commissione conclude che la compensazione concessa a Laziomar per la fornitura dei servizi marittimi ai sensi della proroga della convenzione iniziale nel periodo dal 1° giugno 2011 al 14 gennaio 2014 e la priorità nell'assegnazione degli accosti rispettano le condizioni applicabili della disciplina SIEG del 2011 e sono pertanto compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE.

6. **CONCLUSIONE**

(333) La Commissione conclude che l'Italia ha illegalmente dato esecuzione alle misure di aiuto oggetto della valutazione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Sulla base della valutazione che precede, la Commissione ha deciso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar ai sensi della proroga della convenzione iniziale è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE. Inoltre, dato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Laziomar, anche tale misura risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE.

(334) Inoltre la Commissione ritiene che le seguenti misure non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE:

a) la compensazione concessa a Laziomar per la fornitura dei servizi marittimi ai sensi del nuovo contratto di servizio per il periodo compreso tra il 15 gennaio 2014 e il 14 gennaio 2024, associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar, perché soddisfa i quattro criteri Altmark;

b) il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi da parte di Laziomar, perché Laziomar non ha utilizzato tali fondi per tali finalità;

c) le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Laziomar e la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge del 2010,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La compensazione concessa a Laziomar e la priorità nell'assegnazione degli accosti per la fornitura di servizi marittimi nell'ambito della proroga della convenzione iniziale nel periodo compreso tra il 1º giugno 2011 e il 14 gennaio 2014 costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. L'Italia ha dato esecuzione all'aiuto a favore di Laziomar in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Questo aiuto è compatibile con il mercato interno.

Articolo 2

L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 15 gennaio 2014 e il 14 gennaio 2024, associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 3

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

Articolo 4

Le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Laziomar previste dalla legge del 2010 non costituiscono un aiuto di Stato a favore di Laziomar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 5

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

Articolo 6

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 settembre 2021

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione