DECISIÓN (UE) 2025/440 DE LA COMISIÓN

de 8 de julio de 2024

relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) ejecutadas por Italia y la Región de Campania en favor de Caremar y de su comprador SNAV/Rifim

[notificada con el número C(2024) 4656]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) El 5 de octubre de 2011, a raíz de varias denuncias ([2]) e intercambios de información con las autoridades italianas ([3]), la Comisión incoó un procedimiento de investigación formal con respecto a varias medidas adoptadas por Italia en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia («Decisión de incoación de 2011») ([4]). Mediante Decisión, de 7 de noviembre de 2012, modificada el 19 de diciembre de 2012 («Decisión de ampliación de 2012») ([5]), la Comisión amplió la investigación formal a determinadas medidas adicionales de ayuda pública adoptadas en favor de dichas empresas.

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

([2]) El 23 de marzo de 2009, el 9 de diciembre de 2009, el 21 de diciembre de 2009, el 6 de enero de 2010, el 27 de septiembre de 2010 y el 12 de octubre de 2010, la Comisión recibió seis denuncias relativas a diversas medidas de apoyo adoptadas por el Estado italiano en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, que estaba formado por las compañías marítimas Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia»), Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar (Campania Regionale Marittima) S.p.A. («Caremar»), Saremar (Sardegna Regionale Marittima) S.p.A. («Saremar»), Siremar (Sicilia Regionale Marittima) S.p.A. («Siremar») y Toremar (Toscana Regionale Marittima) S.p.A. («Toremar»).

([3]) Por lo que se refiere a Caremar, el 29 de julio de 2010, las autoridades italianas notificaron a la Comisión la compensación por servicio público abonada en 2009 y 2010 por el Estado italiano a Caremar. La notificación y los intercambios posteriores con las autoridades italianas, que, entre otras cosas, ampliaron la notificación a la compensación abonada hasta finales de 2011, se registraron con el número de asunto N 338/2010. Sin embargo, la medida se registró posteriormente como ayuda no notificada con los números de asunto SA.32014, SA.32015 y SA.32016, ya que la ayuda estatal se ejecutó antes de que la Comisión pudiera pronunciarse sobre su compatibilidad con el mercado interior. El 28 de septiembre de 2011, Italia informó a la Comisión de su intención de privatizar todas las empresas regionales del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar.

([4]) La Decisión de incoación de 2011 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO C 28 de 1.2.2012, p. 18). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación.

([5]) La Decisión de ampliación de 2012 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO C 84 de 22.3.2013, p. 58). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas objeto de investigación.

(2) La Comisión ya ha dado por concluido el procedimiento de investigación formal mencionado en relación con Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar y Laziomar mediante decisiones independientes adoptadas para cada una de estas empresas del grupo Tirrenia ([6]).

(3) Por lo que respecta a Caremar, la Decisión de incoación de 2011 se refería a las siguientes medidas:

— las compensaciones concedidas por la explotación de varias rutas marítimas entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011,

— la prioridad en la asignación de puntos de amarre prevista en el Decreto-ley n.º 135, de 25 de septiembre de 2009 («Decreto-ley 135/2009»), convertido en la Ley n.º 166, de 20 de noviembre de 2009 («Ley 166/2009»),

— las medidas establecidas en el Decreto-ley n.º 125, de 5 de agosto de 2010 («Decreto-ley 125/2010»), convertido en la Ley n.º 163, de 1 de octubre de 2010 («Ley 163/2010»), y

— el proceso de privatización de Caremar.

(4) Italia presentó observaciones sobre las medidas contempladas en la Decisión de incoación de 2011 el 15 de noviembre de 2011, el 30 de noviembre de 2011 y el 16 de marzo de 2012. Mediante carta de 19 de julio de 2012, las autoridades italianas facilitaron información adicional sobre la privatización de Caremar. Esta información, que incluía una descripción detallada de las condiciones impuestas por esta última a los posibles licitadores, no se había puesto a disposición de la Comisión en el momento en que se adoptó la Decisión de incoación de 2011. Las autoridades italianas facilitaron información adicional el 4 de octubre de 2012, a raíz de una solicitud de información enviada por la Comisión el 18 de julio de 2012.

(5) Caremar presentó observaciones sobre la Decisión de incoación de 2011 los días 19 y 21 de marzo de 2012, que se remitieron a Italia el 26 de marzo de 2012. El 26 de abril de 2012, Italia confirmó que compartía las observaciones de Caremar.

(6) La Comisión también recibió observaciones y denuncias de varias empresas sobre la compensación concedida a Caremar por la prestación de servicios en el golfo de Nápoles. La Comisión trató estas denuncias como observaciones de las partes interesadas en el contexto del procedimiento de investigación formal, ya que tenían el mismo objeto que la Decisión de incoación de 2011.

(7) El 28 de febrero de 2012, la empresa Alilauro S.p.A. («Alilauro») presentó una denuncia relativa a una presunta ayuda estatal ilegal concedida a Caremar como consecuencia de la prórroga del convenio inicial. El 7 de marzo de 2012, Alilauro presentó sus observaciones sobre la Decisión de incoación de 2011.

([6]) Mediante la Decisión (UE) 2018/261 de la Comisión, de 22 de enero de 2014, relativa a las medidas de ayuda SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) y SA.32016 (2011/C) ejecutadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar (DO L 49 de 22.2.2018, p. 22), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a determinadas medidas adoptadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar. Mediante la Decisión (UE) 2022/756 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) ejecutadas por Italia y la Región de Cerdeña en favor de Saremar (DO L 138 de 17.5.2022, p. 19), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas restantes concedidas a Saremar. Mediante la Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, sobre las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) aplicadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (DO L 332 de 12.10.2020, p. 45), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas concedidas a Tirrenia y a su comprador Compagnia Italiana di Navigazione para el período 2009-2020. Mediante la Decisión (UE) 2022/348 de la Comisión, de 17 de junio de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia y la Región de Toscana han aplicado en favor de Toremar y su comprador Moby (DO L 64 de 2.3.2022, p. 6), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas concedidas a Toremar y a su comprador Moby S.p.A. para el período 2009-2023. Mediante la Decisión (UE) 2022/448 de la Comisión, de 17 de junio de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia ha adoptado en favor de Siremar y de su comprador Società Navigazione Siciliana (DO L 97 de 24.3.2022, p. 1), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas concedidas a Siremar y a su comprador Società Navigazione Siciliana para el período 2009-2028. Mediante la Decisión (UE) 2022/1328 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) que Italia y la Región de Lacio han aplicado en favor de Laziomar y su comprador CLN (DO L 200 de 29.7.2022, p. 154), la Comisión dio por concluido el procedimiento de investigación formal relativo a las medidas concedidas a Laziomar y a su comprador Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. para el período 2011-2024.

(8) El 29 de febrero de 2012, la Comisión recibió observaciones de las empresas Medmar Navi S.p.A. («Medmar») y Navigazione Libera del Golfo S.r.l. («NLG»); el 1 de marzo de 2012, de la empresa SNAV S.p.A. («SNAV») y de la Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei («ACAP»), y el 5 de marzo de 2012, de la empresa Grandi Navi Veloci («GNV»). El 16 de marzo de 2012, la Comisión remitió a Italia las observaciones presentadas por NLG, SNAV, ACAP y GNV, a las que Italia no respondió, a pesar del recordatorio enviado a las autoridades italianas el 1 de octubre de 2012. El 19 de marzo de 2012, la Comisión remitió las observaciones de Medmar a Italia, a las que esta respondió el 24 de abril de 2012.

(9) El 7 de noviembre de 2012, mediante la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión amplió el procedimiento de investigación con respecto a la compensación por servicio público abonada a todas las empresas del antiguo grupo Tirrenia hasta la conclusión del proceso de privatización. Por lo que respecta a Caremar, la ampliación se refería a las siguientes medidas:

— la compensación concedida a Caremar a partir del 1 de enero de 2012 en las mismas condiciones que en 2011,

— la compensación que debe pagarse por la explotación del servicio público con arreglo al nuevo contrato de servicio público, y

— las condiciones impuestas por las autoridades italianas a los posibles licitadores en el procedimiento de venta de Caremar,

— Italia presentó sus observaciones sobre la Decisión de ampliación de 2012 mediante cartas de 7 y 13 de diciembre de 2012.

(10) La Comisión también recibió observaciones de GNV el 3 de diciembre de 2012, de Medmar el 29 de febrero y el 5 de marzo de 2013, de NLG el 5 de marzo de 2013 y de Alilauro el 13 de marzo de 2013.

(11) El 26 de febrero, el 12 de marzo y el 12 de abril de 2013, las autoridades italianas presentaron información adicional sobre la compensación y sobre la privatización de Caremar.

(12) El 20 de junio de 2014, las autoridades italianas transmitieron a la Comisión una copia de la Decisión de 28 de mayo de 2014 del Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Campania por la que se anulaba el procedimiento de licitación para la privatización de Caremar. Las autoridades italianas informaron a la Comisión de que estaba pendiente ante el Consejo de Estado italiano un recurso contra esa Decisión del Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Campania. El 10 de febrero de 2015, el Consejo de Estado italiano anuló la Decisión de 28 de mayo de 2014 del Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Campania y confirmó la adjudicación definitiva de las actividades de Caremar a SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»).

(13) El 15 de julio de 2015, Marworld Ship Management and Service S.p.A. («Marworld») presentó a la Comisión una denuncia relativa al procedimiento de privatización de Caremar ([7]). Dado que la denuncia se refería a un objeto cubierto por la Decisión de incoación de 2011 y por la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión la trató como observaciones de las partes interesadas en el contexto del procedimiento de investigación formal.

([7]) La Comisión registró dicha denuncia con el número de asunto SA.42685.

(14) Entre 2014 y 2019, la Comisión se centró en el procedimiento de investigación formal relativo a las demás empresas del grupo Tirrenia, y dio prioridad a las empresas Saremar ([8]) y Tirrenia ([9]), tal como solicitaron las autoridades italianas. La investigación dio lugar a la adopción en el período 2014-2022 de las decisiones definitivas en relación con las empresas Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar y Laziomar (véase el considerando 2). En paralelo, el 2 de marzo de 2020, la Comisión concluyó su investigación sobre las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia, incluida Caremar, para el período 1992-2008 ([10]).

(15) El 25 de enero de 2018, el 14 de marzo de 2019, el 10 de agosto de 2021 y el 8 de diciembre de 2022, la Comisión solicitó información adicional de las autoridades italianas sobre Caremar. Las autoridades italianas facilitaron dicha información el 9 de mayo de 2018, el 31 de mayo y el 14 de junio de 2019, el 1 de octubre de 2021, el 27 de diciembre de 2022 y el 3 de febrero de 2023. Además, durante el período comprendido entre octubre de 2022 y mayo de 2023 se efectuaron varios intercambios informales por correo electrónico con las autoridades italianas.

(16) El 29 de mayo de 2024, Italia aceptó excepcionalmente renunciar al derecho que le confiere el artículo 342 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en relación con el artículo 3 del Reglamento n.º 1/1958 ([11]), y que la presente Decisión se adoptara y se notificara en lengua inglesa.

(17) La presente Decisión da por concluido el procedimiento de investigación formal incoado por la Decisión de incoación de 2011 y ampliado por la Decisión de ampliación de 2012 para la parte relativa a las medidas concedidas a Caremar y a su comprador, es decir, la asociación temporal de empresas SNAV/Rifim.

2. **ANTECEDENTES**

(18) Caremar ha prestado servicios de transporte marítimo principalmente entre la Italia continental (Nápoles, Sorrento y Pozzuoli) y las islas del golfo de Nápoles (Capri, Ischia y Procida) y, hasta el 1 de junio de 2011, también entre la Italia continental (Formia y Anzio) y las islas Ponza y Ventotene del archipiélago de Pontino.

(19) Estos servicios han sido prestados por Caremar en virtud de contratos de servicio público con obligaciones de servicio público («OSP»). La presente Decisión abarca los servicios de transporte marítimo prestados por Caremar sobre la base de: i) el contrato de servicio público que debía expirar a finales de 2008 («convenio inicial»), prorrogado para cubrir el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, y ii) el nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 15 de julio de 2024.

([8]) Mediante carta de 14 de mayo de 2013, la Región de Cerdeña pidió a la Comisión que separara del procedimiento de investigación formal incoado por la Decisión de incoación de 2011 y ampliado por la Decisión de ampliación de 2012 las medidas relativas a Saremar y que les diera prioridad, teniendo en cuenta, en particular, la inminente privatización de la empresa.

([9]) Mediante nota de 2 de agosto de 2017, las autoridades italianas solicitaron a la Comisión que diera prioridad a la conclusión de la investigación relativa a Tirrenia y a su comprador CIN a la luz de determinadas cláusulas del contrato de compraventa celebrado con CIN. Además, de todos los nuevos contratos de servicio público celebrados con los compradores de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, el contrato con CIN era el primero en expirar.

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

([11]) Reglamento n.º 1 por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea (DO 17 de 6.10.1958, p. 385).

(20) Entre el 1 de agosto de 2012 y el 15 de julio de 2015, Caremar prestó servicios de transporte marítimo sobre la base de un contrato de servicio público firmado entre la Región de Campania y Caremar el 19 de diciembre de 2012 («contrato puente») ([12]). Dicho contrato preveía la continuación de los servicios prestados por Caremar durante la prórroga del convenio inicial en el golfo de Nápoles a partir del 1 de agosto de 2012 (es decir, la fecha en que dejó de aplicarse la prórroga del convenio inicial establecida en la Ley 163/2010). El contrato puente debía expirar inicialmente el 31 de diciembre de 2012, pero primero se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2013 y, posteriormente, mediante diversas decisiones ejecutivas de la Región de Campania ([13]), hasta el 15 de julio de 2015, es decir, la fecha de finalización del proceso de privatización de Caremar y de la entrada en vigor del nuevo contrato de servicio público con el comprador de Caremar. El contrato puente no entra en el ámbito de la investigación formal objeto de la Decisión de incoación de 2011 y la Decisión de ampliación de 2012 ([14]), por lo que la Comisión no lo evalúa en la presente Decisión.

(21) Las actividades de Caremar se limitan a la prestación de servicios públicos marítimos encomendados por las autoridades italianas, a saber, los incluidos primero en el convenio inicial prorrogado, en el contrato puente y, posteriormente, en el nuevo contrato de servicio público.

(22) El grupo Tirrenia pertenecía a Italia a través de la empresa Fintecna ([15]) y estaba compuesto inicialmente por seis empresas, a saber, Tirrenia, Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Estas empresas prestaban servicios de transporte marítimo sobre la base de contratos de servicio público separados, celebrados con Italia en 1991 y vigentes durante veinte años entre enero de 1989 y diciembre de 2008. Fintecna poseía el 100 % del capital social de Tirrenia, que, a su vez, tenía la propiedad exclusiva de las empresas regionales Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar. Adriatica, que operaba en varias rutas entre Italia y Albania, Croacia, Grecia y Montenegro, se fusionó con Tirrenia en 2004.

(23) La finalidad de estos contratos de servicio público era garantizar la regularidad y fiabilidad de los servicios de transporte marítimo para las rutas incluidas. A tal efecto, Italia concedió una compensación pública a las empresas del grupo Tirrenia por los servicios prestados en virtud de estos contratos de servicio público.

(24) El artículo 1 del convenio inicial establecía que los puertos en los que se debía prestar servicio, el tipo de buques que debían utilizarse y la frecuencia de los servicios encomendados a Caremar debían detallarse mediante planes quinquenales. El último plan quinquenal adoptado formalmente en el caso de Caremar es el relativo al período 2000-2004, mientras que se elaboró un plan para el período 2005-2008, pero los ministerios competentes no llegaron a aprobarlo oficialmente. Las autoridades italianas explicaron que no había sido posible seguir planificando a largo plazo debido a la falta de presupuestación de los fondos requeridos y que, en su lugar, el Gobierno había adoptado decisiones *ad hoc*.

([12]) La Región de Campania, mediante la Decisión n.º 502, de 21 de septiembre de 2012, autorizó la celebración de un contrato puente con Caremar y, mediante el Decreto de la Junta Regional n.º 314, de 19 de diciembre de 2012, aprobó el contrato puente.

([13]) El contrato puente se prorrogó varias veces hasta la finalización del proceso de privatización de Caremar (a saber, mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 191, de 18 de junio de 2013, hasta el 31 de diciembre de 2013; mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 632, de 27 de diciembre de 2013, hasta el 28 de febrero de 2014; mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 60, de 28 de febrero de 2014, hasta el 30 de abril de 2014; mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 123, de 29 de abril de 2014, hasta el 30 de junio de 2014; mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 243, de 27 de junio de 2014, hasta el 31 de diciembre de 2014; mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 697, de 23 de diciembre de 2014, hasta el 31 de marzo de 2015 y mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 161, de 28 de marzo de 2015, hasta el 31 de julio de 2015 a más tardar). Mediante la Ley n.º 228, de 24 de diciembre de 2012, Italia autorizó el pago a la Región de Campania de los recursos necesarios para garantizar la continuidad territorial de los servicios marítimos en la zona regional hasta la finalización del proceso de privatización de Caremar.

([14]) Véanse los considerandos 54 y 55 de la Decisión de ampliación de 2012.

([15]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) es propiedad exclusiva del Ministerio de Economía y Finanzas italiano y está especializada en la gestión de participaciones y procesos de privatización; también se ocupa de proyectos de racionalización y reestructuración de empresas que enfrentan dificultades industriales, financieras u organizativas.

(25) La Comisión ya ha evaluado el convenio inicial entre Italia y Caremar en su Decisión (UE) 2020/1411 ([16]), por la que se concluye la investigación sobre ayudas estatales a las empresas del grupo Tirrenia distintas de Tirrenia para el período 1992-2008 ([17]). En dicha Decisión, la Comisión consideró que la ayuda concedida a Caremar por la prestación de servicios de transporte de cabotaje marítimo constituía una ayuda existente.

(26) Los servicios de transporte de cabotaje marítimo prestados estaban principalmente diseñados para responder a las necesidades de movilidad de las poblaciones locales y eran comparables a una red de transporte de cercanías en cuanto a la frecuencia y el horario de los servicios, en particular en lo que respecta al golfo de Nápoles.

3. **MEDIDAS OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN FORMAL**

(27) La investigación formal objeto de la Decisión de incoación de 2011 y de la Decisión de ampliación de 2012 con respecto a Caremar se refiere a las siguientes medidas:

a) la compensación concedida a Caremar por la prestación de servicios de transporte marítimo en virtud del convenio inicial prorrogado (es decir, del 1 de enero de 2009 al 31 de julio de 2012);

b) la prioridad en la asignación de puntos de amarre prevista en la Ley 166/2009;

c) las medidas establecidas en la Ley 163/2010;

d) la privatización de Caremar, incluidas las condiciones impuestas por las autoridades italianas a los posibles licitadores en el procedimiento de venta de Caremar;

e) la compensación concedida por la prestación de servicios de transporte marítimo con arreglo al nuevo contrato de servicio público.

3.1. **Organización de los servicios de transporte marítimo de Caremar del 1 de enero de 2009 al 31 de julio de 2012**

3.1.1. *Las obligaciones de servicio público*

(28) El artículo 26 del Decreto-ley n.º 207, de 30 de diciembre de 2008 («Decreto-ley 207/2008»), convertido en la Ley n.º 14, de 27 de febrero de 2009 («Ley 14/2009»), establecía la prórroga por un año, hasta el 31 de diciembre de 2009, del convenio inicial (así como de los contratos de servicio público adjudicados a las demás empresas del grupo Tirrenia) que en un principio debía expirar el 31 de diciembre de 2008.

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

([17]) El 6 de agosto de 1999, la Comisión incoó el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con la compensación abonada a las seis empresas del grupo Tirrenia, incluida Caremar. Durante la fase de investigación, las autoridades italianas solicitaron que el asunto del grupo Tirrenia se dividiera de forma que pudiera darse prioridad a alcanzar una decisión final con respecto a Tirrenia. Esta solicitud estaba motivada por la voluntad de las autoridades italianas para privatizar el grupo, comenzando con Tirrenia, y su intención de acelerar el proceso en relación con dicha empresa. La Comisión consideró que podía aceptar la solicitud de las autoridades italianas y, mediante la Decisión 2001/851/CE de la Comisión, de 21 de junio de 2001, relativa a la ayuda estatal concedida por Italia en favor de la compañía marítima Tirrenia di Navigazione (DO L 318 de 4.12.2001, p. 9), dio por concluido el procedimiento incoado en relación con la ayuda concedida a Tirrenia. La ayuda se declaró compatible, sin perjuicio del cumplimiento de determinados compromisos por parte de las autoridades italianas. Mediante la Decisión 2005/163/CE de la Comisión, de 16 de marzo de 2004, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Italia a las compañías marítimas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo Tirrenia) (DO L 53 de 26.2.2005, p. 29), la Comisión declaró que la compensación concedida por Italia a Caremar y a las demás empresas del grupo Tirrenia (a excepción de Tirrenia, que estaba contemplada en la Decisión 2001/851/CE de la Comisión) era parcialmente compatible con el mercado interior, condicionada al respeto de una serie de compromisos por parte de las autoridades italianas, y parcialmente incompatible con el mercado interior. El Tribunal General anuló la Decisión 2005/163/CE mediante sentencia de 4 de marzo de 2009 (asuntos acumulados), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA y otros (T-292/04) y Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04)/Comisión de las Comunidades Europeas, ECLI:EU:T:2009:48. Para dar cumplimiento a dicha sentencia, la Comisión reabrió el procedimiento de investigación formal, que concluyó finalmente mediante la Decisión (UE) 2020/1411.

(29) El artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, establecía que, a la vista de la privatización de las empresas del grupo Tirrenia, el capital social de Caremar se transferiría de la sociedad matriz Tirrenia a la Región de Campania, sin el pago de ninguna contraprestación. A continuación, la Región de Campania transferiría de forma autónoma a la Región de Lacio la división de Caremar encargada de los enlaces de transporte con el archipiélago de Pontino, con el nombre de Laziomar ([18]).

(30) El artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, también especificaba que el Estado italiano y Tirrenia y Siremar acordarían nuevos contratos de servicio público a más tardar el 31 de diciembre de 2009. Del mismo modo, los servicios regionales se regularían en el marco del proyecto de contratos de servicio público que se acordarían entre las autoridades regionales de Cerdeña y Toscana y respectivamente Saremar y Toremar, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, y entre la Región de Campania y Caremar, a más tardar el 28 de febrero de 2010. El proyecto de nuevos contratos de servicio público sería objeto de un procedimiento de licitación con las mismas empresas y después firmado con los compradores una vez finalizada la privatización de cada una de esas empresas ([19]).

(31) A tal fin, por lo que respecta a Caremar, el artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, establecía una prórroga adicional del convenio inicial, desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2010.

(32) El artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, también establecía límites anuales fijos de compensación por la gestión de los servicios a partir del 1 de enero de 2010 (con arreglo a la prórroga del convenio inicial, así como en virtud de los nuevos contratos de servicio público). Por lo que se refiere a Caremar, dicho límite se fijó en un total de 29 869 832 EUR ([20]).

(33) El artículo 1, apartado 5 *bis*, del Decreto-ley 125/2010, convertido en la Ley 163/2010, establecía una prórroga adicional del convenio inicial desde el 1 de octubre de 2010 hasta la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar, que tuvieron lugar el 19 de julio de 2012 y el 31 de julio de 2012, respectivamente. Por consiguiente, por lo que se refiere a Caremar, el convenio inicial prorrogado se aplicó hasta el 31 de julio de 2012.

(34) Las rutas sujetas a OSP explotadas por Caremar en virtud del convenio inicial prorrogado fueron las siguientes:

a) en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, ocho rutas en el golfo de Nápoles (Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Nápoles y Procida/Pozzuoli), en ese período las OSP impuestas a Caremar solo experimentaron cambios muy marginales en cuanto a frecuencias y horarios (resumidos en el considerando 39), y

b) en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de mayo de 2011 ([21]), tres rutas en el archipiélago de Pontino (Ponza/Formia, Ponza/Anzio y Formia/Ventotene), en ese período las OSP impuestas a Caremar para estas rutas no cambiaron.

([18]) Esta transferencia se formalizó el 1 de junio de 2011.
([19]) Artículo 19 *ter*, apartado 10, de la Ley 166/2009.
([20]) De los que 19 839 226 EUR proceden de la Región de Campania y 10 030 606 EUR de la Región de Lacio.
([21]) A partir del 1 de junio de 2011, estas rutas fueron explotadas por la recién constituida Laziomar. La Comisión evaluó la compensación concedida a Laziomar por la explotación de estas rutas entre el 1 de junio de 2011 y el 14 de enero de 2024 en su Decisión de 30 de septiembre de 2021 relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) que Italia y la Región de Lacio han aplicado en favor de Laziomar (DO L 200 de 29.7.2022, p. 154), véase la nota 6.

Gráfico 1

Rutas explotadas por Caremar en el golfo de Nápoles en el período 2009-2012

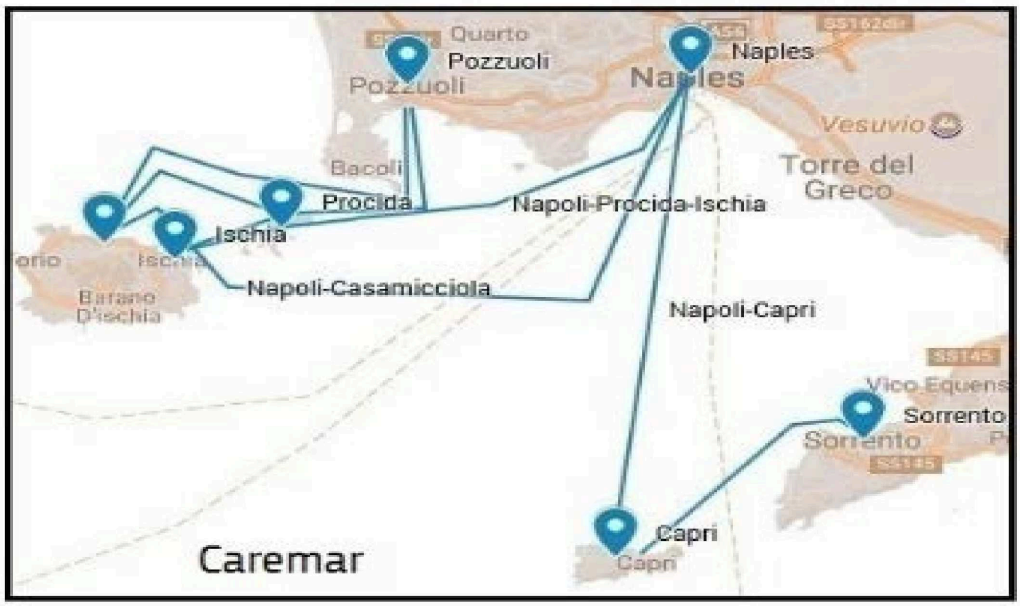
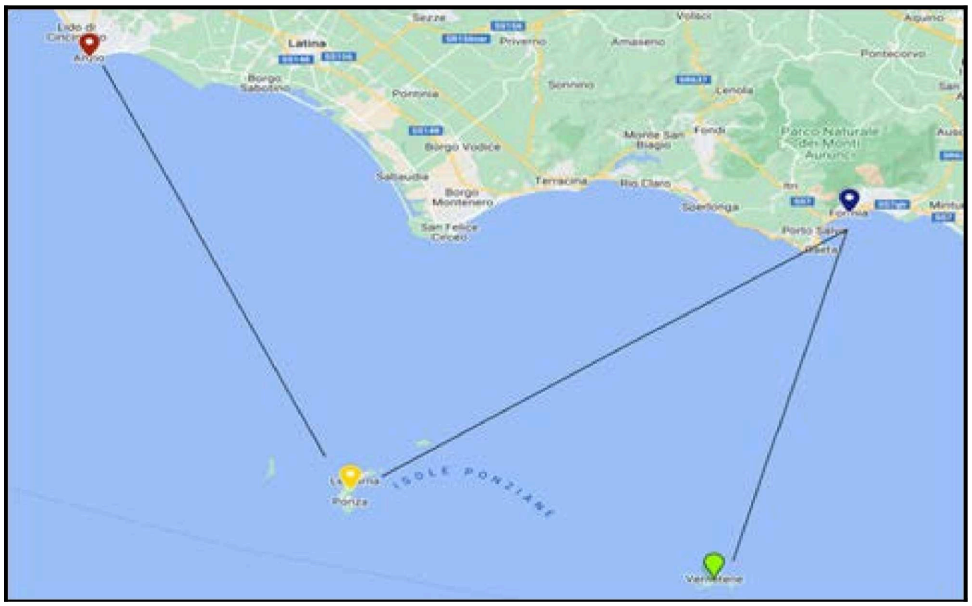


Gráfico 2

Rutas explotadas por Caremar en el archipiélago de Pontino en el período 2009-2011



(35) Las obligaciones vinculadas a las rutas mencionadas en el considerando 34 eran las mismas que las impuestas a Caremar en virtud del convenio inicial y se mantuvieron prácticamente inalteradas, con excepción de algunas variaciones en cuanto a frecuencias y horarios introducidas por la Región de Campania a lo largo de los años en los marcos en materia de puntos de amarre (*quadri accosti*), aprobadas y publicadas por la Región de Campania, para ajustar la oferta a la demanda de los usuarios, como se explica a continuación.

(36) El 1 de enero de 2009, es decir, en el momento de la primera prórroga del convenio inicial ([22]), las OSP impuestas a Caremar en cuanto al tipo de buques, las frecuencias y los horarios eran las mismas que las definidas en el convenio inicial ([23]). En particular:

a) En la ruta **Capri/Sorrento**, Caremar tenía que prestar durante todo el año ocho servicios mixtos diarios (es decir, pasajeros, vehículos y efectos postales) mediante transbordador rápido («TMV» ([24])) ([25]).

b) En la ruta **Capri/Nápoles**, Caremar tenía que prestar durante todo el año, hacia o desde Nápoles (Calata Massa) ([26]), seis servicios mixtos diarios por TMV (50 minutos de viaje) o por transbordador (1 hora y 20 minutos) ([27]). Además, Caremar tenía que prestar ocho servicios mixtos adicionales en verano: siete por TMV o transbordador durante todo el período estival ([28]) y otro por TMV solo en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre ([29]).

c) En la ruta **Ischia/Nápoles**, Caremar tenía que prestar durante todo el año tres servicios mixtos diarios por transbordador a Nápoles (Calata Massa) ([30]) y cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia o desde Nápoles (Beverello) ([31]).

d) En la ruta **Ischia/Procida/Nápoles**, Caremar tenía que prestar durante todo el año catorce servicios mixtos diarios por transbordador hacia o desde Nápoles (Calata Massa) ([32]) y ocho servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia o desde Nápoles (Beverello) ([33]).

e) En la ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Caremar tenía que prestar durante todo el año seis servicios mixtos diarios por transbordador ([34]).

f) En la ruta **Ischia/Procida**, Caremar no tenía que prestar ningún servicio adicional a los ya prestados en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli.

g) En la ruta **Procida/Pozzuoli**, además de los trayectos que debían ofrecerse en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar tenía que prestar durante todo el año dos servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala ([35]).

([22]) Establecido por el Decreto-ley 207/2008, convertido en la Ley 14/2009 (véase el considerando 28).
([23]) Decisión de la Junta Regional n.º 548, de 1 de abril de 2007.
([24]) TMV es el acrónimo de «Traghetto Motonave Veloce».
([25]) A saber, de Capri a Sorrento (25 minutos de viaje) a las **7.00**, a las **8.40**, a las **13.40** y a las **18.15**; y de Sorrento a Capri (20 minutos de viaje) a las **7.45**, a las **9.25**, a las **14.30** y a las **19.00**.
([26]) El puerto de Nápoles cuenta con varios muelles; los más importantes son el muelle de Calata Massa (para TMV y transbordadores) y el muelle de Beverello (para hidroalas).
([27]) A saber, de Nápoles a Capri a las **5.40** (por TMV), a las **17.00** (por TMV) y a las **18.40** (por transbordador); y de Capri a Nápoles a las **14.50** (por transbordador), a las **15.40** (por TMV) y a las **19.50** (por TMV).
([28]) A saber, de Nápoles a Capri a las **7.35** (por transbordador), a las **12.15** (por TMV), a las **12.55** (por transbordador); y de Capri a Nápoles a las **5.45** (por transbordador), a las **9.30** (por transbordador), a las **10.25** (por TMV) y a las **20.05** (por TMV), que se cambió a las 22.20 en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre.
([29]) A saber, de Nápoles a Capri a las **21.10**.
([30]) A saber, desde el puerto de Ischia hasta Nápoles (1 hora y 25 minutos de viaje) a las **9.00**, a las **13.50** y a las **20.10**.
([31]) A saber, desde el puerto de Ischia hasta Nápoles (45 minutos de viaje) a las **6.50** y a las **8.50**; desde Nápoles hasta el puerto de Ischia (45 minutos de viaje) a las **7.50** y a las **18.15**.
([32]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (duración total de 1 hora y 40 minutos) a las **6.25** (con salida de Procida a las 7.30), a las **8.55** (con salida de Procida a las 10.00) a las **10.40** (con salida de Procida a las 11.55), a las **14.30** de Nápoles a Procida (con salida de Procida a las 15.35), a las **15.40** (con salida de Procida a las 16.45), a las **17.30** (con salida de Procida a las 18.35), a las **19.20** (con salida de Procida a las 20.25) y a las **21.55** (con salida de Procida a las 23.00). De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **6.45** (con salida de Procida a las 7.15), a las **12.30** (con salida de Procida a las 12.55), a las **15.20** (con salida de Procida a las 16.50), a las **17.15** (con salida de Procida a las 17.45), a las **19.30** (con salida de Procida a las 20.00).
([33]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **9.55** (con salida de Procida a las 10.35), a las **13.10** (con salida de Procida a las 13.50), a las **15.10** (con salida de Procida a las 15.50) y a las **20.20** (con salida de Procida a las 20.55).
De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **12.00** (con salida de Procida a las 12.10), a las **14.15** (con salida de Procida a las 15.05), a las **16.15** (con salida de Procida a las 16.25), a las **19.10** (con salida de Procida a las 19.20).
([34]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli (total de 1 hora de viaje) a las **8.30** (con salida de Procida a las 8.50), a las **11.20** (con salida de Procida a las 11.40) y a las **17.35** (con salida de Procida a las 18.00).
De Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora de viaje) a las **9.55** (con salida de Procida a las 10.30), a las **13.50** (con salida de Procida a las 14.20), a las **18.55** (con salida de Procida a las 19.30).
([35]) A saber, de Procida a Pozzuoli (15 minutos de viaje) a las **8.25** y de Pozzuoli a Procida (15 minutos de viaje) a las **8.50**.

h) En la ruta **Procida/Nápoles**, además de los trayectos que debían ofrecerse en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, Caremar tenía que prestar durante todo el año cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala ([36]).

i) En la ruta **Ponza/Formia**, Caremar tenía que prestar durante todo el año dos servicios mixtos diarios por transbordador (2 horas y 30 minutos de viaje) y un servicio diario de pasajeros por hidroala.

j) En la ruta **Ponza/Anzio**, Caremar tenía que prestar dos servicios diarios de transporte de pasajeros de alta velocidad en temporada alta de lunes a sábado y cuatro servicios mixtos diarios los domingos y días festivos.

k) En la ruta **Formia/Ventotene**, Caremar tenía que prestar durante todo el año dos servicios mixtos diarios por transbordador (2 horas de viaje) y dos ([37]) servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala (60 minutos de viaje).

(37) Las OSP antes mencionadas no cambiaron el 1 de enero de 2010 ni el 1 de octubre de 2010, es decir, en el momento de las prórrogas segunda y tercera del convenio inicial ([38]).

(38) A raíz de una consulta pública realizada entre noviembre y diciembre de 2010, mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, y su Decreto Ejecutivo de aplicación n.º 172, de 21 de septiembre de 2011, la Región de Campania adoptó un programa trienal (2011-2013) que establecía los servicios mínimos en el golfo de Nápoles. Por lo que se refiere a Caremar, este programa confirmaba las rutas y obligaciones tradicionalmente gestionadas por Caremar en virtud del convenio inicial e introducía algunas variaciones en los horarios de los servicios entre el 1 de octubre de 2011 y el 31 de diciembre de 2013 ([39]). La Región de Campania modificó marginalmente este programa mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011 (aplicable solo a Caremar), que introdujo algunas modificaciones en los horarios y la frecuencia de los servicios previstos en el programa trienal a partir del 16 de enero de 2012. La Región de Campania decidió introducir estas modificaciones a raíz de las solicitudes formuladas por las comunidades locales y los municipios de adaptar algunos horarios y frecuencias a las necesidades de los viajeros pendulares ([40]). El programa trienal 2011-2013 fue prorrogado posteriormente por la Región de Campania hasta finales de 2015 mediante otros actos legislativos ([41]) y pasó a formar parte del nuevo contrato de servicio público (véase el considerando 83).

(39) Las modificaciones introducidas por la Región de Campania en las OSP impuestas a Caremar en el golfo de Nápoles mediante el programa trienal 2011-2013 mencionado en el considerando 38 pueden resumirse de la siguiente manera:

a) En la ruta **Capri/Sorrento**, Caremar aún tenía que prestar ocho servicios mixtos diarios por TMV durante todo el año [pero el horario de 2009 mencionado en el considerando 36, letra a) fue objeto de dos ajustes mínimos de la hora, el primero a partir del 1 de octubre de 2011 ([42]) y el segundo a partir del 16 de enero de 2012 ([43])].

([36]) A saber, de Procida a Nápoles (40 minutos de viaje) a las **6.35** y a las **9.20**; y de Nápoles a Procida (40 minutos de viaje) a las **7.30** y a las **17.45**.
([37]) Cuatro servicios diarios los lunes.
([38]) Establecidas, respectivamente, por el Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009 (véase el considerando 31), y por el Decreto-ley 125/2010, convertido en la Ley 163/2010 (véase el considerando 33).
([39]) Para una descripción de los debates que condujeron a la definición del programa trienal adoptado mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, véanse los considerandos 178 a 181.
([40]) En particular, la necesidad de garantizar servicios de transporte adecuados para los estudiantes que viven en Ischia pero estudian en Procida, como se explica en los considerandos de la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011, que implicaba algunas variaciones en los horarios y un ligero aumento del número de conexiones con la isla de Procida.
([41]) A saber, mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 632, de 27 de diciembre de 2012 (que abarcaba hasta el 30 de septiembre de 2014), y mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 230, de 5 de mayo de 2015 (que abarcaba hasta el 31 de diciembre de 2015).
([42]) A saber, de Capri a Sorrento (25 minutos de viaje) a las **7.00**, a las **8.40**, a las **13.35** (en lugar de a las 13.40) y a las **18.30** (en lugar de a las 18.15); y de Sorrento a Capri (20 minutos de viaje) a las **7.45**, a las **9.25**, a las **14.25** (en lugar de a las 14.30) y a las **19.00** en el período estival (a las 19.15 en el período invernal).
([43]) A saber, de Capri a Sorrento (25 minutos de viaje) a las **7.00**, a las **8.40**, a las **13.35** (en lugar de a las 13.40) y a las **18.45** (en lugar de a las 18.30); y de Sorrento a Capri (20 minutos de viaje) a las **7.45**, a las **9.25**, a las **14.30** (en lugar de a las 14.25) y a las **19.25** (en lugar de a las 19.00 en verano y a las 19.15 en invierno).

b) En la ruta **Capri/Nápoles**, Caremar aún tenía que prestar durante todo el año, desde y hacia Nápoles (Calata Massa), seis servicios mixtos diarios, con algunos cambios en los horarios a partir del 1 de octubre de 2011 ([44]) y a partir del 16 de enero de 2012 ([45]) en comparación con los presentados en el considerando 36, letra b). Los ocho servicios mixtos adicionales que debían prestarse en el período estival [véase el considerando 36, letra b)] a partir del 1 de octubre de 2011 (con cambios marginales en los horarios a partir del 16 de enero de 2012) eran los siguientes: seis servicios mixtos diarios adicionales que debían prestarse durante todo el año [con horarios diferentes para el período estival ([46]) y el período invernal ([47])] y otros dos servicios adicionales que solo debían prestarse en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre ([48]).

c) En la ruta **Ischia/Nápoles**, Caremar tenía que prestar durante todo el año tres servicios mixtos diarios por transbordador [con cambios marginales en los horarios mencionados en el considerando 36, letra c), a partir del 1 de octubre de 2011 ([49]) y del 16 de enero de 2012 ([50])]. Se incluyó un servicio mixto diario adicional por transbordador a partir del 16 de enero de 2012, cuando Caremar tuvo que ofrecer un trayecto adicional por transbordador al puerto de Casamicciola en Ischia ([51]). Por lo que se refiere a los servicios de pasajeros por hidroala hacia y desde Nápoles (Beverello), el número de trayectos que debía ofrecer Caremar se redujo con el tiempo. En efecto, entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, Caremar tuvo que prestar cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala [véase el considerando 36, letra c)]. Estos cuatro trayectos ya no estuvieron incluidos en el horario a partir del 1 de octubre de 2011 y solo se volvieron a introducir parcialmente a partir del 16 de enero de 2012, con la imposición a Caremar de un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala desde Nápoles hasta el puerto de Ischia ([52]).

d) En la ruta **Ischia/Procida/Nápoles**, Caremar tenía que prestar durante todo el año varios servicios mixtos diarios por transbordador hacia o desde Nápoles (Calata Massa) y servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia o desde Nápoles (Beverello). Por lo que se refiere a los servicios mixtos, el número de trayectos que debía ofrecer Caremar se redujo ligera y progresivamente con el tiempo. En efecto, los catorce servicios mixtos diarios que debía prestar Caremar durante todo el año [véase el considerando 36, letra d)] se redujeron a trece a partir del 1 de octubre de 2011 ([53]) (en concreto, uno desde el puerto de Casamicciola en Ischia ([54]) y doce hacia o desde el puerto de Ischia ([55])) y se redujeron a diez a partir del 16 de enero de 2012 ([56]) (en concreto, uno desde el puerto de Casamicciola en Ischia ([57]) y nueve hacia o desde el puerto de

([44]) A saber, de Nápoles a Capri por TMV: a las **5.35** (en lugar de a las 5.40), a las **12.00** y a las **17.00**; y de Capri a Nápoles por TMV: a las **10.25**, a las **15.30** (en lugar de a las 15.40) y a las **19.55** (en lugar de a las 19.50).

([45]) A saber, de Nápoles a Capri por TMV: a las **5.35** (en lugar de a las 5.40), a las **12.00** y a las **17.25** (en lugar de a las 17.00); y de Capri a Nápoles por TMV: a las **10.20** (en lugar de a las 10.25), a las **15.35** (en lugar de a las 15.30) y a las **20.15** (en lugar de a las 19.55).

([46]) A saber, de Nápoles a Capri por transbordador: a las **7.35**, a las **13.00** y a las **18.40**; y de Capri a Nápoles a las **5.45**, a las **9.20** y a las **14.50**. A partir del 16 de enero de 2012, el horario era el siguiente: de Nápoles a Capri por transbordador: a las **7.25**, a las **13.00** y a las **18.35**; y de Capri a Nápoles por transbordador: a las **5.40**, a las **9.20** y a las **14.50**.

([47]) A saber, de Nápoles a Capri por transbordador: a las **9.05** y a las **14.20**; y de Capri a Nápoles por transbordador: a las **6.45**, a las **11.00**, a las **16.15** y a las **20.10**. A partir del 16 de enero de 2012, el horario era el siguiente: de Nápoles a Capri por transbordador: a las **9.00** y a las **14.20**; y de Capri a Nápoles por transbordador: a las **6.45**, a las **11.00**, a las **16.15** y a las **20.10**.

([48]) A saber, de Nápoles a Capri por TMV: a las **21.20**, y de Capri a Nápoles por TMV a las **23.30**. A partir del 16 de enero de 2012, el horario era el siguiente: de Nápoles a Capri por TMV a las **21.35** y de Capri a Nápoles por TMV a las **23.50**.

([49]) A saber, de Ischia a Nápoles (1 hora y 25 minutos de viaje) a las **8.45**; y de Nápoles a Ischia (1 hora y 20 minutos de viaje) a las **16.05** y a las **20.25**.

([50]) A saber, de Ischia a Nápoles (1 hora y 25 minutos de viaje) a las **8.45**; y uno adicional a las **13.50**; y de Nápoles a Ischia (1 hora y 20 minutos de viaje) a las 20.15 (en lugar de a las 20.25, y se suprimió el de las 16.05).

([51]) A saber, de Nápoles a Ischia (1 hora y 15 minutos de viaje) a las **15.45**.

([52]) A saber, de Nápoles a Ischia (1 hora y 5 minutos de viaje) a las **14.45**.

([53]) Se suprimió el trayecto a las 15.40 de Nápoles a Procida y posteriormente al puerto de Ischia.

([54]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (total de una hora de viaje) a las **12.55** del puerto de Casamicciola (con salida de Procida a las 13.35).

([55]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **6.25** (con salida de Procida a las 7.30), a las **9.10** (en lugar de a las 8.55, con salida de Procida a las 10.20), a las **10.45** (en lugar de a las 10.40, con salida de Procida a las 11.45), a las **15.15** (en lugar de a las 14.30, con salida de Procida a las 16.15), a las **17.45** (en lugar de a las 17.30, con salida de Procida a las 18.45), a las **19.30** (en lugar de a las 19.20, con salida de Procida a las 20.30) y a las **22.15** (en lugar de a las 21.55, con salida de Procida a las 23.15). De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **7.00** (en lugar de a las 6.45, con salida de Procida a las 7.30), a las **13.55** (en lugar de a las 12.30, con salida de Procida a las 14.35), a las **15.30** (en lugar de a las 15.20, con salida de Procida a las 16.15), a las **17.25** (en lugar de a las 17.15, con salida de Procida a las 18.05), a las **19.55** (en lugar de a las 19.30, con salida de Procida a las 20.30).

([56]) Se suprimieron los trayectos a las 7.00 y a las 13.55 de Ischia a Procida y posteriormente al puerto de Ischia.

([57]) El horario siguió siendo el mismo [es decir, salida a las **12.55** del puerto de Casamicciola (Ischia), véase la nota 54].

Ischia) ([58]), pero con la adición de dos servicios mixtos diarios en el período comprendido entre el 15 de junio y el 15 de septiembre ([59]). Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, el número de trayectos que debía ofrecer Caremar aumentó ligeramente con el tiempo. En efecto, los ocho servicios diarios de transporte de pasajeros que debía prestar Caremar durante todo el año [véase el considerando 36, letra d)] aumentaron a diez a partir del 1 de octubre de 2011 ([60]), con la adición de dos trayectos en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre ([61]). A partir del 16 de enero de 2012, los servicios diarios de transporte de viajeros que debía prestar Caremar se redujeron a nueve durante todo el año ([62]), mientras que los dos trayectos adicionales en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre se mantuvieron con ajustes marginales de la hora ([63]).

e) En la ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Caremar tenía que prestar durante todo el año seis servicios mixtos diarios por transbordador. Los seis servicios mixtos descritos en el considerando 36, letra e), experimentaron algunos cambios en los horarios a partir del 1 de octubre de 2011 y del 16 de enero de 2012. En efecto, a partir del 1 de octubre de 2011, Caremar debía ofrecer un trayecto hacia el puerto de Casamicciola en Ischia ([64]) y cinco trayectos hacia o desde el puerto de Ischia ([65]); mientras que, a partir del 16 de enero de 2012, Caremar tenía que prestar dos servicios mixtos diarios desde o hacia el puerto de Casamicciola en Ischia ([66]) y cuatro hacia o desde el puerto de Ischia ([67]). Además, a partir del 16 de enero de 2012, Caremar debía prestar dos servicios mixtos adicionales por transbordador en el período comprendido entre el 16 de septiembre y el 14 de junio (período escolar) ([68]).

f) En la ruta **Ischia/Procida**, del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, Caremar no tuvo que prestar ningún servicio adicional a los ya prestados en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles [véase el considerando 36, letra f)]. Esto no cambió entre el 1 de octubre de 2011 y el 15 de enero de 2012. A partir del 16 de enero de 2012, Caremar tenía que prestar durante todo el año un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala al puerto de Ischia ([69]), además de los ya prestados en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles.

([58]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **6.25** (con salida de Procida a las 7.30), a las **10.45** (con salida de Procida a las 11.50), a las **15.10** (en lugar de a las 15.15, con salida de Procida a las 16.20), restablecido a las **17.30** (en lugar de a las 17.45, con salida de Procida a las 18.35), a las **19.30** (en lugar de a las 19.20, con salida de Procida a las 20.30) y a las **21.55** (en lugar de a las 22.15, con salida de Procida a las 23.00). De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **15.20** (en lugar de a las 15.30, con salida de Procida a las 15.50), a las **17.20** (en lugar de a las 17.25, con salida de Procida a las 17.50), a las **19.25** (con salida de Procida a las 20.30).

([59]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **7.00** (con salida de Procida a las 7.25); y de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (duración total de 1 hora y 35 minutos) a las **9.25** (con salida de Procida a las 10.30).

([60]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **8.50** (en lugar de a las 9.55, con salida de Procida a las 9.30), a las **11.45** (con salida de Procida a las 12.25), a las **13.10** (con salida de Procida a las 13.50), a las **15.10** (con salida de Procida a las 15.50) y a las **18.15** (con salida de Procida a las 18.55).
De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **7.30** (con salida de Procida a las 7.55), a las **10.10** (con salida de Procida a las 10.35), a las **13.05** (en lugar de a las 12.00, con salida de Procida a las 13.30), a las **14.30** (en lugar de a las 14.15, con salida de Procida a las 14.55), a las **16.30** (en lugar de a las 16.15, con salida de Procida a las 16.55).

([61]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles a las **19.35** (con salida de Procida a las 20.00); y de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia a las **20.55** (con salida de Procida a las 21.30).

([62]) A saber, de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **8.40** (en lugar de a las 8.50, con salida de Procida a las 9.30), a las **11.45** (con salida de Procida a las 12.25), a las **13.10** (con salida de Procida a las 13.50) y a las **18.15** (con salida de Procida a las 18.55).
De Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles (total de 1 hora y 10 minutos de viaje) a las **6.45** (en lugar de a las 7.30, con salida de Procida a las 7.05), a las **10.15** (en lugar de a las 10.10, con salida de Procida a las 10.35), a las **13.00** (en lugar de a las 13.05, con salida de Procida a las 13.15), a las **14.30** (en lugar de a las 14.15, con salida de Procida a las 14.55) y a las **16.25** (en lugar de a las 16.30, con salida de Procida a las 16.45).

([63]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles a las **19.35** (con salida de Procida a las 20.00); y de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia a las **21.05** (en lugar de a las 20.55, con salida de Procida a las 21.50).

([64]) A saber, de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora y 15 minutos de viaje) a las **10.20** (con salida de Procida a las 10.55).

([65]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli (total de una hora de viaje) a las **8.30** (salida de Procida a las 9.10), a las **11.30** (en lugar de a las 11.20, con salida de Procida a las 12.10) y a las **18.00** (en lugar de a las 17.35, con salida de Procida a las 18.35). De Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia (total de 1 hora y 15 minutos de viaje) a las **13.50** (con salida de Procida a las 14.20) y a las **19.15** (en lugar de a las 18.55, con salida de Procida a las 19.45).

([66]) A saber, de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia a las **10.15** (con salida de Procida a las 10.55); y de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **17.30** del puerto de Casamicciola (con salida de Procida a las 18.00).

([67]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **8.35** (con salida de Procida a las 9.00) y a las **11.30** (con salida de Procida a las 11.55); de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia a las **14.00** (con salida de Procida a las 14.30) y a las **18.55** (con salida de Procida a las 19.35).

([68]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **7.20** (con salida de Procida a las 7.50); y de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia a las **9.00** (con salida de Procida a las 9.40).

([69]) A saber, de Procida a Ischia (20 minutos de viaje) a las **15.30**.

g) En la ruta **Procida/Pozzuoli**, además de los trayectos que debían ofrecerse en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar tenía que prestar durante todo el año dos servicios de transporte de pasajeros por hidroala [véase el considerando 36, letra g)]; estos trayectos experimentaron cambios marginales en los horarios a partir del 1 de octubre de 2011 ([70]) y del 16 de enero de 2012 ([71]).

h) En la ruta **Procida/Nápoles**, además de los trayectos que debían ofrecerse en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, Caremar tenía que prestar durante todo el año cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia y desde Nápoles (Beverello) ([72]) [véase el considerando 36, letra h)], con cambios marginales en el horario entre el 1 de octubre de 2011 y el 16 de enero de 2012 ([73]).

(40) De conformidad con el artículo 1 del convenio inicial prorrogado, Caremar debía cumplir el horario mencionado de conformidad con las obligaciones de continuidad, frecuencia, regularidad y puntualidad.

(41) Por lo que se refiere al número, el tipo y la capacidad de los buques asignados a las rutas marítimas explotadas, el artículo 1 del convenio inicial prorrogado hace referencia al contenido de los planes quinquenales.

(42) Por lo que se refiere a las tarifas, de conformidad con el artículo 4 del convenio inicial prorrogado, Caremar debía presentar (y justificar) anualmente a las autoridades italianas competentes el nivel de las tarifas que pretendía aplicar.

(43) El convenio inicial prorrogado no contenía disposiciones sobre la calidad del servicio.

(44) En el artículo 12 del convenio inicial prorrogado se detallaban las sanciones aplicables a Caremar por incumplimiento de las OSP, a menos que Caremar demostrara que el incumplimiento no le era imputable por causa de fuerza mayor. En virtud del convenio inicial prorrogado, la sanción podía variar entre 800 EUR y 40 000 EUR en función de la gravedad de la infracción.

3.1.2. *La compensación*

(45) Para los servicios de transporte marítimo prestados en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, se concedió a Caremar un importe total de compensación pública de 97 835 927 EUR.

(46) En el cuadro 1 se muestra la compensación anual abonada a Caremar para el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 en virtud del convenio inicial prorrogado:

([70]) A saber, de Procida a Pozzuoli (15 minutos de viaje) a las **8.10** (en lugar de a las 8.25), y de Pozzuoli a Procida (15 minutos de viaje) a las **8.55** (en lugar de a las 8.50).

([71]) A saber, de Procida a Pozzuoli (15 minutos de viaje) a las **8.10** (en lugar de a las 8.25), y de Pozzuoli a Procida (15 minutos de viaje) a las **8.50** (en lugar de a las 8.55).

([72]) A saber, de Procida a Nápoles (40 minutos de viaje) a las **6.35** y a las **9.20**; y de Nápoles a Procida (40 minutos de viaje) a las **7.30** y a las **17.45**.

([73]) A saber, de Procida a Nápoles (40 minutos de viaje) a las **6.35** y a las **9.25** (en lugar de a las 9.20); y de Nápoles a Procida (40 minutos de viaje) a las **7.30** y a las **17.30** (en lugar de a las 17.45).

Cuadro 1

Compensación abonada para el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012

(EUR)

Año	Compensación
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (enero a julio)	**11 473 000**

(47) El importe de la compensación anual concedida a Caremar por el cumplimiento de los contratos de servicio marítimo se determinó de la siguiente manera:

— para el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2009, sobre la base de las mismas disposiciones legales aplicables en virtud del convenio inicial (véanse los considerandos 48 a 52), y

— para el período comprendido entre el 1 de enero de 2010 y el 31 de julio de 2012, sobre la base de una nueva metodología establecida en la Deliberación n.º 111 del *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*, de 9 de noviembre de 2007 ([74]), titulada «Criterios para la definición de las obligaciones de servicio público y las dinámicas tarifarias en el sector del cabotaje marítimo de interés público» («Deliberación 111/2007») (véase el considerando 53).

3.1.2.1. Compensación concedida entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2009

(48) El Decreto Presidencial n.º 501, de 1 de junio de 1979 («Decreto 501/79»), precisó los distintos elementos (ingresos y costes) que debían tenerse en cuenta en el cálculo de la subvención abonada a los operadores de servicios públicos marítimos por el cumplimiento de las OSP. Asimismo, la Ley n.º 856, de 5 de diciembre de 1986 («Ley 856/86»), introdujo modificaciones en el sistema de obligaciones de los servicios públicos marítimos en Italia. Por lo que se refiere a los enlaces con las islas mayores y menores, el artículo 11 de dicha Ley modificó los criterios de cálculo de la compensación por las obligaciones de servicio público. En efecto, la subvención debía calcularse sobre la base de la diferencia entre los ingresos y los costes del servicio, determinada en función de parámetros medios y objetivos, e incluir un rendimiento razonable del capital invertido. El mismo artículo precisaba asimismo que los contratos de servicio público debían incluir la lista de rutas subvencionadas, así como la frecuencia y los tipos de buques que debían utilizarse. Las subvenciones debían ser aprobadas por los ministros competentes.

(49) Los principios establecidos en el Decreto 501/79 y en la Ley 856/86 quedaron reflejados en el convenio inicial.

(50) En consecuencia, en 2009, la compensación por la prestación de un servicio de interés económico general (SIEG) se calculó de conformidad con la metodología establecida en el convenio inicial. En particular, la compensación correspondía a las pérdidas netas acumuladas en los servicios gestionados en régimen de servicio público, a las cuales se añadió un importe variable correspondiente al rendimiento del capital invertido.

(51) Los distintos elementos de coste tenidos en cuenta para calcular la compensación definida por las autoridades públicas fueron los siguientes: costes de comisiones, costes de publicidad, costes de los servicios prestados a los pasajeros a bordo, costes de carga, descarga y maniobra, costes del personal administrativo de tierra, costes de mantenimiento de los buques, costes administrativos, costes de seguros, costes de alquiler y arrendamiento, combustible, impuestos y costes de amortización.

([74]) *Deliberazione 9 Novembre 2007 - Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse ('Deliberazione n. 111/2007') (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).*

(52) Por lo que se refiere a los pagos anuales, el convenio inicial preveía el pago de la compensación anual por servicio público de la siguiente manera: un anticipo inicial que debía abonarse a más tardar el 30 de marzo de cada año, equivalente al 70 % de la compensación abonada el año anterior. Un segundo pago, que debía realizarse a más tardar el 30 de junio, equivalente al 20 % de la compensación del año anterior. La diferencia entre los importes abonados y el déficit entre los costes de explotación y los ingresos obtenidos durante el año en curso, estimada sobre la base de los resultados de los años anteriores, constituía el saldo que debía pagarse antes del 30 de noviembre. Si resultara que Caremar había recibido un importe superior al coste neto de los servicios prestados (ingresos menos pérdidas), Caremar debía reembolsar la diferencia ([75]).

3.1.2.2. Compensación concedida entre el 1 de enero de 2010 y el 31 de julio de 2012

(53) Desde el 1 de enero de 2010 hasta el 31 de julio de 2012, la compensación por la explotación de las obligaciones de los servicios públicos marítimos se determinó mediante la aplicación de una nueva metodología establecida en la Deliberación 111/2007.

(54) Según su preámbulo, la Deliberación 111/2007 se elaboró en vista de la privatización de las empresas públicas que prestaban servicios marítimos en virtud de un régimen de servicio público ([76]). Las disposiciones de la Deliberación 111/2007 se aplicaron con respecto a los servicios prestados por las empresas del grupo Tirrenia, incluida Caremar, a partir de 2010, incluso antes de la entrada en vigor de las correspondientes nuevas versiones de los contratos de servicio público tras las respectivas privatizaciones.

(55) Con arreglo a la Deliberación 111/2007, el nivel de la compensación por las OSP se basó en el coste neto necesario para ejecutar las OSP más un rendimiento adecuado. Este nivel de rendimiento se determinó *ex ante* para todo el período regulatorio contemplado en el contrato de servicio público. En cualquier caso, el importe total de la compensación concedida se limitaba también al nivel de los recursos públicos asignados por ley al contrato de servicio público correspondiente, si fuera inferior al nivel de compensación cuantificado sobre la base de la metodología del coste neto.

(56) El coste neto necesario para ejecutar las OSP se cuantificó sobre la base de la diferencia entre los costes y los ingresos registrados por la empresa relativos a la prestación del servicio público marítimo. En particular, los costes e ingresos deben determinarse por ruta y los costes comunes a las actividades de servicio público y a las actividades comerciales (en su caso) deben asignarse de forma transparente sobre la base de los criterios *ex ante* anejos al contrato de servicio público correspondiente y descritos en un informe específico.

(57) La tasa de rentabilidad del capital se calcularía sobre la base del coste medio ponderado del capital («CMPC»). El rendimiento del capital propio exigido ([77]) debe calcularse utilizando el modelo de valoración de activos financieros. Sobre la base de este modelo, el coste del capital propio se obtiene en función de: i) el tipo sin riesgo, ii) el valor beta (una estimación del perfil de riesgo de la empresa en relación con el mercado de renta variable), iii) la prima de riesgo del capital propio asignada al mercado de renta variable.

(58) En particular, el coste del capital se calculaba aplicando una prima por riesgo adicional a la tasa de rentabilidad de las actividades sin riesgo. Dicha prima debe calcularse como la prima de riesgo del mercado multiplicado por su valor beta, que determina el riesgo que conlleva una actividad con respecto al mercado.

(59) Con arreglo a la Deliberación 111/2007, la tasa de rentabilidad de actividades sin riesgo corresponde al rendimiento bruto medio de las obligaciones de referencia a diez años con respecto a los doce meses anteriores para los cuales se disponga de datos.

([75]) De conformidad con el artículo 3, apartado 10, del convenio inicial, cualquier importe de compensación excesiva resultante de las cuentas certificadas de la empresa debe ser reembolsado por esta en un plazo de quince días a partir de la aprobación de los balances de la empresa para el año en cuestión.

([76]) De conformidad con el artículo 1, apartado 999, de la Ley n.º 296, de 27 de diciembre de 2006, y con el artículo 1, letra e), del Decreto Legislativo n.º 430, de 5 de diciembre de 1997.

([77]) La tasa de rentabilidad deseada por un inversor teniendo en cuenta el perfil de riesgo de la empresa y los flujos de efectivo asociados.

(60) La Deliberación 111/2007 establece una prima de riesgo de mercado del 4 %. Asimismo, en caso de explotación de un servicio en régimen de no exclusividad, el mayor riesgo que supuestamente soporta el operador se remunera añadiendo un 2,5 % adicional a la prima de riesgo de mercado.

(61) En la práctica, el importe de la compensación pagada a Caremar no puede, no obstante, exceder el límite de 29 869 832 EUR ([78]) anuales, tal como se establece en la Ley 166/2009 (véase el considerando 32). Aunque la Ley 166/2009 limita la compensación anual pagada a todas las empresas de Tirrenia por la prestación de los servicios marítimos sujetos al régimen de servicio público, la Deliberación 111/2007 contiene también algunas salvaguardas que permiten a dichos operadores cubrir de manera suficiente sus costes de explotación.

(62) En particular, de conformidad con la Deliberación 111/2007, el alcance de los servicios, las tarifas máximas estipuladas por el contrato de servicio público y la compensación concedida realmente deben definirse *ex ante* de manera que otorguen al prestador del servicio la cobertura de la totalidad de los costes de gestión del SIEG. Se aplica la siguiente fórmula:

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

siendo:

VA(RSP) es el valor actualizado de la compensación por la ejecución de las OSP;

VA[AI(X)] es el valor actualizado de otros ingresos (ingresos por tarifas y otros);

VA(CA) es el valor actualizado de los costes de explotación subvencionables, del reembolso de la deuda y del rendimiento del capital invertido.

(63) Si, *a posteriori*, durante la explotación del servicio sujeto a OSP, resultara que la compensación concedida era inferior a lo necesario para cubrir los costes de explotación subvencionables, teniendo en cuenta los demás ingresos, la empresa no podía basarse en ninguna revisión automática retroactiva del importe de la compensación por OSP ni solicitar dicha revisión durante el período regulatorio contemplado en el contrato, sino que solo podía solicitar a las autoridades italianas competentes que adoptaran una de las siguientes medidas para el futuro: el alcance de las actividades subvencionadas podría reducirse, o bien podría revisarse la organización de los servicios (por ejemplo, el tipo de buques) o podrían modificarse las tarifas máximas.

(64) Además, el límite máximo tarifario aplicable a cada servicio, sin impuestos ni tasas portuarias, se ajusta todos los años sobre la base de una fórmula de cálculo del precio máximo:

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

siendo:

ΔT es la variación porcentual anual en el límite tarifario;

ΔP es la tasa de inflación para el año de referencia;

X es una tasa anual real de ajuste del límite tarifario, recogida en el convenio, que se mantiene constante mientras esté vigente el convenio.

(65) La Deliberación 111/2007 también especifica que el límite máximo tarifario puede ajustarse de modo que refleje las variaciones en los gastos por combustible, tomando como referencia los precios estándar a disposición del público.

(66) Por lo que se refiere a los pagos anuales, los mismos principios aplicables en virtud de la prórroga del convenio inicial que se detallan en el considerando 52 siguieron aplicándose en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012.

([78]) De los que 19 839 226 EUR proceden de la Región de Campania y 10 030 606 EUR de la Región de Lacio.

3.2. **La privatización de Caremar**

(67) Mediante la Decisión n.º 444, de 9 de agosto de 2011, la Junta Regional de la Región de Campania estableció las directrices para la ejecución del procedimiento restringido ([79]) para la privatización de Caremar y la adjudicación al comprador de Caremar de un contrato de servicio público de cabotaje marítimo para la prestación de servicios de transporte marítimo durante un período de nueve años a cambio de una compensación por servicio público.

(68) Mediante el Decreto Ejecutivo n.º 202, de 12 de julio de 2012, por el que se establecen los procedimientos preliminares, la Región de Campania inició el procedimiento restringido, en el que el criterio de adjudicación elegido era el del mejor precio.

(69) La convocatoria para iniciar el procedimiento se publicó en el *Suplemento del Diario Oficial de la Unión Europea* el 17 de julio de 2012, y en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* n.º 86, de 25 de julio de 2012, así como en el sitio web de la Región de Campania.

(70) No existían requisitos técnicos para acceder a la licitación. En efecto, aunque el proyecto original de licitación para Caremar incluía determinados requisitos técnicos y financieros (es decir, volúmenes predeterminados de millas náuticas y volumen de negocios en el sector del transporte marítimo) que solo habrían permitido a las compañías marítimas participar en el procedimiento de licitación, a raíz de los intercambios entre las autoridades italianas y la Comisión de 26 de octubre de 2011, 22 de diciembre de 2011 y 14 de marzo de 2012 tras la Decisión de incoación de 2011, las autoridades italianas modificaron la convocatoria de licitación final eliminando de la puntuación los criterios técnicos y sustituyéndolos por requisitos financieros relativos a una capacidad económica y financiera adecuada, demostrados mediante una confirmación por parte de al menos dos entidades financieras de una capacidad económica y financiera de 6 millones EUR o activos netos de al menos 6 millones EUR.

(71) Tras la publicación de la convocatoria de licitación, al expirar el plazo de 21 de septiembre de 2012 para la presentación de manifestaciones de interés, diez partes manifestaron su interés en participar en el procedimiento de licitación [en concreto, Alilauro Gruson S.p.A. («Aligruson»), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor y Usticalines S.p.A.].

(72) Mediante el Decreto Ejecutivo n.º 34, de 21 de febrero de 2013, la Región de Campania aprobó los resultados de la investigación durante la fase de precualificación, permitiendo la admisión de todos los candidatos, excepto Vetor, a la fase siguiente (la fase de licitación).

(73) Mediante el Decreto Ejecutivo n.º 78, de 17 de mayo de 2013, se invitó a los nueve candidatos admisibles a presentar una oferta ([80]). Esta invitación contenía el nuevo proyecto de contrato de nueve años que debía ser firmado entre el adjudicatario y la Región de Campania, así como información más detallada sobre el procedimiento de licitación ([81]). En particular, la carta de invitación indicaba que el criterio de adjudicación sería:

([79]) El procedimiento de licitación restringido a que se refiere el artículo 55, apartado 6, del Código de Contratos Públicos italiano, Decreto Legislativo n.º 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), era un proceso en dos fases en el que solo los operadores invitados a la fase de licitación pueden presentar ofertas.

([80]) El Decreto Ejecutivo n.º 78, de 17 de mayo de 2013, se publicó en el *Diario Oficial de la Región de Campania* n.º 28, de 27 de mayo de 2013, así como en el sitio web de la Región de Campania. En paralelo, la Región de Campania publicó también en su sitio web aclaraciones sobre la invitación a presentar ofertas en forma de respuestas a preguntas frecuentes.

([81]) Además del nuevo proyecto de contrato de nueve años que debía ser firmado entre el adjudicatario y la Región de Campania, dicha información incluía el proyecto de contrato de compraventa de Caremar, el proyecto de modelo de plan de negocio que debían seguir las partes para la presentación de su oferta, un proyecto de modelo de oferta y un proyecto de modelo de declaración de compromiso que las partes podían seguir para la presentación de su oferta y las normas que debían seguirse para acceder a los locales de Caremar y a la sala de datos). Por lo que respecta al procedimiento, se informó a las partes, entre otras cosas, de los plazos y las condiciones relativos a: i) el acceso a la sala de datos del procedimiento de licitación y a los locales comerciales de Caremar, ii) la presentación de las ofertas, iii) la presentación de una garantía en apoyo de la oferta, iv) la adjudicación del contrato (incluido el criterio de adjudicación), v) la posibilidad de solicitar aclaraciones sobre la licitación.

«el mejor precio equivalente a la menor diferencia obtenida deduciendo del valor de la compensación solicitada por el competidor el precio ofrecido por la compra de las acciones en favor de la oferta más baja (x) resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

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

siendo:

— *a* es el importe de la contraprestación por los servicios mínimos sobre la base de la invitación a presentar ofertas mencionada en el punto 2.1, letra b);

— *Da * 75 %* es el importe del descuento ofrecido sobre la base de la oferta multiplicado por el coeficiente de corrección para tener en cuenta la distribución a nueve años de dicha reducción, y

— *seis* es el importe del precio de las acciones a que se refiere el punto 2.1, letra a), ofrecido al alza».

(74) Además, por lo que se refiere al precio mínimo de venta de Caremar, la carta de invitación mencionaba una cantidad de al menos 6 000 000 EUR ([82]), mientras que para el importe máximo de la compensación por servicio público indicaba una cantidad no superior a 19 839 226 EUR para cada uno de los nueve años de duración del contrato.

(75) Al término del plazo, se habían recibido tres ofertas de los siguientes candidatos: i) la asociación temporal de empresas SNAV/Rifim S.r.l. («SNAV/Rifim»), ii) Aligruson, iii) TTT Lines S.p.A. en asociación temporal con los socios Marittima S.r.l., Marworld y Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Esta última fue finalmente excluida por el comité de licitación porque no pudo proporcionar una garantía financiera adecuada para respaldar su oferta.

(76) El 4 de octubre de 2013, Marworld informó a la Región de Campania de un recurso interpuesto ante el Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Campania en el que se impugnaba, entre otras cosas, la decisión de exclusión.

(77) Mediante el Decreto Ejecutivo n.º 178, de 29 de octubre de 2013, la Región de Campania confirmó la clasificación establecida por el comité de licitación ([83]), tal como se expone a continuación, que se determinó sobre la base de los valores numéricos expresados por cada oferta y aplicando la fórmula recogida en la carta de invitación (véase el considerando 73), SNAV/Rifim ofreció 111 395 812 EUR (incluidos 6 000 001 EUR para la adquisición de Caremar), mientras que Aligruson ofreció 128 556 568 EUR (incluidos 6 000 060 EUR para la adquisición de Caremar). Al haber resultado ganadora su oferta en la licitación, se adjudicó el contrato a SNAV/Rifim.

(78) Mediante sentencia de 5 de junio de 2014, el Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de la Región de Campania anuló la adjudicación por considerar que ninguno de los tres candidatos debería haber sido invitado a la licitación. La Región de Campania interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia. Mediante sentencia de 10 de febrero de 2015, el Tribunal Superior Administrativo italiano anuló la sentencia del Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de la Región de Campania, manteniendo así la decisión del comité de licitación.

([82]) Según la información facilitada por Italia, el precio de adjudicación de base de Caremar de 6 000 000 EUR se calculó sumando al valor de sus activos netos contables a 31 de diciembre de 2010 (es decir, 4 470 008 EUR) las plusvalías de la flota y un componente genérico del fondo de comercio relativo al hecho de que Caremar era una empresa con sus propios conocimientos técnicos y presencia arraigada en el territorio y que era una marca reconocida en el mercado en el que operaba.

([83]) En su sesión pública de 29 de julio de 2013, el comité de licitación había publicado esa clasificación. En esa ocasión, el comité de licitación informó de que la oferta ganadora se había enviado al poder adjudicador (es decir, a la Región de Campania) para su verificación. Mediante Decreto Ejecutivo n.º 130, de 2 de agosto de 2012, la Región de Campania decidió iniciar el procedimiento de verificación discrecional previsto en el artículo 86, apartado 3, del Decreto Legislativo n.º 136/2006 y solicitó al comité de licitación que evaluara la adecuación de la oferta presentada por SNAV/Rifim. En su sesión de 16 y 27 de septiembre de 2013, el comité de licitación examinó detalladamente las hipótesis financieras en las que se basaba la oferta presentada por SNAV/Rifim y declaró la idoneidad y fiabilidad de la oferta. El comité de licitación comunicó los resultados del procedimiento de verificación en su sesión pública de 16 de octubre de 2013, en la que también confirmó la lista de clasificación publicada el 29 de julio de 2013.

(79) A raíz de la sentencia del Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de la Región de Campania de mantener la decisión del comité de licitación de adjudicar el contrato a SNAV/Rifim, esta supeditó la ejecución de su oferta a la confirmación por parte de la Región de Campania de que las condiciones financieras de Caremar no habían cambiado en comparación con las que habían sido evaluadas por los licitadores durante el procedimiento de licitación llevado a cabo en 2013. Tras comprobar que el capital propio de Caremar a 31 de diciembre de 2024 era 2 155 008 EUR inferior al nivel de capital propio existente cuando SNAV/Rifim había presentado su oferta ganadora, la Región de Campania decidió restablecer el capital propio de Caremar al nivel existente a finales de 2013. Por consiguiente, mediante la Decisión Regional n.º 316, de 21 de mayo de 2015 ([84]), la Región de Campania concedió a Caremar 2 155 008 EUR, a reserva de su adquisición por el adjudicatario, con el fin de restablecer la situación financiera de Caremar al valor vigente en el momento de la presentación de la oferta ganadora para la adquisición de Caremar.

(80) El contrato de compraventa entre la Región de Campania y SNAV/Rifim se firmó el 16 de julio de 2015 y, en esa fecha, la propiedad de todas las acciones de Caremar se transfirió de la Región de Campania a SNAV/Rifim por un precio fijo de 6 000 001 EUR.

(81) Dado que el comprador era una entidad colectiva, las acciones de Caremar se vendieron y fueron adquiridas por SNAV y Rifim, que asumieron conjunta y solidariamente todas las obligaciones contractuales, a saber, SNAV compró 75 000 acciones y Rifim las 75 000 acciones restantes, lo que equivale, por tanto, al 50 % del capital social total de Caremar para cada una.

3.3. **El nuevo contrato de servicio público**

3.3.1. *Las obligaciones de servicio público*

(82) El 16 de julio de 2015, la Región de Campania y Caremar firmaron el nuevo contrato de servicio público para la prestación de servicios de transporte marítimo. Este contrato de servicio público lleva vigente nueve años (es decir, hasta el 15 de julio de 2024 inclusive).

(83) Las OSP impuestas a Caremar (y, por tanto, a su comprador SNAV/Rifim) se refieren a la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros o de pasajeros, vehículos (incluidos los vehículos de salvamento) y efectos postales, a tarifas predeterminadas, mediante transbordadores y buques rápidos (es decir, por TMV en el caso de los servicios mixtos o por hidroala en el caso de los servicios exclusivamente de pasajeros) con arreglo a los horarios indicados en el programa de transporte marítimo establecido en la Decisión de la Junta Regional n.º 443 de 9.8.2011 de la Región de Campania (facilitada como anexo D del nuevo contrato de servicio público), modificada por la Decisión de la Junta Regional n.º 857 de 30.12.2011 de la Región de Campania (facilitada como anexo E del nuevo contrato de servicio público), y sus posibles modificaciones posteriores.

(84) Por lo que se refiere a las rutas marítimas que deben explotarse, Caremar debe prestar servicios de transporte marítimo en las ocho rutas siguientes con arreglo a los horarios indicados en los anexos D y E del nuevo contrato de servicio público: Capri/Nápoles, Capri/Sorrento, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli y Procida/Nápoles.

(85) Los detalles de las OSP en cuanto a tipo de buques (transbordador, TMV e hidroala), horario y frecuencia (anual/estacional) en cada ruta son los mismos que los aplicados con arreglo al convenio inicial prorrogado a partir del 16 de enero de 2012, tal como se describe en el considerando 39.

(86) De conformidad con el artículo 8, apartado 4, letra d), del nuevo contrato de servicio público, Caremar debe cumplir las OSP de conformidad con las obligaciones de continuidad, frecuencia, regularidad y puntualidad. En el artículo 8, apartado 4, letra l), se aclaró que el cumplimiento de estas obligaciones debía garantizarse siempre, también durante el período de reacondicionamiento ordinario y extraordinario de los buques.

([84]) Publicada en el *Diario Oficial de la Región de Campania* n.º 35, de 8 de junio de 2015. Esta decisión fue confirmada por el Decreto Presidencial n.º 116, de 15 de julio de 2015, publicado en el *Diario Oficial de la Región de Campania* n.º 45, de 20 de julio de 2015.

(87) Con arreglo al artículo 8, apartado 4, letra c), del nuevo contrato de servicio público, por lo que respecta a los servicios mixtos, Caremar debe dar prioridad al transporte de efectos postales (dentro del límite de doce metros lineales) si así lo exige el proveedor del servicio postal universal. Además, en virtud del artículo 9 del nuevo contrato de servicio público, Caremar está obligada a efectuar, a petición de la Región de Campania, sin compensación adicional, hasta diez viajes adicionales al año para satisfacer las necesidades extraordinarias de servicio público.

(88) Por lo que se refiere al número, tipo y capacidad de los buques asignados a las rutas marítimas explotadas, Caremar está obligada, con arreglo al artículo 8, apartado 1; al artículo 8, apartado 4, letra m), y al artículo 8, apartado 5, del nuevo contrato de servicio público, a utilizar al menos siete de los buques indicados en el anexo H del contrato (o un equivalente en número, características técnicas, capacidad y comodidad) y a garantizar en todo momento la disponibilidad de un buque de reserva con las características indicadas en dicho anexo H. Además, Caremar está obligada a garantizar en todo momento la eficiencia de los buques indicados en el anexo H ([85]).

(89) En cuanto a las tarifas, con arreglo al artículo 8, apartado 4, letra e), y al artículo 13 del nuevo contrato de servicio público, Caremar debe respetar las tarifas establecidas por la Decisión de la Junta Regional n.º 183, de 29 de abril de 2011, y por la Decisión de la Junta Regional n.º 67, de 7 de marzo de 2013, facilitadas como anexos B y C del contrato de servicio público, así como sus posibles modificaciones posteriores. Caremar puede solicitar anualmente a la Región de Campania el ajuste de las tarifas a la inflación, pero la región de Campania puede decidir no conceder el ajuste solicitado o suspender el ajuste ya concedido ([86]). Además, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, letra b), Caremar debe proporcionar de forma gratuita el transporte urgente de pacientes en ambulancia del servicio nacional de salud.

(90) Por lo que se refiere a la calidad del servicio, en virtud del artículo 8, apartado 4, letra v), del nuevo contrato de servicio público, Caremar debía cumplir las normas de calidad establecidas en el artículo 11 del nuevo contrato de servicio público en términos de puntualidad, comodidad de viaje e información a los usuarios, tal como se indica en el anexo O del nuevo contrato de servicio público, que también indica las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de dichas normas. Además, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, letra f), Caremar debe cumplir los niveles de calidad establecidos por la Región de Campania en la «Carta di Servizio» adoptada en virtud de la Decisión de la Junta Regional n.º 3, de 16 de marzo de 2012.

(91) Además de las sanciones establecidas en el anexo O por incumplimiento de las normas mínimas de calidad definidas en el artículo 11 del nuevo contrato de servicio público, el artículo 25 de dicho contrato detalla sanciones adicionales por incumplimiento de las OSP impuestas a Caremar (por ejemplo, obligaciones en materia de continuidad y regularidad ([87]), puntualidad ([88]) y tarifas ([89])), a menos que Caremar demuestre que el incumplimiento no le es imputable por causa de fuerza mayor.

([85]) Artículo 8, apartado 4, letra m), del nuevo contrato de servicio público.

([86]) Artículo 13, apartados 4 y 5, del nuevo contrato de servicio público.

([87]) Por ejemplo, el artículo 25, apartado 1, letra a), del nuevo contrato de servicio público establece una sanción de 80 EUR/milla por cada viaje que no se realice y prevé una sanción adicional de 5 000 EUR en caso de que el mismo viaje no se realice más de siete veces en un mes. Si en un período de tres meses Caremar no realiza el mismo viaje más de siete veces en un mes y esto ocurre dos veces, se revocará la atribución del contrato de servicio público.

([88]) Por ejemplo, el artículo 25, apartado 1, letra b), del nuevo contrato de servicio público establece una sanción de 150 EUR por cada falta de comunicación motivada en un plazo de veinticuatro horas sobre retrasos superiores a treinta minutos. Por cada retraso superior a treinta minutos, la sanción será de 500 EUR si el retraso se refiere a un viaje que ya había sufrido un retraso superior a treinta minutos en el mismo mes.

([89]) Por ejemplo, el artículo 25, apartado 1, letra i), del nuevo contrato de servicio público prevé una sanción de 1 500 EUR en caso de que se presenten dos reclamaciones por escrito en un trimestre sobre el incumplimiento de las tarifas, y la sanción aumentará a 5 000 EUR en caso de que se presente una tercera reclamación dentro del mismo trimestre.

3.3.2. *La compensación*

(92) La Región de Campania fijó la remuneración básica anual derivada del procedimiento de licitación, para la compensación en el marco del nuevo contrato para la ejecución de las OSP en las rutas marítimas señaladas en el considerando 84, en 178 553 034 EUR durante el período contractual de nueve años (19 839 226 EUR anuales), sin perjuicio de su revisión a la baja. El importe ofrecido por SNAV/Rifim y fijado como resultado de la licitación era de 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR anuales ([90])), con un descuento de 81 542 961 EUR durante el período contractual de nueve años. Para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 31 de diciembre de 2015, la compensación se fijó en 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) De conformidad con el artículo 16 del nuevo contrato de servicio público, la compensación por servicio público se cuantifica sobre la base de la metodología establecida en la Deliberación 111/2007 ([92]), según la cual la compensación no puede exceder de lo necesario para cubrir los costes netos ocasionados por la ejecución de las OSP (equilibrio económico y financiero), incluido un beneficio razonable (véanse los considerandos 55 a 66).

(94) El artículo 17 del nuevo contrato de servicio público establece que, cada tres años, las partes deben comprobar las condiciones de equilibrio económico del contrato, de conformidad con los criterios de estabilidad establecidos en la Deliberación 111/2007. En caso de desviaciones de este equilibrio contractual (por ejemplo, en caso de una compensación insuficiente de más del 5 % de la compensación total), el artículo 17 del nuevo contrato de servicio público prevé un mecanismo de reequilibrio que evalúa todos los parámetros vinculados al pago de la compensación. En caso de que el importe de la compensación resulte insuficiente para cubrir los costes de explotación ocasionados por la prestación del servicio, el nuevo contrato de servicio público permite una revisión de los parámetros clave de la compensación, a saber, el sistema tarifario, una reducción del alcance de los servicios públicos ofrecidos o los bienes materiales de la empresa para la prestación de los servicios. En caso de compensación excesiva, la Región de Campania debe reducir la compensación abonada para el siguiente período regulatorio y recuperar cualquier compensación excesiva ya abonada (véase el artículo 17, apartados 4 y 18).

(95) La compensación se paga anualmente en tres tramos: un anticipo inicial abonado a más tardar el 30 de abril de cada año, equivalente al 70 % de la compensación; un segundo pago, realizado a más tardar el 30 de septiembre, equivalente al 20 % de la compensación; el importe adeudado, una vez deducidas las deducciones y sanciones, abonado a más tardar el 31 de enero del año siguiente ([93]).

(96) De conformidad con el artículo 18 del nuevo contrato de servicio público, toda compensación excesiva debe reembolsarse a la Región de Campania en un plazo de treinta días a partir de la solicitud de la Región de Campania. En el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 31 de diciembre de 2017, el procedimiento de verificación puso de manifiesto que había producido una compensación excesiva de 835 057 EUR, que se reembolsó a la Región de Campania. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2021, la compensación anual de 10 778 897 EUR se redujo a 9 093 983 EUR como resultado del proceso de verificación relativo al período que concluía el 31 de diciembre de 2017. Sobre la base de las cuentas financieras disponibles, el procedimiento de verificación para los años 2018 a 2021 detectó una compensación excesiva de 1 389 811 EUR, que se reembolsó a la Región de Campania.

(97) De conformidad con el artículo 20 del nuevo contrato de servicio público, la Región de Campania tiene competencias de supervisión sobre el contrato y supervisa su correcta ejecución, la adecuación y calidad de los activos del operador, el cumplimiento de las obligaciones legales y la consecución de los objetivos de calidad durante la ejecución de las OSP.

([90]) El artículo 16, apartado 2, del nuevo contrato de servicio público establece: «La compensación mencionada anteriormente no podrá superar, durante el período de vigencia del presente contrato de servicios, el importe de 10 778 897 EUR por año natural, además del IVA, indicado a la baja en la oferta».

([91]) Artículo 16, apartado 3, del nuevo contrato de servicio público.

([92]) Artículo 16, apartado 1, del nuevo contrato de servicio público.

([93]) Artículo 16, apartado 5, del nuevo contrato de servicio público. El artículo 16, apartado 6, del nuevo contrato de servicio público especificaba que la compensación para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 31 de diciembre de 2015 se pagaría en 2 tramos: un primer tramo del 70 % a más tardar el 15 de agosto de 2015 y el segundo del 30 % a más tardar el 31 de enero de 2016.

(98) A raíz de la revisión periódica del equilibrio económico del contrato con arreglo al artículo 17, la Región de Campania redujo la compensación establecida de antemano sobre la base del procedimiento de licitación (10 778 897 EUR) a 9 093 983 EUR para el período 2018-2021 y la redujo a 9 087 149 EUR para el período 2022-2024. En el cuadro 2 se muestra la compensación establecida de antemano y la compensación efectivamente pagada a Caremar para el período comprendido entre agosto de 2015 y 2021.

Cuadro 2

Compensación establecida y abonada a Caremar en virtud del nuevo contrato de servicio público 2015-2021

(EUR)

Año	Compensación establecida	Compensación abonada
2015 (a partir de julio de 2015)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4. **Prioridad en la asignación de los puntos de amarre**

(99) El artículo 19 *ter*, apartado 21, del Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, establecía que, para garantizar la continuidad territorial con las islas y cumplir sus OSP, las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar, mantendrían los puntos de amarre ya asignados y la prioridad en la asignación de puntos de amarre, de conformidad con los procedimientos fijados por las autoridades marítimas en virtud de la Ley n.º 84, de 28 de enero de 1994, y del Código Marítimo italiano.

3.5. **Las medidas establecidas en la Ley 163/2010**

(100) La Ley 163/2010 establecía la posibilidad de que las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar, utilizaran de forma temporal los recursos financieros ya comprometidos ([94]) para la mejora y modernización de la flota con vistas a cubrir, en su lugar, nuevas necesidades apremiantes de liquidez. No obstante, se exigió a las empresas del antiguo grupo Tirrenia que hicieron uso de esta posibilidad que repusieran estos fondos específicos a fin de que pudieran también llevar a cabo las mejoras necesarias en sus buques. Estas mejoras eran necesarias para cumplir las nuevas normas internacionales de seguridad derivadas del Acuerdo de Estocolmo de 1996 ([95]).

(101) En particular, haciendo uso de dos líneas de crédito ([96]), se reservaron 23 750 000 EUR para pagar las mejoras de todo el grupo Tirrenia. Caremar utilizó estas líneas de crédito para modernizar sus buques.

([94]) Tal como prevé el artículo 19, apartado 13 *bis*, del Decreto-ley n.º 78, de 1 de julio de 2009, convertido en la Ley n.º 102, de 3 de agosto de 2009 («Ley 102/2009»), así como el artículo 19 *ter*, apartado 19, de la Ley 166/2009.

([95]) Estas normas de seguridad se detallaron posteriormente en la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 144 de 15.5.1998, p. 1), transpuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 45, de 4 de febrero de 2000; la Directiva 2003/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 123 de 17.5.2003, p. 18), transpuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 52, de 8 de marzo de 2005, y la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (DO L 123 de 17.5.2003, p. 22), transpuesta mediante el Decreto Legislativo n.º 65, de 14 de marzo de 2005.

([96]) Todos los fondos (es decir, 7 000 000 EUR) previstos por el artículo 19 *ter*, apartado 19, de la Ley 166/2009 y 16 750 000 EUR de los fondos previstos por la Ley 102/2009.

(102) Asimismo, el artículo 1 de la Ley 163/2010 establecía también lo siguiente:

a) el artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009, convertido con modificaciones en la Ley 166/2009, se modifica mediante la introducción del apartado 24 *bis*. De conformidad con dicho apartado, todos los actos y operaciones oficiales en aplicación de las disposiciones del artículo 19 *ter*, apartados 1 a 15, de la Ley 166/2009 se benefician de una exención fiscal; estos apartados se refieren a la liberalización del sector del cabotaje marítimo mediante la privatización del grupo Tirrenia, incluida la fase preparatoria, es decir, la transferencia de las empresas regionales a las respectivas regiones;

b) con el fin de garantizar la continuidad del servicio público y de respaldar el proceso de privatización de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, las regiones en cuestión podían hacer uso de los recursos del *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ([97]) con arreglo a la Deliberación n.º 1 del *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*, de 6 de marzo de 2009 ([98]).

4. **PROCEDIMIENTO DE INFRACCIÓN n.o 2007/4609**

(103) El 19 de diciembre de 2008, a raíz de los anteriores intercambios entre los servicios de la Comisión e Italia, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes envió una solicitud de información a Italia. Dicha solicitud se refería, entre otras cosas, a la visión general de las rutas de servicio público existentes en ese momento y a la misión de servicio público que Italia preveía con arreglo a los nuevos convenios propuestos. Además, se pidió a Italia que facilitara más datos sobre los planes de privatización del grupo Tirrenia.

(104) En su carta de 28 de abril de 2009, Italia ofreció una respuesta detallada a la solicitud de la Comisión de 19 de diciembre de 2008. En dicha carta, Italia, entre otras cosas:

a) la ampliación del convenio inicial hasta el 31 de diciembre de 2009 era necesaria para lograr la liberalización del sector del cabotaje marítimo en Italia mediante la privatización del grupo Tirrenia;

b) argumentó que la compensación por servicio público concedida al grupo Tirrenia era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas mediante enlaces marítimos que los operadores privados del mercado no proporcionaban de forma satisfactoria;

c) el 10 de marzo de 2009 se había completado un proceso exhaustivo de racionalización de las rutas. Este proceso tuvo en cuenta los aspectos sociales, laborales y económicos pertinentes, así como la necesidad de garantizar enlaces esenciales para la continuidad territorial e incluyó una consulta con las seis Regiones afectadas. Esta racionalización tendría como resultado la reducción del coste neto del servicio público en aproximadamente 66 millones EUR y el despido de unos seiscientos miembros de las tripulaciones de todo el grupo Tirrenia. Italia recordó también que la racionalización de 2009 completó los esfuerzos realizados anteriormente (en 2004, 2006 y 2008) por reducir los servicios operados por el grupo Tirrenia;

d) sus objetivos eran: i) mantener los enlaces necesarios para garantizar la continuidad territorial entre las islas y entre las islas y el continente, así como el derecho a la salud, el estudio y la movilidad, ii) racionalizar enlaces en los que operadores privados proporcionaban las mismas conexiones durante el mismo período de tiempo, con garantías similares de calidad y continuidad, iii) racionalizar los enlaces de verano y rápidos que únicamente transportan pasajeros;

e) en la carta, Italia ofreció una perspectiva general de las rutas en las que operaban las empresas del grupo Tirrenia durante 2008 y el número reducido de rutas en las que operarían las empresas del grupo Tirrenia durante 2009. Según Italia, estas últimas rutas constituirían la base de los nuevos convenios que debían celebrarse con los nuevos propietarios de las empresas del grupo Tirrenia.

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

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

(105) El 21 de diciembre de 2009, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes envió una carta a Italia en la que señalaba, entre otras cosas, que a la luz de la drástica revisión del sector del cabotaje marítimo en Italia, y dada la considerable repercusión social que habría tenido la privatización si las licitaciones se hubiesen realizado sobre la base de un simple contrato de servicio público, la organización de un procedimiento de licitación para adjudicar a las compañías marítimas dichos contratos era aceptable, en principio y como excepción, a efectos de garantizar el cumplimiento del criterio de no discriminación entre los armadores de la Unión que establece el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo ([99]). La Comisión señaló que el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 no exige que los Estados miembros privaticen sus compañías de transporte marítimo, sino únicamente que liberalicen ese mercado en concreto.

(106) El 29 de enero de 2010 ([100]), la Comisión envió un requerimiento relativo a la incorrecta aplicación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92. En esta carta, la Comisión recordaba que dicho Reglamento requiere que, siempre que un Estado miembro celebra contratos de servicio público o impone OSP, debe hacerlo de modo no discriminatorio con respecto a todos los armadores de la Unión. Con arreglo al artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento, los contratos de servicio público existentes continuarán vigentes hasta su fecha de expiración. No obstante, la Comisión observó que las empresas del grupo Tirrenia siguieron prestando servicios de transporte marítimo tras la expiración de los respectivos contratos de servicio público. En particular, dichos convenios debían expirar a finales de 2008 pero Italia los prorrogó repetidas veces. Por lo tanto, la Comisión invitó a Italia a presentar sus observaciones al respecto.

(107) El mismo día y por separado, el director general de la Comisión responsable de energía y transportes respondió a la carta de Italia de 22 de enero de 2010. El director general hacía hincapié en que su respuesta se refería únicamente al cumplimiento del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 y no a cuestiones de ayuda estatal. En este contexto, el director general indicó que las justificaciones ofrecidas con respecto a ciertas rutas eran suficientes para despejar algunas de las dudas expresadas anteriormente. El Director General recordó que los contratos de servicio público solo pueden cubrir las líneas en las que existe una deficiencia del mercado.

(108) El 29 de marzo de 2010, Italia respondió a la carta de la Comisión de 29 de enero de 2010.

(109) El 10 de septiembre de 2010, Italia informó a la Comisión de que el procedimiento de licitación para el contrato relativo, entre otras, a las rutas del archipiélago de Pontino explotadas por Caremar se había retrasado. Posteriormente, la Ley 163/2010 prorrogó aún más el convenio inicial hasta la conclusión de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar (véase también el considerando 33).

(110) A la luz de estos acontecimientos, la Comisión envió un requerimiento complementario el 24 de noviembre de 2010. En dicho requerimiento, la Comisión señaló que:

a) el convenio inicial de Caremar, entre otros, se había prorrogado automáticamente y sin ningún procedimiento de licitación;

b) si bien los contratos de servicio público en cuestión seguían aplicándose, no se había realizado ningún procedimiento de licitación para Caremar, entre otros;

c) se reservaba el derecho a emitir un dictamen motivado si fuere necesario (teniendo en cuenta cualquier observación que Italia pudiere formular).

(111) El 21 de junio de 2012, la Comisión adoptó un dictamen motivado relativo a las prórrogas de las OSP encomendadas a tres empresas (Caremar, Laziomar y Saremar) del antiguo grupo Tirrenia. Dado que los procedimientos de licitación de las otras tres empresas (Tirrenia, Toremar y Siremar) se habían completado a lo largo de 2011 ([101]), estas empresas no estaban incluidas en el dictamen motivado. La Comisión señaló que Italia no había puesto en marcha procedimientos de licitación para la adjudicación de un contrato de servicio público para el cabotaje marítimo operado por Caremar, entre otros, más de tres años después del vencimiento normal de los respectivos convenios iniciales. Dichos convenios se habían prorrogado con carácter automático e indefinido, lo que impidió que otros armadores de la Unión compitieran por su adjudicación.

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

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

([101]) Si bien la transferencia formal de la propiedad de Tirrenia, Toremar y Siremar no se produjo hasta 2012.

(112) El 8 de agosto de 2012, Italia respondió al dictamen motivado afirmando que los anuncios de licitación para la adjudicación de las empresas provistas con nuevos contratos de servicio público se habían publicado o se publicarían en el Diario Oficial de la Unión Europea. En particular, por lo que se refiere a Caremar, se publicó la convocatoria el 20 de julio de 2012 y a Laziomar el 1 de agosto de 2012.

(113) El 14 de enero de 2014, CLN se convirtió en la nueva propietaria de Laziomar y firmó un contrato de servicio público por un período de diez años para las conexiones con el archipiélago de Pontino.

(114) El 16 de julio de 2015, SNAV-Rifim pasó a ser propietaria de Caremar, a la que se adjudicó un contrato de servicio público por una duración de nueve años.

(115) Mediante carta de 15 de julio de 2016, Italia informó a la Comisión de que la privatización de todas las empresas del antiguo grupo Tirrenia había terminado. El 8 de diciembre de 2016, la Comisión decidió cerrar el procedimiento de infracción.

5. **MOTIVOS PARA INICIAR Y AMPLIAR EL PROCEDIMIENTO**

5.1. **La compensación por la prestación de los servicios de transporte marítimo del 1 de enero de 2009 al 31 de julio de 2012**

5.1.1. *Existencia de ayuda*

(116) En su Decisión de incoación de 2011, la Comisión consideró de forma preliminar que la definición de las OSP no era lo suficientemente clara y, por tanto, no le permitía concluir de forma definitiva si contenía errores manifiestos. En particular, la Comisión no tenía una imagen completa de las obligaciones reales impuestas a Caremar para la explotación de las rutas en el golfo de Nápoles y en el archipiélago de Pontino en comparación con los servicios ofrecidos por la competencia en algunas de esas rutas (véanse los considerandos 194, 203, 205 y 208 de la Decisión de incoación de 2011). Además, por lo que se refiere a las rutas en el golfo de Nápoles, la Comisión tenía dudas sobre la legitimidad de considerar la permanencia en los puertos insulares por la noche como un verdadero servicio público e invitó a las autoridades italianas a especificar si determinadas patologías no permiten el transporte por helicóptero y a facilitar información sobre la disponibilidad y la capacidad de servicios de transporte médico alternativos (véase el considerando 206 de la Decisión de incoación de 2011).

(117) La Comisión consideró en un primer momento que el segundo criterio de la sentencia Altmark ([102]) se cumplía, ya que los parámetros que constituían la base del cálculo de la compensación se habían establecido de antemano y cumplían los requisitos de transparencia (véase el considerando 239 de la Decisión de incoación de 2011). En particular, la Comisión señaló en el considerando 240 de la Decisión de incoación de 2011 que dichos parámetros se describían en el convenio inicial (para la compensación correspondiente a 2009) y en la Deliberación 111/2007 (para la compensación concedida a partir de 2010).

(118) Sin embargo, la Comisión consideró que no parecía cumplirse el tercer criterio de la sentencia Altmark y que los operadores podrían haber recibido una compensación excesiva por el desempeño de las misiones de servicio público (véase el considerando 244 de la Decisión de incoación de 2011). En particular, la Comisión expresó dudas sobre la proporcionalidad de la compensación abonada a las empresas del antiguo grupo Tirrenia a partir de 2009, dada la falta de una definición clara de las obligaciones impuestas a dichas empresas (véase el considerando 245 de la Decisión de incoación de 2011). Del mismo modo, la Comisión expresó sus dudas sobre si la prima de riesgo del 6,5 % aplicada a partir de 2010 reflejaba un nivel apropiado de riesgo ya que, a primera vista, Caremar no parecía asumir los riesgos soportados normalmente en la prestación de dichos servicios (véase el considerando 247 de la Decisión de incoación de 2011).

([102]) Sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH y Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, asunto C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) La Comisión también concluyó de forma preliminar que no se cumplía el cuarto criterio Altmark porque la prórroga del convenio inicial no había sido objeto de un procedimiento de licitación (véase el considerando 249 de la Decisión de incoación de 2011). Señaló, asimismo, que no había recibido ninguna prueba que respaldara la afirmación de que Caremar prestaba efectivamente los servicios con el menor coste para la colectividad (véase el considerando 251 de la Decisión de incoación de 2011).

(120) En la Decisión de incoación de 2011, la Comisión, por tanto, llegó a la conclusión preliminar de que la compensación por servicio público pagada a los operadores durante la prórroga del convenio inicial constituía ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE (véase el considerando 255 de la Decisión de incoación de 2011). Asimismo, la Comisión estimó que dicha ayuda debía considerarse como ayuda nueva (véase el considerando 257 de la Decisión de incoación de 2011).

(121) En la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión expresó las mismas dudas también en relación con la compensación concedida a Caremar desde enero de 2012 hasta su privatización (véanse los considerandos 42, 180 y 181 de la Decisión de ampliación de 2012).

5.1.2. *Compatibilidad*

(122) En la Decisión de incoación de 2011, la Comisión consideró, en principio, que la compensación por servicio público correspondiente a los años 2009, 2010 y 2011 quedaba fuera del ámbito de aplicación tanto de la Decisión 2005/842/CE ([103]) de la Comisión como del marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ([104]) («Marco SIEG de 2005»). Por tanto, la Comisión valoró esta medida directamente con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y concluyó que tenía dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad aplicables (véase el considerando 315 de la Decisión de incoación de 2011).

(123) En la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión señaló que el 31 de enero de 2012 había entrado en vigor un nuevo paquete sobre SIEG consistente en la Decisión 2012/21/UE ([105]) de la Comisión y el Marco SIEG de 2011. Sin embargo, la Comisión concluyó de forma preliminar que la compensación por servicio público concedida en virtud de la prórroga del convenio inicial no podía considerarse compatible con el mercado interior y exenta del requisito de notificación con arreglo a la Decisión 2012/21/UE, ya que dicha prórroga no cumplía lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 3577/92, que establece que, cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria respecto a cualquier armador comunitario (véase el considerando 256 de la Decisión de ampliación de 2012). La Comisión no excluyó que la compensación por servicio público concedida en virtud del convenio inicial prorrogado pudiera entrar, en principio, en el Marco SIEG (véase el considerando 258 de la Decisión de ampliación de 2012); sin embargo, la Comisión no disponía de elementos suficientes para llegar a una conclusión a este respecto (véase el considerando 267 de la Decisión de ampliación de 2012).

5.2. **La privatización de Caremar**

(124) En la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a si el procedimiento de licitación para la venta de Caremar había sido lo suficientemente transparente e incondicional como para garantizar que la venta se produjera a precio de mercado (véase el considerando 242 de la Decisión de ampliación de 2012). En particular, la Comisión consideró que la venta de las actividades de Caremar junto con la atribución del nuevo contrato de servicio público podría haber limitado el número de licitadores o haber influido en el precio de venta (véase el considerando 243 de la Decisión de ampliación de 2012).

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

([104]) Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

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

(125) La Comisión consideró también, basándose en la información disponible en el momento en que tomó la Decisión de ampliación de 2012, que cualquier ayuda que hubiera podido otorgarse durante el proceso de privatización habría sido incompatible (véase el considerando 305 de la Decisión de ampliación de 2012).

5.3. **El nuevo contrato de servicio público**

5.3.1. *Existencia de ayuda*

(126) En la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la compensación concedida a Caremar no cumplía los criterios establecidos en la sentencia Altmark y, por tanto, constituía una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión llegó a dicha conclusión ya que: i) los competidores que parecían ofrecer servicios similares estaban presentes al menos en determinadas rutas explotadas por Caremar y no se disponía de información suficiente que permitiera a la Comisión concluir si el SIEG reflejaba una auténtica necesidad de servicio público que las fuerzas del mercado no podían satisfacer por sí solas, ii) el cálculo de la compensación con arreglo a la Deliberación 111/2007 parecía haber dado lugar a una compensación excesiva del operador por la prestación del servicio público por las mismas razones expuestas en la Decisión de incoación de 2011, iii) al parecer, no se cumplió el cuarto criterio de la sentencia Altmark, ya que el servicio público se adjudicó a condición de que el adjudicatario adquiriera la totalidad de la empresa Caremar. La Comisión consideró que, si el contrato de servicio público se hubiera licitado sin la obligación de compra, ello podría haber supuesto un coste más bajo para la colectividad.

5.3.2. *Compatibilidad*

(127) En cuanto a la compatibilidad de la compensación a Caremar, en la Decisión de ampliación de 2012 la Comisión observó que, sobre la base de la información facilitada por las autoridades italianas, la Decisión 2012/21/UE parecía no ser aplicable. En cualquier caso, la Comisión no pudo pronunciarse sobre la aplicación de la Decisión 2012/21/UE, puesto que en esa fase aún no se había presentado el contrato firmado (véase el considerando 283 de la Decisión de ampliación de 2012). La Comisión no recibió ninguna información (por ejemplo, el número de pasajeros transportados en los dos años anteriores al de la atribución) para examinar las restantes condiciones de compatibilidad de la Decisión 2012/21/UE. La Comisión analizó la ayuda con arreglo al Marco SIEG de 2011, y concluyó que tenía dudas sobre el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad de dicho Marco, en particular por lo que se refiere a la existencia de un auténtico SIEG en todas las rutas y al nivel de beneficio razonable concedido a Caremar (véanse los considerandos 298 y 300 de la Decisión de ampliación de 2012).

5.4. **Prioridad en la asignación de los puntos de amarre**

(128) En la Decisión de incoación de 2011, la Comisión concluyó de forma preliminar que, en la medida en que la prioridad en la asignación de puntos de amarre no comportaba remuneración, la medida constituye una ventaja normativa que no implica ninguna transferencia de recursos estatales y, por tanto, no puede considerarse como una ayuda estatal (véase el considerando 278 de la Decisión de incoación de 2011). Si se remuneraba la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, la Comisión consideró que, en la medida en que Caremar presta un verdadero SIEG y solo se concedía la prioridad para las rutas cubiertas por dicho SIEG, dicha asignación no implicaría una ventaja económica adicional, ya que sería inherente a la prestación del SIEG (véase el considerando 279 de la Decisión de incoación de 2011). No obstante, la Comisión invitó a Italia y a los terceros a que facilitaran más información sobre esta medida (véase el considerando 280 de la Decisión de incoación de 2011).

(129) Dado que había planteado dudas sobre la legitimidad de la misión de los SIEG, la Comisión no pudo llegar a una conclusión sobre la compatibilidad de la medida en el caso de que se considerara como ayuda (véase el considerando 319 de la Decisión de incoación de 2011).

5.5. **Las medidas establecidas en la Ley 163/2010**

(130) En el considerando 289 de la Decisión de incoación de 2011, la Comisión concluyó de forma preliminar que todas las medidas establecidas en la Ley 163/2010 constituían ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, también de Tirrenia. Estas incluían: i) la posibilidad de utilizar con fines de liquidez los fondos destinados a la modernización de los buques, ii) las exenciones fiscales relativas al proceso de privatización, iii) el posible uso de los recursos del FAS. La Comisión invitó a Italia a aclarar si cada una de estas medidas eran necesarias para la prestación del servicio público, y de qué manera.

(131) La Comisión concluyó también de forma preliminar que estas medidas constituían probablemente ayuda de explotación al reducir los gastos que de otra manera habrían corrido a cargo de Caremar y del resto de las empresas del antiguo grupo Tirrenia y, por tanto, dichas medidas deberían considerarse incompatibles con el mercado interior (véase el considerando 320 de la Decisión de incoación).

6. **OBSERVACIONES DE CAREMAR**

6.1. **Acerca de las OSP y el entorno competitivo**

(132) Caremar alega que las OSP se habían definido con precisión en actos de la Región de Campania y que, en la definición de las OSP impuestas a Caremar, la región había tenido debidamente en cuenta el entorno competitivo de los servicios marítimos prestados en el golfo de Nápoles y las necesidades de transporte marítimo de la población local.

(133) Según Caremar, la definición de las OSP impuestas a Caremar está prevista en el convenio inicial, en los planes quinquenales y en los marcos de atraque («quadri accosti»), aprobados y publicados por la Región de Campania, para ajustar la oferta a la demanda de los usuarios. Por lo que respecta al nivel de los servicios requeridos, Caremar señaló que las OSP no se referían únicamente a la ruta en la que debía prestarse servicio, sino que incluía una serie de obligaciones en materia de continuidad y frecuencia de los trayectos, regularidad y puntualidad, tarifas y otros requisitos relativos a la capacidad y las características de los buques que debían utilizarse, reflejando así una auténtica necesidad de servicio público.

(134) Caremar facilitó información detallada sobre las diferentes rutas marítimas, con el fin de demostrar que operaba de acuerdo con requisitos específicos destinados a responder a las exigencias de servicio público (por ejemplo, la obligación de efectuar el primer trayecto por la mañana hasta el continente, con la consiguiente necesidad de garantizar la pernoctación de los buques en la isla, con costes adicionales), diferenciando así su papel en relación con sus competidores. Caremar explicó que, a efectos de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, la tripulación de Caremar permanece en servicio durante un total de dieciséis horas al día (el máximo permitido con arreglo a las leyes pertinentes) por buque.

(135) En cuanto al entorno competitivo en el golfo de Nápoles y en el archipiélago de Pontino, Caremar afirmó que siempre ha sido el único operador capaz de ofrecer un servicio de transporte marítimo regular y fiable destinado a garantizar la conexión fluida de las islas con el continente. Caremar señaló que desempeña un papel importante a la hora de garantizar el cumplimiento del principio de continuidad territorial, ya que las fuerzas del mercado por sí solas nunca han podido responder a las expectativas y necesidades de las comunidades insulares de servicios regulares y directos para garantizar la conectividad entre las islas y el continente. En opinión de Caremar, esto se debe al hecho de que el golfo de Nápoles se caracteriza por una serie de islas con una densidad demográfica muy elevada, lo cual se refleja inevitablemente en la demanda diaria de conectividad regular (por ejemplo, con fines profesionales o educativos).

6.2. **Acerca de la conformidad de la prórroga del convenio inicial con los criterios Altmark**

(136) Caremar alega que la compensación recibida durante la prórroga del convenio inicial no constituye ayuda estatal porque se cumplen las cuatro condiciones acumulativas establecidas en la jurisprudencia Altmark.

(137) Por lo que se refiere al primer criterio Altmark, Caremar alega que se le ha encomendado la ejecución de OSP claramente definidas y que, por tanto, se cumple el primer criterio (véanse las observaciones previstas en la sección 6.1).

(138) Por lo que se refiere al segundo criterio Altmark, Caremar recuerda que los criterios para calcular la compensación se han establecido de antemano (es decir, en el convenio inicial y en la Deliberación 111/2007) de manera objetiva y transparente, por lo que también se cumple el segundo criterio Altmark.

(139) Por lo que se refiere al tercer criterio Altmark, Caremar alega que la compensación proporcionada durante el período de prórroga no superó lo necesario para cubrir los costes adicionales generados por el servicio, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable, por lo que se cumple el tercer criterio Altmark. En respuesta a las dudas manifestadas por la Comisión de que, desde 2010, Caremar había recibido una compensación excesiva por la ejecución de las OSP, Caremar alega que la compensación abonada no era suficiente para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las OSP y, además, no se concedió ningún margen de beneficio.

(140) Por último, por lo que se refiere al cuarto criterio Altmark, Caremar afirma que, a falta de un procedimiento de licitación pública, la compensación se determinó sobre la base de un análisis de los costes de una empresa eficiente (por ejemplo, costes totalmente amortizados de los buques, optimización de la relación entre la tripulación y el rendimiento, mantenimiento de las tarifas más bajas a pesar del aumento de los costes del combustible).

6.3. **Acerca de la conformidad de la prórroga del convenio inicial con el artículo 106, apartado 2, del TFUE**

(141) Caremar afirma que, a efectos de la evaluación de la compatibilidad, como se indica en el considerando 308 de la Decisión de incoación de 2011, deben cumplirse tres condiciones acumulativas:

a) los servicios deben constituir SIEG;

b) el Estado debe encomendar adecuadamente los servicios al beneficiario;

c) la compensación debe ser proporcional al coste generado por la prestación de SIEG.

(142) Por lo que se refiere a la primera condición, Caremar explica que los servicios se prestan de conformidad con requisitos públicos específicos, garantizando así la continuidad territorial (véanse las observaciones previstas en la sección 6.1).

(143) Por lo que respecta al segundo requisito, Caremar sostiene que presta los servicios marítimos que le fueron confiados por el convenio inicial, que establece detalladamente las OSP impuestas a Caremar.

(144) Por último, por lo que se refiere a la condición de proporcionalidad, Caremar reitera que recibió una compensación insuficiente, por ejemplo, en 2010 y 2011, como demuestran las cuentas de la empresa.

6.4. **Acerca de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre**

(145) Caremar alega que la concesión de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no confiere ninguna ventaja económica y que, por tanto, esta medida no puede calificarse de ayuda estatal. Además, Caremar subraya que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre se utiliza únicamente para el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del contrato de servicio público.

6.5. **Acerca de las medidas establecidas en la Ley 163/2010**

(146) Por lo que se refiere a las medidas de ayuda financiera concedidas a Caremar en virtud de la Ley 163/2010, Caremar confirma que se le asignaron 2 115 000 EUR con el único fin de modernizar su flota. Caremar sugiere, por tanto, que las medidas previstas en la Ley 163/2010 no constituyen ayuda estatal en su favor porque son necesarias para financiar las OSP que se le han encomendado.

7. **OBSERVACIONES DE LOS COMPETIDORES DE CAREMAR**

7.1. **Observaciones de Medmar**

7.1.1. *Acerca de las obligaciones de servicio público y el entorno competitivo*

(147) Medmar señaló que las medidas de ayuda estatal contempladas en la Decisión de incoación de 2011 y las condiciones del mercado siguen siendo las mismas que las contempladas en la Decisión 2005/163/CE. Estas medidas de ayuda estatal se refieren a: a) una compensación concedida cada año a Caremar por la explotación de la ruta Nápoles/Capri, para la que la Decisión 2005/163/CE ordenó la recuperación de todas las ayudas concedidas a Caremar; y b) una compensación concedida cada año a Caremar por la explotación de la ruta Ischia/Procida, para la que la Decisión 2005/163/CE ordenó a Italia que limitara el número de conexiones explotadas por Caremar y compensara únicamente las pérdidas netas de explotación sufridas por Caremar. Según Medmar, la Decisión 2005/163/CE se adoptó porque el sector privado podía ofrecer servicios comparables a los ofrecidos por Caremar, con activos comparables.

(148) Medmar señaló que la Región de Campania encomendó a Caremar y a Medmar OSP para explotar las conexiones Ischia/Procida, Procida/Nápoles e Ischia/Procida/Pozzuoli. Sin embargo, a diferencia de Caremar, Medmar no recibió ninguna compensación por la prestación de dichos servicios. No se puso en marcha ningún procedimiento de licitación pública para identificar a las empresas capaces de cumplir las OSP al menor coste para la colectividad. En lugar de ello, la Región de Campania obligó a las empresas privadas a aceptar firmar «actos de sumisión» en virtud de los cuales están obligadas a cumplir las OSP en las condiciones establecidas por la Región de Campania (relativas a horarios y tarifas). Según Medmar, si las empresas privadas no deseaban firmar dichos «actos de sumisión», se les denegaría la autorización para prestar cualquier servicio en la zona.

(149) Medmar sostuvo que no era necesario que la Región de Campania encargara a Caremar OSP con compensación, ya que Medmar podía prestar el mismo servicio sin compensación.

(150) En particular, Medmar explicó que en 2011 efectuó los trayectos diarios siguientes:

— Ischia/Nápoles: siete trayectos diarios (de los cuales cinco incluían una parada en Procida),

— Ischia/Pozzuoli: trece trayectos diarios y una conexión diaria a Casamicciola durante la temporada estival.

(151) Por otra parte, según Medmar, Caremar efectuaba un menor número de trayectos en dichas rutas, de la siguiente manera:

— Ischia/Nápoles: once trayectos diarios más tres durante la temporada estival,

— Ischia/Procida/Pozzuoli: tres trayectos diarios.

(152) Además, Medmar subrayó que la calidad de los servicios y de los buques desplegados coincide con la de Caremar. Además, otras empresas privadas operan en la misma zona.

(153) En estas circunstancias, Medmar concluyó que la imposición de OSP a Caremar no era necesaria y, por tanto, era incompatible con el TFUE.

(154) Si la Comisión considera necesaria la imposición de OSP, Medmar alega que esta atribución infringe el artículo 4, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92, según el cual «[…] cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria respecto a cualquier armador comunitario» y «[…] cualquier compensación por obligaciones de servicio público será accesible a cualquier armador comunitario».

(155) Medmar alegó, además, que Italia no facilitó información sobre los importes concedidos por cada conexión explotada por Caremar.

7.1.2. *Acerca de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre*

(156) Medmar alega que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Caremar infringe el artículo 4, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92, en la medida en que confiere a Caremar las mejores conexiones en las horas económicamente más rentables, discriminando así a los armadores de la Unión e impidiéndoles ejercer su derecho a prestar servicios en un mercado abierto.

(157) Medmar también hace referencia a la recomendación de la autoridad de competencia italiana, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* («AGCM»), de 13 de julio de 2009, relativa a la derogación de la disposición ([106]) en virtud de la cual se concede a Caremar la prioridad en la asignación de los puntos de amarre para sus servicios. Según la AGCM, esta disposición amenaza con eliminar la competencia porque impide a las empresas privadas operar conexiones en horas económicamente rentables.

7.1.3. *Acerca de las medidas establecidas en la Ley 163/2010*

(158) Medmar señala que, con arreglo a la Ley 163/2010, Italia prorrogó el convenio inicial hasta el final del proceso de privatización. Esta prórroga infringe el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 en la medida en que la empresa, que debía ejecutar las OSP, no fue elegida en el marco de un procedimiento de licitación pública, discriminando así a Medmar.

(159) Además, de conformidad con el artículo 19 de la Ley 163/2010, Caremar recibió 2 115 000 EUR para la modernización de su flota, importe que, en opinión de Medmar, constituye una ayuda de explotación y, por tanto, incompatible. Por otra parte, la Ley 163/2010 concedió a Caremar y a las demás empresas del antiguo grupo Tirrenia acceso a 49 000 000 EUR para cubrir las necesidades de liquidez, importe que, en opinión de Medmar, también constituye una ayuda de explotación y, por tanto, incompatible.

(160) Por último, Medmar alega que las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Caremar constituyen una ayuda incompatible.

7.2. **Observaciones de SNAV y ACAP**

(161) Por lo que se refiere a la imposición de OSP a Caremar, SNAV y ACAP alegaron que no se cumplía el criterio Altmark que exige la existencia de un auténtico SIEG y que no era necesaria la atribución en cuestión, ya que las rutas explotadas por Caremar también eran explotadas por empresas privadas. En particular, SNAV operó en las siguientes rutas:

— Sorrento/Capri: siete trayectos diarios los días laborables y cinco los fines de semana,

— Nápoles/Ischia: cuatro trayectos diarios, tres de ellos a través de Procida,

— Procida/Ischia: cuatro trayectos diarios,

— Procida/Nápoles: cuatro trayectos diarios.

(162) SNAV y ACAP alegan que la atribución del SIEG a Caremar y la compensación correspondiente constituyen una ayuda estatal incompatible en el sentido del artículo 107 del TFUE.

7.3. **Observaciones de GNV**

(163) Las observaciones de GNV se referían a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre y a las medidas establecidas en la Ley 163/2010.

(164) Por lo que se refiere a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, GNV observó que Caremar y las demás empresas del grupo Tirrenia habían podido beneficiarse más, en cuanto a horarios y puntos de amarre, de las oportunidades de transporte de pasajeros ofrecidas por el mercado, eligiendo los horarios más convenientes para el atraque y mejorando así su posición en el sector del transporte de pasajeros en detrimento de las empresas privadas competidoras.

([106]) Artículo 19 *ter* del Decreto-ley 135/2009.

(165) Por lo que se refiere a las medidas establecidas en la Ley 163/2010, GNV alegó que dichas medidas constituían una ayuda de explotación gracias a la cual Caremar, así como las demás empresas del grupo Tirrenia, logró evitar costes que normalmente tendría que soportar con sus propios recursos financieros.

7.4. **Observaciones de Alilauro**

(166) Alilauro alegó que la Región de Campania, antes de la privatización de Caremar, abusaba de su posición dominante al coordinar todo el tráfico en el golfo de Nápoles mediante la asignación de OSP y determinando el nivel de las tarifas. Según Alilauro, existía un conflicto de intereses que llevó a la Región de Campania a no convocar una licitación pública para la venta de Caremar.

(167) Además, Alilauro alegó que todas las rutas cubiertas por Caremar también eran explotadas por otros operadores privados, sin recibir ninguna compensación pública, mientras que la alegación de agravación de los costes de Caremar como consecuencia de la presencia obligatoria de buques en los puertos insulares carece de fundamento, bien por la presencia en los puertos de buques privados, bien porque, en el caso de los servicios sanitarios de urgencia, estos podrían ser prestados por embarcaciones de motor construidas especialmente para este fin, así como por helicópteros.

7.5. **Observaciones de NLG**

(168) Según NLG, no existía una auténtica necesidad pública en la ruta Nápoles/Capri, ya que NLG efectuaba el doble de trayectos diarios a la isla de Capri, que consideraba equivalentes a los de Caremar en cuanto a calidad, continuidad y comodidad del buque.

(169) Además, NLG cuestionó el hecho de que las prórrogas del convenio inicial tuvieran lugar sin licitación pública previa, discriminando así a NLG.

(170) Asimismo, NLG sostuvo que las medidas establecidas por la Ley 163/2010 constituyen ayudas ilegales e incompatibles por su carácter de ayuda de explotación, mientras que la prioridad de Caremar en la asignación de los puntos de amarre constituía una infracción adicional, ya que permitía a Caremar beneficiarse de las mejores rutas y horarios.

7.6. **Observaciones de Marworld**

(171) Marworld alegó que la Región de Campania concedió una ayuda a Caremar durante el proceso de privatización. En particular, Marworld señaló que, mediante la Decisión Regional n.º 316, de 21 de mayo de 2015, la Región de Campania concedió a Caremar 2 155 008 EUR, a reserva de su adquisición por SNAV/Rifim, con el fin de restablecer la situación financiera de Caremar al valor vigente cuando SNAV/Rifim había ofrecido 6 000 001 EUR para la adquisición de Caremar.

8. **OBSERVACIONES DE ITALIA**

8.1. **Acerca de las OSP y el entorno competitivo**

(172) Italia explica que Caremar lleva a cabo sus actividades únicamente en el marco de la ejecución de OSP y que Caremar tiene una competencia casi exclusiva en el ámbito del transporte de vehículos y mercancías (por ejemplo, efectos postales) desde las islas del golfo de Nápoles hasta el continente, lo que tiene poco interés comercial, mientras que los competidores se centran esencialmente en el transporte de pasajeros (véanse, en particular, los considerandos 182 a 185).

(173) Según Italia, las OSP encomendadas a Caremar responden a una necesidad real y actual de las comunidades establecidas en las islas, que es probable no puedan ser ejecutadas únicamente por las fuerzas del mercado, en particular en lo que se refiere a la continuidad territorial y la frecuencia de los trayectos, su regularidad y puntualidad, así como una serie de requisitos relativos a la capacidad de los buques y de la tripulación.

(174) Para ilustrar la existencia de una verdadera demanda de los usuarios de los servicios marítimos en cuestión, Italia facilitó datos sobre el tráfico de Caremar en las rutas sujetas a OSP cubiertas por el convenio inicial prorrogado, por el contrato de puente y por el nuevo contrato de servicio público.

(175) Por lo que se refiere a las rutas en el golfo de Nápoles, los datos relativos a los servicios marítimos de Caremar en dichas rutas en el período 2009-2021 (véanse los cuadros 3 a 8) muestran que la demanda de los usuarios, no solo en relación con el tráfico de pasajeros, sino también con el tráfico mixto (es decir, incluidos los vehículos y las mercancías), siempre estaba presente. Además, según Italia, el hecho de que el tráfico de Caremar permaneciera estable a lo largo de los años es un indicio claro de que la oferta de Caremar satisfacía la demanda de los usuarios de la población local, que es bastante estable, ya que los residentes necesitan el servicio de transporte marítimo a diario a lo largo de todo el año, y no se vio afectada por las fluctuaciones del tráfico turístico.

Tráfico de pasajeros

Cuadro 3

Pasajeros transportados en los años 2009 a 2014

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

[1] El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de pasajeros de Caremar para los años 2011-2021, que muestra que también el tráfico por segmento se mantuvo estable a lo largo de los años.

[2] El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de pasajeros de Caremar para los años 2011-2021, que muestra que también el tráfico por segmento se mantuvo estable a lo largo de los años.

Cuadro 4

Pasajeros transportados en los años 2015 a 2021

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

[1] El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles.

[2] El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli.

Vehículos

Cuadro 5

Vehículos transportados en los años 2009 a 2014

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

(1) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de Caremar para los años 2013-2021, que muestra que el número de vehículos transportados por Caremar en cada segmento se mantuvo estable a lo largo de los años.

(2) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de Caremar para los años 2013-2021, que muestra que el número de vehículos transportados por Caremar en cada segmento se mantuvo estable a lo largo de los años.

Cuadro 6

Vehículos transportados en los años 2015 a 2021

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

(1) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles.

(2) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli.

Mercancías (metros lineales)

Cuadro 7

Mercancías transportadas (metros lineales) en los años 2009 a 2014

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

(1) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de Caremar para los años 2013-2021, que muestra que los metros lineales de mercancías transportadas por Caremar en cada segmento se mantuvieron estables a lo largo de los años.

(2) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli. Italia facilitó asimismo el desglose por segmentos del tráfico de Caremar para los años 2013-2021, que muestra que los metros lineales de mercancías transportadas por Caremar en cada segmento se mantuvieron estables a lo largo de los años.

Cuadro 8

Mercancías transportadas (metros lineales) en los años 2015 a 2021

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

([1]) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en los segmentos Ischia/Procida y Procida/Nápoles y en la ruta directa Ischia/Nápoles.
([2]) El tráfico en esta ruta incluía también el tráfico en el segmento Procida/Pozzuoli.

(176) Por lo que respecta a las rutas en el archipiélago de Pontino, explotadas por Caremar únicamente entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de mayo de 2011 ([107]), Italia facilitó el número de pasajeros atendidos por Caremar en dichas rutas en los años 2009 y 2010 y el número de vehículos transportados en el año 2009 (véase el cuadro 9). Según Italia, estos datos, aunque sean parciales ([108]), permiten considerar que la demanda de los usuarios en esas rutas estaba presente y era estable.

Cuadro 9

Pasajeros y vehículos transportados en los años 2009 y 2010

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

(177) Por lo que se refiere a la aplicación de los criterios de la sentencia SNCM ([109]) a la situación del transporte marítimo en el golfo de Nápoles, Italia alega que dichos criterios no son adecuados en la medida en que definen un análisis puramente cuantitativo basado en la comparación de la oferta y la demanda de transporte, que no tiene en cuenta las características específicas de las necesidades de servicio público de la población local.

([107]) A partir del 1 de junio de 2011, Laziomar gestionó las rutas en el archipiélago de Pontino.
([108]) Según las autoridades italianas, ya no podían recuperarse los datos restantes relativos al tráfico de pasajeros en 2011, a los vehículos transportados en 2010 y 2011 y al tráfico de mercancías en los años 2009-2011.
([109]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) / Comisión, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, apartados 130 y 134.

(178) Por lo que se refiere a la definición de la demanda de los usuarios y de la oferta del mercado, Italia explicó que las decisiones de la Región de Campania en cuanto a frecuencias y horarios de los servicios que debía prestar Caremar en las rutas contempladas en el convenio inicial prorrogado se basaban en las necesidades expresadas por las autoridades locales y se tomaron a raíz de las conversaciones con las compañías marítimas que operan en el golfo de Nápoles sobre su capacidad para prestar los servicios en condiciones de mercado o en virtud de OSP impuestas unilateralmente.

(179) En particular, Italia explicó que el marco procedimental para la definición por la Región de Campania de las OSP en el sector del transporte marítimo se establece en el artículo 17 de la Ley regional n.º 3, de 28 de marzo de 2002, según el cual la Región de Campania debe consultar a los usuarios y a los proveedores de servicios antes de definir el ámbito de aplicación de las OSP. Además, según el mismo artículo, el ámbito de aplicación de las OSP debe verificarse y, en caso necesario, revisarse cada tres años. Por lo que se refiere al convenio inicial prorrogado, las OSP ejecutadas por Caremar entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011 se basaron en una consulta pública realizada por la Región de Campania en 2006-2007 ([110]). El ámbito de aplicación de las OSP, en cuanto a frecuencias y horarios (las propias rutas sujetas a OSP se mantuvieron sin cambios), se revisó en 2011 mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, sobre la base de una consulta pública realizada en 2010-2011 (puesta en marcha en noviembre de 2010).

(180) Italia facilitó los detalles de los trabajos que condujeron a la adopción de la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, por la que la Región de Campania adoptó un programa trienal (2011-2013) de servicios mínimos en el golfo de Nápoles (véase el considerando 38), que entró en vigor el 1 de octubre de 2011. Dicho programa afectaba a todos los operadores de servicios marítimos en el golfo de Nápoles. Por lo que se refiere a Caremar, mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011, la Región de Campania introdujo algunos cambios marginales en los horarios y frecuencias que Caremar debía operar a partir del 16 de enero de 2012.

(181) Italia explicó que, tras la consulta pública llevada a cabo entre noviembre y diciembre de 2010, a principios de 2011, la Región de Campania invitó al representante de los municipios del golfo de Nápoles a reuniones técnicas para debatir las necesidades públicas detectadas en la consulta pública, con vistas a la revisión del programa de servicios de transporte marítimo en el golfo de Nápoles ([111]). El 22 de julio de 2011, la Región de Campania se reunió con las compañías marítimas que operan en el golfo en Nápoles (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV y ACAP) para debatir las necesidades de servicio público detectadas por la Región, junto con las autoridades locales, y comprobar la disponibilidad del mercado para prestar servicios suficientes capaces de satisfacer dichas necesidades. El debate confirmó que el mercado por sí solo no habría prestado todos los servicios considerados por la Región de Campania como necesarios para satisfacer las necesidades públicas. El 28 de julio de 2011, la Región de Campania se volvió a reunir con los representantes de las islas del golfo de Nápoles para definir con ellas los aspectos técnicos del programa trienal (2011-2013) en cuanto a frecuencias y horarios ([112]). Tras la adopción del programa trienal

([110]) Mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 548, de 2 de abril de 2007.

([111]) Por ejemplo, el 25 de febrero de 2011, la Región de Campania invitó a los representantes de los municipios de Ischia a una reunión técnica de 2 de marzo de 2011 sobre la definición del programa de servicios de transporte marítimo entre Nápoles/Pozzuoli e Ischia. Durante esta reunión, los representantes de los municipios de Ischia subrayaron la necesidad de garantizar conexiones hacia y desde Ischia: a) al comienzo del día y durante la noche para permitir la adquisición de bienes; b) entre las 6.30 y las 9.00 para permitir los desplazamientos diarios de estudiantes y trabajadores hacia Nápoles/Pozzuoli y entre las 12.30 y las 15.00 para permitir su desplazamiento de vuelta a Ischia; c) entre las 9.00 y las 12.30 y entre las 15.00 y las 18.00 para permitir a la población de Ischia llevar a cabo actividades en el continente durante el día y volver a Ischia durante el día; además, estos marcos temporales permiten el acceso a los servicios de transporte ferroviario y aéreo en el continente sin necesidad de pernoctar en Nápoles/Pozzuoli; d) entre las 18.00 y las 24.00 para garantizar la continuidad territorial también durante la noche y permitir la participación en actividades culturales.

([112]) En este contexto, por ejemplo, el representante de Ischia pidió aplazar la primera salida por la mañana de Casamicciola de las 7.00 a las 7.10. El municipio de Capri pidió dos trayectos adicionales desde o hacia Nápoles, a saber, de Nápoles a Capri a las 18.10 y de Capri a Nápoles a las 19.10. El municipio de Procida pidió aplazar el viaje en hidroala de Procida de las 6.30 a las 6.40 y que los buques con salida desde Ischia a las 10.35 a Nápoles hicieran una escala en Procida. La Región de Campania tomó nota de las solicitudes y pidió tiempo para verificar su viabilidad.

(2011-2013) de servicios mínimos en el golfo de Nápoles (véase el considerando 38), el municipio de Procida se quejó de no estar suficientemente atendido en el marco del nuevo programa trienal ([113]). Por consiguiente, el 7 de octubre de 2011, la Región de Campania invitó a los representantes de los municipios del golfo de Nápoles a una reunión técnica para debatir posibles ajustes del programa trienal adoptado.

(182) Por lo que se refiere al entorno competitivo, Italia consideró que los servicios prestados por los competidores de Caremar no respondían adecuadamente a las necesidades de los residentes de las islas. Italia explicó que la densidad de población extremadamente elevada de las islas de Capri ([114]), Ischia ([115]) y Procida ([116]), que, en su conjunto, cuentan con más de 96 000 residentes (es decir, alrededor del 3 % de los más de 3 millones de residentes en la provincia de Nápoles, a la que pertenecen estas islas) ([117]), requiere que el transporte marítimo sea casi tan frecuente como el transporte terrestre local para satisfacer las necesidades de los estudiantes y trabajadores que se desplazan diariamente hacia o desde el continente.

(183) Hasta 2017, el programa de servicios de transporte marítimo en el golfo de Nápoles agrupaba los servicios de transporte marítimo en las tres categorías siguientes:

a) Servicios de mercado: las compañías navieras marítimas pueden operar en el golfo de Nápoles previa autorización ([118]). La compañía marítima elige el horario y la frecuencia del servicio en el momento de su solicitud de autorización para explotar la ruta. El operador del mercado no está obligado a prestar el servicio, pero si el servicio o parte del mismo (por ejemplo, en determinadas horas o en determinados días) no se presta durante un cierto período de tiempo, la autorización de explotación se revoca para los servicios no prestados ([119]).

([113]) En particular, los representantes de Procida observaron que, de los 41 viajes programados desde Ischia, solo dieciocho se realizaron a través de Procida y pidieron un mayor número de escalas en Procida.

([114]) La isla de Capri abarca 10,4 kilómetros cuadrados y está formada por dos municipios (Capri y Anacapri) que suman unos 13 900 habitantes. El municipio de Capri tiene unos 7 300 residentes (es decir, una densidad de población de alrededor de 1 800 habitantes por kilómetro cuadrado) y el municipio de Anacapri tiene unos 6 600 residentes (es decir, una densidad de población de alrededor de 1 000 habitantes por kilómetro cuadrado). Fuente: https://www.italiapedia.it (última consulta realizada el 31.5.2024).

([115]) La isla de Ischia abarca 46,3 kilómetros cuadrados y está formada por seis municipios (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno y Serrara Fontana), con un total de unos 61 500 habitantes, y es la tercera isla más poblada de Italia (después de Sicilia y Cerdeña), a pesar de ser la octava isla más grande de Italia. El municipio de Ischia cuenta con unos 18 600 residentes (lo que implica una densidad de población de alrededor de 2 300 habitantes por kilómetro cuadrado), el municipio de Barano d'Ischia tiene unos 9 800 residentes (densidad de población de alrededor de 900 habitantes por kilómetro cuadrado), el municipio de Casamicciola Terme tiene unos 8 300 residentes (densidad de población de alrededor de 1 500 habitantes por kilómetro cuadrado), el municipio de Forio tiene unos 17 000 residentes (densidad de población de alrededor de 1 300 habitantes por kilómetro cuadrado), el municipio de Lacco Ameno tiene unos 4 600 residentes (densidad de población de alrededor de 2 300 habitantes por kilómetro cuadrado), y el municipio de Serrara Fontana tiene unos 3 200 residentes (densidad de población de alrededor de 480 habitantes por kilómetro cuadrado). Fuente: https://www.italiapedia.it (consultado por última vez el 31 de mayo de 2024).

([116]) La isla de Procida abarca 4,1 kilómetros cuadrados y está formada por un municipio (el municipio de Procida) con unos 10 600 residentes (es decir, una densidad de población de alrededor de 2 500 habitantes por kilómetro cuadrado). Fuente: https://www.italiapedia.it (consultado por última vez el 31 de mayo de 2024).

([117]) Fuente: https://www.italiapedia.it (consultado por última vez el 31 de mayo de 2024).

([118]) Italia explicó que este sistema de autorización se basó hasta el 9 de enero de 2017 en el Decreto de la Junta Regional n.º 80, de 21 de febrero de 2003. Con arreglo al artículo 4 de dicho Decreto, la autorización de explotación se concedió a las compañías marítimas que cumplían los requisitos establecidos por la legislación para la explotación de los servicios de transporte marítimo. A partir del 10 de enero de 2017, el sistema de autorización se basó en la Decisión de la Junta Regional n.º 442, de 2 de agosto de 2016.

([119]) Por ejemplo, mediante el Decreto Ejecutivo n.º 269 de 2012, la Región de Campania revocó la autorización concedida el 21 de septiembre de 2011 a Medmar para la explotación de los siguientes servicios en la ruta Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: de Ischia a Pozzuoli a las 6.00, a las 14.00 y a las 17.45; y de Pozzuoli a Ischia a las 11.00, a las 15.40 y a las 19.30. La autorización fue revocada porque estos servicios nunca habían sido prestados por Medmar. Por lo que se refiere al trayecto de Ischia a Pozzuoli a las 20.30, operado por Medmar solo los días viernes, sábado y domingo del 15 de junio al 15 de septiembre, la autorización solo siguió vigente para la parte de los servicios efectivamente prestados.

b) Servicios sujetos a OSP sin compensación: las compañías marítimas autorizadas a explotar una ruta podrían estar sujetas a OSP (en cuanto a frecuencia, regularidad, tipos de buques utilizados y tarifas máximas) sin compensación ([120]). Estas OSP se referían a servicios de transporte marítimo que la Región de Campania consideró importantes para garantizar la continuidad entre el continente y las islas. No obstante, como explicó Italia, la Región de Campania no tenía ningún control real sobre la prestación efectiva de estos servicios, ya que los operadores marítimos podían dejar de prestarlos a su conveniencia, sin penalización alguna, mediante una notificación previa de cuarenta y cinco días. Si el servicio o parte del mismo (por ejemplo, en determinadas horas o en determinados días) no se prestaba durante un cierto período de tiempo, la autorización de explotación se revocaba para los servicios no prestados. Además, Italia explicó que los competidores de Caremar siempre podían pedir a la Región de Campania que suspendiera temporalmente la totalidad o parte de los servicios sujetos a OSP que se les habían impuesto. Esto ocurrió, por ejemplo, en 2009, cuando algunos competidores de Caremar pidieron a la Región de Campania que redujera el número de servicios sujetos a OSP que tenían que prestar en el golfo de Nápoles y que aumentara las tarifas máximas que podían cobrar por el resto de los servicios sujetos a OSP, debido a las dificultades financieras a las que se enfrentaban los operadores marítimos debido a la crisis económica ([121]). En esa ocasión, la Región de Campania, tras haber llevado a cabo una consulta pública sobre las necesidades locales, decidió no aumentar las tarifas máximas en las rutas sujetas a OSP y permitir la suspensión temporal ([122]) de algunos de los servicios sujetos a OSP prestados por los competidores de Caremar en algunas rutas ([123]). Además, Italia señaló que, entre el final de diciembre de 2010 y el 1 de octubre de 2011, Caremar, Gestour y Procida Lines fueron las únicas empresas que prestaban servicios marítimos en el golfo de Nápoles en régimen de OSP, dado que todos los demás operadores de transporte marítimo se habían negado repentinamente a seguir prestando los servicios en régimen de OSP ([124]). En esencia, Italia señaló que dicho sistema de OSP no funcionaba porque los operadores de transporte marítimo aceptaban explotar la ruta con arreglo a las OSP identificadas por la Región de Campania únicamente para obtener la franja horaria pertinente en el marco de asignación de puntos de amarre aprobado y publicado por la Región de Campania. En realidad, estos servicios a menudo no se prestaban ([125]) o no se prestaban de conformidad con las OSP (en términos de horarios y precios máximos ([126])), especialmente durante la temporada baja. Por esta razón, Italia subrayó que los servicios ofrecidos por los competidores de Caremar en el marco de las OSP no eran comparables a los ofrecidos por Caremar no solo en términos de frecuencias, sino también en de fiabilidad (por ejemplo, puntualidad, calidad y, más en general, garantía de funcionamiento).

([120]) Este sistema de OSP no compensadas permaneció en vigor hasta el 9 de enero de 2017. Desde el 10 de enero de 2017, Caremar ha sido el único operador de transporte marítimo sujeto a OSP en el golfo de Nápoles; todos los demás operadores siguieron sujetos únicamente al régimen de autorización.

([121]) Este punto también se menciona en los considerandos del Decreto de la Junta Regional n.º 374 de 2009, que recuerda las cartas de 25 de marzo de 2009 y de 22 de junio de 2009 enviadas por los competidores de Caremar a la Región de Campania, relativas, respectivamente, a la reducción del número de servicios sujetos a OSP y al aumento de las tarifas máximas que podían cobrarse a los usuarios en el resto de las rutas sujetas a OSP.

([122]) Del 15 de julio de 2009 al 15 de septiembre de 2009.

([123]) Las rutas afectadas eran Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles e Ischia/Nápoles. Los servicios sujetos a OSP no prestados por los competidores de Caremar en esas rutas no se han tenido en cuenta en la evaluación del entorno competitivo en el golfo de Nápoles.

([124]) Mediante el Decreto de la Junta Regional n.º 402 de 2010, la Región de Campania tomó nota de la situación, suspendió el marco de asignación de puntos de amarre vigente en aquel momento y adoptó uno de emergencia que estuvo en vigor hasta el 30 de septiembre de 2011. Sobre la base de este marco de emergencia de asignación de puntos de amarre, Caremar era el único operador de transporte marítimo que explotaba en régimen de OSP las rutas Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida y Procida/Nápoles; mientras que Gestour y Procida Lines explotaban en régimen de OSP la ruta Procida/Pozzuoli.

([125]) La autoridad de competencia italiana también señaló la frecuente anulación o suspensión del servicio por parte de los competidores de Caremar en el golfo de Nápoles en su Decisión n.º 25295, de 28 de enero de 2015, adoptada en el asunto I689C, por la que dicha autoridad sancionó a las empresas NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. y Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei por haber aplicado desde 1998 un acuerdo horizontal que restringía la competencia en el mercado del transporte marítimo de pasajeros en el golfo de Nápoles (véase, en particular, el punto 255 de la Decisión n.º 25295 de la autoridad de competencia italiana, de 28 de enero de 2015).

([126]) Medmar y Alilauro fueron sancionadas por la autoridad de competencia italiana en 2012 debido a prácticas comerciales que impedían la adquisición de billetes a las tarifas reducidas para los residentes (Decisión n.º 23258 de la autoridad de competencia italiana, de 31 de enero de 2012, en el asunto PS5983, relativa a Medmar, y la Decisión n.º 23264 de la autoridad de competencia italiana, de 31 de enero de 2012, en el asunto PS7667, relativa a Alilauro).

c) Servicios sujetos a OSP con compensación: los servicios cubiertos por el contrato de servicio público celebrado con Caremar están sujetos a OSP en cuanto a continuidad y frecuencia, regularidad, puntualidad, calidad, tipos y capacidad de los buques utilizados, y tarifas, a cambio de una compensación. Italia explicó que estos servicios se refieren a momentos del día en que los viajeros pendulares necesitan más el transporte marítimo (a primera hora de la mañana, a primera hora de la tarde y al final de la tarde) ([127]). El marco contractual, con su sistema de sanciones, tenía por objeto garantizar la prestación de estos servicios.

(184) Italia explicó que los competidores de Caremar no ofrecían *de facto* todos los trayectos mencionados en los marcos de atraque (*quadri accosti*) aprobados y publicados por la Región de Campania. Esto se debía a que, por una parte, las compañías marítimas que operaban en condiciones de mercado estaban autorizadas, pero no obligadas, a explotar las franjas horarias indicadas en dichos marcos de atraque y, por otra parte, las compañías marítimas que operaban en régimen de OSP no eran efectivamente sancionadas en caso de no prestación del servicio sujeto a OSP ([128]).

(185) Teniendo en cuenta los marcos de atraque aprobados y publicados por la Región de Campania para los años correspondientes y los servicios efectivamente prestados por los competidores de Caremar en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, Italia explicó que la situación competitiva en el golfo de Nápoles era la siguiente:

a) En la ruta **Capri/Sorrento**, además de Caremar, había otras cuatro compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta: Aligruson, NLG, SNAV y, en los años 2009 y 2010, Ali Maritime Agency S.r.l. («Alimar»). Sin embargo, según Italia, los servicios prestados por estas empresas no satisfacían la necesidad de servicio público determinada por la Región de Campania, que debía garantizar a lo largo de todo el año conexiones suficientes (servicios mixtos) que permitieran a los residentes de Capri desplazarse diariamente al continente por motivos profesionales o de estudio (es decir, con la posibilidad de llevar sus vehículos con ellos), así como la entrega de bienes a las islas (incluidos los envíos postales). En efecto, como se menciona en el considerando 36, letra a), y en el considerando 39, letra a), Caremar tenía que garantizar durante todo el año, desde o hacia Capri por TMV, dos trayectos de ida y vuelta por la mañana, uno a primera hora de la tarde y otro al final de la tarde. En cambio, los competidores de Caremar o bien solo prestaban servicios de transporte marítimo de pasajeros [este era el caso de NLG ([129]) y Alimar ([130])], o bien operaban también servicios mixtos, pero solo en el período estival [este era el caso de SNAV ([131]) y Aligruson ([132])].

([127]) Italia subrayó que este tipo de horario exige que Caremar mantenga un buque en la isla durante la noche (con costes adicionales no soportados por los competidores de Caremar).

([128]) La no prestación del servicio durante un período prolongado, una vez comprobado por las autoridades competentes, solo tenía como consecuencia principal la revocación de la autorización para explotar la franja horaria correspondiente (tanto en el caso de un servicio prestado en condiciones de mercado como en el de un servicio prestado en régimen de OSP).

([129]) NLG ofrecía dos trayectos diarios en temporada baja y siete trayectos diarios en temporada alta [tres de ellos en régimen de OSP, a saber, dos desde Sorrento a las 9.40 y a las 13.10 y (a partir de 2010) uno con salida de Capri a las 8.55]. Italia observó que los servicios de NLG en la ruta Capri/Sorrento no competían realmente con los servicios de Caremar, como lo confirma el hecho de que las observaciones de NLG no se referían a la ruta Capri/Sorrento, sino solo a la ruta Nápoles/Capri (véase el considerando 168).

([130]) Según Italia, Alimar estaba autorizada a efectuar dos trayectos diarios de transporte de pasajeros, uno de Capri a Sorrento a las 6.00 y otro de Sorrento a Capri a las 22.55, pero solo del 1 de julio al 31 de agosto.

([131]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos, en el marco de los programas de transporte marítimo tanto de 2007 como de 2011 (es decir, a partir de 2009), SNAV estaba autorizada a realizar diez trayectos diarios por TMV (seis de Capri a Sorrento a las 7.35, a las 9.15, a las 12.10, a las 15.55, a las 17.40 y a las 18.05; y cuatro de Sorrento a Capri a las 8.10, a las 11.25, a las 13.50 y a las 16.35), pero solo en el período estival (en particular, del 1 de abril al 3 de noviembre).

([132]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos, en el marco de los programas de transporte marítimo tanto de 2007 como de 2011 (es decir, a partir de 2009), Aligruson estaba autorizada a realizar cuatro trayectos diarios (dos de Sorrento a Capri a las 11.30 y a las 14.00; y dos de Capri a Sorrento a las 12.30 y las 18.05), pero solo en el período estival.

b) En la ruta **Capri/Nápoles**, además de Caremar, había otras cuatro compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis («Neapolis») ([135]) y Metrò del Mare S.c.a.r.l. («Metrò del Mare») ([136]). Sin embargo, todos estos operadores solo prestaban servicios de transporte marítimo de pasajeros, mientras que Caremar tenía que prestar servicios mixtos [véanse el considerando 36, letra b) y el considerando 39, letra b)]. Según Italia, los servicios prestados por los competidores de Caremar no satisfacían la necesidad de servicio público determinada por la Región de Campania, que debía garantizar a lo largo de todo el año conexiones suficientes (servicios mixtos) que permitieran a los residentes de Capri desplazarse diariamente al continente por motivos profesionales o de estudio (es decir, con la posibilidad de llevar sus vehículos con ellos), así como la entrega de bienes a las islas (incluidos los envíos postales).

c) En la ruta **Ischia/Nápoles**, además de Caremar, había otras dos compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta: Alilauro (que solo prestaba servicios de transporte de pasajeros) y Medmar (que solo prestaba servicios mixtos). Según Italia, los servicios prestados por los competidores de Caremar no eran suficientes para satisfacer las necesidades públicas de la población local. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, Alilauro operaba principalmente durante el período estival y los servicios (limitados) durante todo el año se prestaban en régimen de OSP en momentos distintos de los prestados por Caremar [véanse el considerando 36, letra c), y el considerando 39, letra c)]. En efecto, entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, Alilauro operó veinte trayectos por hidroala (diecinueve en régimen de OSP y uno en condiciones de mercado), todos durante el período estival, con excepción de un servicio sujeto a OSP ([137]). A partir del 1 de octubre de 2011, Alilauro operó catorce trayectos por hidroala (cinco en régimen de OSP durante todo el año ([138]) y nueve en condiciones de mercado solo en el período estival). Por lo que se refiere a los servicios mixtos, Medmar operaba principalmente durante el período estival y los servicios (limitados) durante todo el año o solo en invierno se prestaron en régimen de OSP en momentos distintos de los prestados por Caremar [véanse el considerando 36, letra c), y el considerando 39, letra c)]. En efecto, entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, Medmar operó diecinueve trayectos por transbordador o TMV (doce en régimen de OSP y siete en condiciones de mercado), solo durante el período estival y no siempre a diario. A partir del 1 de octubre de 2011, Medmar operó veintitrés trayectos por transbordador o TMV [diecisiete en condiciones de mercado, todos ellos en el período estival, y seis en régimen de OSP. De los seis servicios prestados en régimen de OSP, solo dos trayectos se ofrecieron durante todo el año ([139]), dos solo en invierno ([140]) y dos solo en verano ([141])].

([133]) En 2009, 2010 y parte de 2011, SNAV prestó doce servicios diarios de transporte de pasajeros en la ruta: once trayectos por hidroala en verano (en parte en régimen de OSP y en parte con arreglo al régimen de autorización) y un trayecto por hidroala durante todo el año (de Capri a Nápoles a las 8.10, en régimen de OSP). A partir del 1 de octubre de 2011, SNAV operó veinticinco servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala en la ruta, de los cuales trece eran trayectos diarios durante todo el año, todos ellos en régimen de OSP (once de los cuales se ofrecían conjuntamente con NLG).

([134]) En 2009, 2010 y parte de 2011, NLG prestó servicios diarios de transporte marítimo de pasajeros en la ruta solo en verano (veintiún trayectos por hidroala), en parte en régimen de OSP y en parte con arreglo al régimen de autorización. A partir del 1 de octubre de 2011, NLG operó treinta y cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala en la ruta, de los cuales quince eran trayectos diarios durante todo el año. Dos de esos quince trayectos diarios (a saber, los de Capri a Nápoles a las 9.35 y a las 11.35) se prestaron en condiciones de mercado; los trece restantes, en régimen de OSP (once de esos servicios sujetos a OSP se prestaron conjuntamente con SNAV).

([135]) Neapolis era una empresa en participación creada el 31 de agosto de 2004 entre NLG (participación del 50 %) y SNAV (participación del 50 %). Operó en la ruta en los años 2009, 2010 y 2011. En 2009 y 2010, Neapolis tuvo que realizar ocho trayectos diarios por hidroala en régimen de OSP en la ruta, en particular de Capri a Nápoles a las 6.50 (a lo largo de todo el año), a las 8.50 (solo en verano), a las 14.10 (a lo largo de todo el año) y a las 17.25 (solo en verano); y de Nápoles a Capri a las 7.55 (solo en verano), a las 10.00 (solo en verano), a las 16.05 (solo en verano) y a las 20.05 (solo en verano). En 2011, los servicios se redujeron a cinco y se prestaron durante todo el año en condiciones de mercado (con arreglo al régimen de autorización), en particular de Capri a Nápoles a las 8.50, a las 14.10 y las 17.30; y de Nápoles a Capri a las 10.00 y a las 16.05.

([136]) Metrò del Mare era una empresa en participación creada el 20 de mayo de 2002 entre NLG (participación del 20 %), SNAV (participación del 40 %), Alilauro (participación del 20 %) y Aligruson (participación del 20 %). Operó en la ruta en los años 2009 y 2010. En 2009 y 2010, Metrò del Mare tuvo que ofrecer en el verano cuatro trayectos (casi diarios) por hidroala en régimen de OSP en la ruta, en particular de Capri a Nápoles a las 10.30 y a las 10.50; y de Nápoles a Capri a las 16.30 y a las 17.05.

([137]) A saber, el de Nápoles a Ischia a las **9.35**.

([138]) A saber, de Ischia a Nápoles a las **6.30**, a las **9.25** y a las **19.55**; y de Nápoles a Ischia a las **7.35** y a las **20.10**. Como se menciona en el considerando 39, letra c), Caremar no tuvo que prestar servicios de transporte de pasajeros en esta ruta en el período comprendido entre el 1 de octubre de 2011 y el 15 de enero de 2012 y, a partir del 16 de enero de 2012, solo tuvo que prestar un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala de Nápoles a Ischia a las **14.45**.

([139]) A saber, de Nápoles a Ischia a las **8.35** y a las **14.10**.

([140]) A saber, de Ischia a Nápoles a las **16.35** y de Nápoles a Ischia a las **18.30**.

([141]) A saber, de Ischia a Nápoles a las **17.00** y de Nápoles a Ischia a las **18.30**.

d) En la ruta **Ischia/Procida/Nápoles**, además de Caremar, había otras dos compañías marítimas: Medmar, que estaba autorizada a prestar servicios mixtos en la ruta ([142]), pero que, según Italia, casi nunca operaba; y SNAV, que operaba ocho servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala en régimen de OSP. Según las autoridades italianas, los servicios de SNAV no eran comparables a los servicios de transporte de pasajeros prestados por Caremar. En primer lugar, por lo que se refiere al período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, todos los servicios de SNAV [excepto uno ([143])] se concentraron en la temporada estival, mientras que Caremar tuvo que prestar todos sus servicios durante todo el año [véase el considerando 36, letra d)]. En segundo lugar, aunque a partir del 1 de octubre de 2011 el número de trayectos ofrecidos por SNAV durante todo el año aumentó a siete ([144]) [de un total de ocho ([145])] y Caremar añadió dos trayectos en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre [véase el considerando 39, letra d)], SNAV operó en momentos del día distintos de los de Caremar.

e) En la ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, además de Caremar, solo había una compañía marítima autorizada a operar en la ruta, Medmar, que, sin embargo, prestaba servicios mixtos, por lo general, sin escala en Procida. En efecto, por lo que respecta al período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, Medmar prestó un total de 39 servicios mixtos por transbordador entre Ischia y Pozzuoli [la mayoría de ellos solo en el período estival ([146])], de los cuales solo tres servicios mixtos hacían escala en Procida ([147]). A partir del 1 de octubre de 2011, Medmar prestó un total de 40 servicios mixtos por transbordador entre Ischia y Pozzuoli, de los cuales solo cuatro servicios mixtos hacían escala en Procida ([148]). Según las autoridades italianas, los servicios de Medmar con escala en Procida no eran comparables a los prestados por Caremar en cuanto a frecuencias y horarios [véanse el considerando 36, letra e), y el considerando 39, letra e)]. En particular, por lo que respecta a los servicios prestados durante todo el año, Caremar operaba seis servicios mixtos diarios, tres desde Ischia (a las 8.35, a las 11.30 y a las 17.30) y tres desde Pozzuoli (a las 10.15, a las 14.00 y a las 18.55), mientras que Medmar operaba dos servicios mixtos diarios desde Ischia (a las 2.30 y a las 18.55) y dos desde Pozzuoli (a las 4.10 y a las 20.30). Por lo que se refiere a los servicios adicionales prestados por Caremar durante el período escolar a partir del 16 de enero de 2012, Caremar debía garantizar los servicios desde Ischia a las 7.20 y desde Pozzuoli a las 9.00, mientras que Medmar no ofreció ningún trayecto en la ruta con escala en Procida en ese período ([149]).

([142]) Según los marcos de atraque, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011, Medmar tuvo que operar durante todo el año, en régimen de OSP, dos servicios mixtos diarios por transbordador, a saber, desde Ischia a las **22.00** (con salida de Procida a las 22.40); y desde Nápoles a las **24.00** (con salida de Procida a la 1.00). A partir del 1 de octubre de 2011, Medmar tuvo que operar, en régimen de OSP, dos servicios mixtos diarios durante todo el año, a saber, desde Ischia a las **6.25** (con salida de Procida a las 7.25) y a las **10.35** (con salida de Procida a las 11.15) y un servicio mixto en el período estival (pero no siempre a diario) desde Ischia a las **22.20** (con salida de Procida a las 23.00).

([143]) A saber, el de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles con salida de Casamicciola a las **9.45** (y de Procida a las **10.05**).

([144]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles con salida de Casamicciola a las **7.10** (y de Procida a las **7.30**), a las **9.45** (y de Procida a las **10.10**), a las **13.50** (y de Procida a las **14.15**) y a las **17.40** (y de Procida a las **18.05**); y de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia con salida a las **8.25** (y de Procida a las **9.05**), a las **16.20** (y de Procida a las **17.00**) y a las **19.00** (y de Procida a las **19.40**). Todos estos trayectos se realizaban en régimen de OSP.

([145]) El trayecto que solo se ofrecía en verano era también el único operado en condiciones de mercado. En el período estival, SNAV estaba autorizada a prestar servicios de transporte de pasajeros por hidroala de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles, con salida de Casamicciola a las **11.25** (y de Procida a las 11.45).

([146]) Solo tres trayectos de un total de treinta y nueve se ofrecieron durante todo el año (en régimen de OSP), dos en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli y uno en la ruta directa Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli, y un trayecto se ofreció solo durante el período escolar (del 16 de septiembre al 14 de junio). Los 35 trayectos restantes solo se ofrecieron durante el período estival.

([147]) Dos servicios sujetos a OSP que debían prestarse durante todo el año, a saber, de Ischia (Casamicciola) a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **2.30**; y de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia (Casamicciola) a las **4.10**; y un servicio en condiciones de mercado, a saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **7.30**, que, sin embargo, solo se prestaba durante el período escolar (del 16 de septiembre al 14 de junio).

([148]) Estos cuatro servicios estaban sujetos a OSP y debían prestarse durante todo el año, a saber, de Ischia (Casamicciola) a Procida y posteriormente a Pozzuoli a las **2.30** y a las **18.55**; y de Pozzuoli a Procida y posteriormente a Ischia (Casamicciola) a las **4.10** y a las **20.30**.

([149]) Medmar había dejado de prestar el servicio desde Ischia a las 7.30 en condiciones de mercado durante el período escolar.

f) En la ruta **Ischia/Procida**, además de Caremar, había otras siete compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta, principalmente como parte de una ruta más amplia (por ejemplo, Ischia/Procida/Nápoles o Ischia/Procida/Pozzuoli): por una parte, Medmar (en lo que respecta a los servicios mixtos) ([150]) y SNAV (en lo que respecta a los servicios de transporte de pasajeros) ([151]), que operaban en parte en régimen de OSP y en parte en condiciones de mercado, y, por otra parte, Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l («Ippocampo») ([153]), Rumore S.r.l. («Rumore») ([154]), Marine Club S.r.l. («Marine Club») ([155]) y Capitan Morgan S.r.l. («Capitan Morgan») ([156]), que operaban únicamente en condiciones de mercado. Según Italia, los servicios prestados por el mercado eran demasiado fragmentados, marginales e inestables ([157]) para ser considerados, incluso en su conjunto, comparables a los servicios sujetos a OSP prestados por Caremar. Esto se vio confirmado por el hecho de que, a raíz de la consulta pública celebrada en 2011, la Región de Campania consideró necesario, a partir del 16 de enero de 2012, añadir a las OSP ya ejecutadas por Caremar en la ruta un servicio diario adicional de transporte de pasajeros por hidroala de Procida a Ischia a las 15.30 a lo largo de todo el año, a fin de satisfacer las necesidades de desplazamiento de los residentes en las islas [véase el considerando 39, letra f)].

g) En la ruta **Procida/Pozzuoli**, además de Caremar, había otras tres compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta: Procida Lines S.r.l. («Procida Lines»), Gestour S.r.l. («Gestour») e Ippocampo. Sin embargo, según Italia, los buques utilizados por los competidores de Caremar para prestar el servicio tenían una capacidad limitada y no podían transportar pasajeros con movilidad reducida o con silla de ruedas. Además, los

([150]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Medmar a explotar cuatro servicios mixtos diarios hacia o desde Ischia: tres durante todo el año en régimen de OSP (desde Procida a la **1.10**; y desde Ischia a las **2.30** y a las **22.00**) y uno solo durante el período escolar en condiciones de mercado (desde Ischia a las **7.30**). A partir del 1 de octubre de 2011, se autorizó a Medmar a prestar ocho servicios mixtos diarios hacia o desde Ischia, seis durante todo el año (desde Procida a las **5.00** y a las **21.20** y desde Ischia a las **2.30**, a las **6.25**, a las **10.35** y a las **18.55**) y dos solo en el período estival (desde Procida a la **1.30** y desde Ischia a las **22.20**), todos ellos sujetos a OSP. Sin embargo, Italia explicó que Medmar casi nunca explotó algunos de los servicios en la ruta (en particular, los servicios relativos al segmento Ischia/Procida).

([151]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, SNAV prestó catorce servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia o desde Ischia, cuatro durante todo el año, en particular tres en régimen de OSP (desde Ischia a las **7.10** y a las **9.45**, y desde Procida a las **13.10**) y uno en condiciones de mercado (desde Ischia a las **8.30**), y diez solo durante el período estival, en particular seis en régimen de OSP (desde Procida a las **9.00**, a las **17.00**, a las **19.05** y a las **19.20**; y desde Ischia a las **13.35** y a las **17.40**) y cuatro en condiciones de mercado (desde Procida a las **7.50** y a las **17.50**; y desde Ischia a las **18.30** y a las **19.45**). A partir del 1 de octubre de 2011, SNAV prestó dieciséis servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia o desde Ischia, nueve durante todo el año: a saber, ocho en régimen de OSP (desde Ischia a las **7.10**, a las **9.45**, a las **13.50** y a las **17.40**; y desde Procida a las **9.05**, a las **13.15**, a las **17.00** y a las **19.40**) y uno en condiciones de mercado (desde Ischia a las **8.30**); y siete solo durante el período estival en condiciones de mercado (desde Procida a las **7.50**, a las **11.00**, a las **17.50** y a las **19.20**; y desde Ischia a las **11.25**, a las **18.30** y a las **19.45**).

([152]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Alilauro a prestar tres servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala hacia Ischia, en condiciones de mercado, durante el período estival, en particular desde Procida a las **8.35**, a las **12.35** y a las **18.35**. A partir del 1 de octubre de 2011, Alilauro ya no estaba autorizada a explotar la ruta.

([153]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Ippocampo a prestar dos servicios mixtos en condiciones de mercado, pero solo en verano y no siempre a diario (principalmente los fines de semana), a saber, desde Ischia a las **9.25** y desde Procida a las **17.00**. A partir del 1 de octubre de 2011, se autorizó a Ippocampo a prestar seis servicios mixtos en condiciones de mercado, pero solo en el período estival y no siempre a diario, a saber, desde Ischia a las **9.25**, a las **11.40** y a las **14.30**; y desde Procida a las **11.00**, a las **13.00** y a las **17.00**.

([154]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Rumore a prestar cuatro servicios mixtos en condiciones de mercado, tres de los cuales solo en el período estival y no siempre a diario (desde Procida a las **12.20** y a las **18.30**; y desde Ischia a las **15.10**) y uno diario durante todo el año (desde Ischia a las **10.40**). Los servicios y el horario de Rumore no cambiaron a partir del 1 de octubre de 2011.

([155]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Marine Club a prestar un servicio mixto en condiciones de mercado los jueves durante el período estival (desde Procida a las **12.15**). A partir del 1 de octubre de 2011, Marine Club ya no estaba autorizada a explotar la ruta.

([156]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Capitan Morgan a prestar dos servicios mixtos diarios en condiciones de mercado durante el período estival (desde Ischia a las **15.10** y desde Procida a las **18.00**). A partir del 1 de octubre de 2011, se autorizó a Capitan Morgan a prestar tres servicios mixtos diarios en condiciones de mercado durante el período estival (desde Ischia a las **15.10** y a las **18.35**; y desde Procida a las **18.00**).

([157]) Por ejemplo, los operadores de transporte marítimo más pequeños, como Ippocampo, Rumore, Marine Club y Capitan Morgan, utilizaban buques más pequeños y menos potentes que los utilizados por Caremar y que, a diferencia de estos últimos, solo podían operar en buenas condiciones meteorológicas.

servicios prestados por los competidores de Caremar o bien se prestaban solo en el período estival y ni siquiera a diario (este era el caso de Ippocampo) ([158]) o, en cualquier caso, a menudo se suspendían o cancelaban y, por tanto, no podían ofrecer los mismos niveles de regularidad que los de Caremar (como en el caso de Procida Lines) ([159]). De hecho, según Italia, en el período 2012-2015 solo Gestour ([160]) operaba en la ruta a lo largo de todo el año, además de Caremar. No obstante, Italia señaló que los servicios de Gestour no eran comparables a los de Caremar en cuanto a la duración del viaje marítimo (Caremar tenía que prestar el servicio por hidroala, quince minutos de viaje, mientras que Gestour operaba por transbordador, cincuenta minutos de viaje).

h) En la ruta **Procida/Nápoles**, además de Caremar, había otras dos compañías marítimas autorizadas a operar en la ruta: SNAV ([161]) (que prestaba servicios de transporte de pasajeros por hidroala) y Medmar ([162]) (que prestaba servicios mixtos por transbordador). Según Italia, los servicios de transporte de pasajeros prestados por SNAV durante todo el año no eran comparables a los prestados por Caremar porque se prestaban en diferentes momentos del día.

(186) Por lo que se refiere a la situación competitiva de las rutas marítimas atendidas por Caremar en el archipiélago de Pontino en el período 2009-2011, Italia explicó lo siguiente:

a) En la ruta **Ponza/Formia**, además de Caremar, solo había una compañía marítima, Vetor S.r.l. («Vetor»), que prestaba dos servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala durante todo el año en régimen de OSP (con salida de Ponza a las 8.30 y de Formia a las 16.00). Según Italia, los servicios de Vetor no eran fiables, ya que la empresa a menudo cancelaba el trayecto, especialmente en caso de mal tiempo, y, en cualquier caso, no eran comparables a los servicios mixtos prestados por Caremar, que garantizaban a los residentes una conexión diaria durante todo el año también para el transporte de vehículos y mercancías. Por lo que se

([158]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Ippocampo a prestar cuatro servicios mixtos durante el período estival (por lo general, solo los domingos), a saber, desde Procida a las **18.45** y a las **20.00** y desde Pozzuoli a las **19.20** y a las **20.50**. Estos servicios también se mantuvieron sin cambios también en términos de horarios a partir del 1 de octubre de 2011.

([159]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, se autorizó a Procida Lines a prestar dieciséis servicios mixtos durante todo el año, pero no siempre a diario, once en condiciones de mercado (desde Procida a las **5.50**, a las **10.45**, a las **15.25**, a las **17.30** y a las **19.15**; y desde Pozzuoli a las **5.05**, a las **9.25**, a las **13.35**, a las **16.25**, a las **18.25** y a las **20.00**) y cinco en régimen de OSP [desde Procida a las **4.00** (solo los viernes), a las **7.50** y a las **12.40**; desde Pozzuoli a las **7.05** y a las **11.50**]. A partir del 1 de octubre de 2011, se autorizó a Procida Lines a prestar quince servicios mixtos durante todo el año, pero no siempre a diario, catorce en condiciones de mercado [desde Procida a las **4.00** (solo los viernes), a las **7.50**, a las **10.45**, a las **12.40**, a las **15.25**, a las **17.30** y a las **19.15**; y desde Pozzuoli a las **5.05**, a las **7.05**, a las **11.50**, a las **13.35**, a las **16.25**, a las **18.25** y a las **20.00**] y uno en régimen de OSP (desde Procida a las **5.50**). Sin embargo, Italia explicó que estos servicios casi nunca se prestaron en el período 2012-2015. Por ejemplo, por lo que se refiere al servicio sujeto a OSP, una vez comprobado que Procida Lines no cumplía las OSP, mediante el Decreto Ejecutivo n.º 18, de 29 de febrero de 2012, la Región de Campania revocó el servicio sujeto a OSP de Procida Lines y lo encomendó a Gestour hasta el 31 de diciembre de 2012.

([160]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, Gestour prestó trece servicios mixtos diarios por transbordador (cincuenta minutos de viaje) durante todo el año, ocho en condiciones de mercado (desde Pozzuoli a las **6.00**, a las **8.30**, a las **10.35** y a las **12.55**; desde Procida a las **6.50**, a las **9.30**, a las **11.20** y a las **17.05**) y cinco en régimen de OSP (desde Pozzuoli a las **15.05**, a las **17.55** y a las **19.50**; desde Procida a las **14.05** y a las **18.55**). A partir del 1 de octubre de 2011, Gestour prestó nueve servicios mixtos diarios por transbordador (cincuenta minutos de viaje) durante todo el año en condiciones de mercado (desde Pozzuoli a las **6.00**, a las **8.30**, a las **10.35**, a las **12.55** y a las **19.50**; desde Procida a las **6.50**, a las **9.30**, a las **11.20** y a las **18.55**).

([161]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, SNAV explotó nueve servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala en régimen de OSP, dos durante todo el año (a saber, desde Procida a las **7.35** y a las **10.05**) y siete durante el período estival [a saber, desde Nápoles (Beverello) a las **8.20**, a las **12.30**, a las **16.20**, a las **18.40** y a las **18.45**; y desde Procida a las **13.50** y a las **18.00**]. A partir del 1 de octubre de 2011, SNAV explotó diez servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala (veinte minutos de viaje), ocho de los cuales durante todo el año en régimen de OSP [a saber, desde Procida a las **7.30**, a las **10.10**, a las **14.15** y a las **18.05**; y desde Nápoles (Beverello) a las **8.25**, a las **12.30**, a las **16.20** y a las **19.00**]; y dos solo en verano en condiciones de mercado [desde Procida a las **11.45** y desde Nápoles (Beverello) a las **18.45**].

([162]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, Medmar prestó dos servicios mixtos diarios por transbordador (sesenta minutos de viaje) en régimen de OSP durante todo el año, a saber, desde Nápoles (Calata Massa) a las **24.00** y desde Procida a las **22.40**. A partir del 1 de octubre de 2011, Medmar explotó dos servicios mixtos en régimen de OSP durante todo el año, a saber, desde Nápoles (Calata Massa) a las **00.20** y desde Procida a las **11.15**, y un servicio mixto en régimen de OSP durante el período estival (no siempre a diario) desde Procida a las **23.00**.

refiere a los servicios de transporte de pasajeros, Italia explicó que Caremar estaba obligada a mantener los buques en la isla durante la noche para garantizar el primer trayecto del día (salida de Ponza a las 5.30) y una conexión diaria con el continente por motivos de estudio y trabajo (regreso a Ponza a las 17.30). La disponibilidad de buques en la isla durante la noche también tenía por objeto garantizar el transporte marítimo hacia el continente en caso de emergencia médica que no pudiera atenderse con el transporte aéreo de emergencia (por ejemplo, helicópteros).

b) En la ruta **Ponza/Anzio**, además de Caremar, solo había una compañía marítima, Vetor, que prestaba dos servicios diarios de pasajeros por hidroala durante la temporada alta en condiciones de mercado, mientras que, durante la temporada baja, Vetor solo operaba dos trayectos los sábados en régimen de OSP. Según Italia, los servicios mixtos de Caremar estaban justificados por razones de desarrollo social y económico y tenían por objeto garantizar a los pasajeros con vehículos la posibilidad de realizar viajes de ida y vuelta desde o hacia Ponza durante todo el año. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, Italia explicó que los servicios de Vetor no eran fiables, ya que la empresa a menudo cancelaba el trayecto, especialmente en caso de mal tiempo.

c) En la ruta **Formia/Ventotene**, además de Caremar, había otras dos compañías marítimas que explotaban la ruta: Vetor y Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. («SNAP»). Vetor prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala durante la temporada baja y un servicio de transporte de pasajeros por hidroala los lunes durante la temporada alta, ambos en régimen de OSP. SNAP prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala durante la temporada alta en condiciones de mercado. Según Italia, los servicios de Caremar eran necesarios para permitir a los residentes de Ventotene viajar al continente por motivos profesionales o de estudio, ya que Caremar garantizaba el primer viaje del día desde Ventotene por transbordador a las 5.30 y un servicio diario de transporte de pasajeros desde Ventotene por hidroala a las 6.45. Además, dado que los buques de Caremar permanecían en la isla durante la noche, permitían el transporte marítimo al continente en caso de emergencia médica.

(187) Por lo que respecta a las observaciones de Medmar (véase la sección 7.1), Italia consideró parciales e incompletas las conclusiones alcanzadas por Medmar en cuanto a la equivalencia de sus servicios con los prestados por Caremar. Según Italia, Medmar se limita a comparar sus servicios con los prestados por Caremar en determinadas rutas, tomando como referencia únicamente la frecuencia diaria de los trayectos, mientras que no lleva a cabo ninguna evaluación teniendo en cuenta el horario, la estacionalidad, los tipos de transporte y las tarifas. En particular, por lo que se refiere a la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Italia subrayó que Caremar era la única empresa que prestaba servicios de transporte marítimo suficientemente fiables en el momento de la definición de las OSP y que la ruta siempre ha sido esencial para satisfacer las necesidades de movilidad de los estudiantes de ambas islas, así como los requisitos sanitarios relacionados con la posibilidad de que los residentes de Procida lleguen a los hospitales de Pozzuoli e Ischia.

(188) En respuesta a la alegación de Medmar de que Caremar no necesitaba compensación alguna por los servicios prestados, ya que Medmar también prestaba algunos servicios en régimen de OSP sin compensación en las mismas rutas, Italia explicó que, al encomendar las OSP, lo hizo de conformidad con el Reglamento (CEE) n.º 3577/92, que permite adjudicar OSP horizontalmente a todos los armadores interesados. La imposición de OSP se llevó a cabo en dos fases. En primer lugar, Italia impuso OSP a los operadores interesados en determinadas rutas sin compensación. En segundo lugar, en caso de que las empresas no desearan explotar las rutas sin compensación, la Región de Campania habría convocado un procedimiento de licitación pública para determinar la empresa a la que se adjudicaría un contrato de servicio público y una compensación correspondiente. Por tanto, en opinión de la Región de Campania, Medmar aceptó ejecutar las OSP sin compensación, como se indica en el acto de sumisión firmado por la empresa.

(189) En general, teniendo en cuenta las OSP impuestas a Caremar y las impuestas a sus competidores (véanse los considerandos 182 a 186), Italia sostiene que los servicios de los competidores sujetos a OSP constituyen esencialmente servicios que los competidores de Caremar aceptaron prestar en el contexto de sus respectivas actividades marítimas. Estas OSP no eran comparables a las que debía prestar Caremar, ya que los operadores podían desvincularse avisando a la Región de Campania con poca antelación y, además, las OSP no estaban sujetas a sanciones en caso de incumplimiento. Por último, la existencia de estas OSP impuestas a los competidores de Caremar no ha eliminado el contrato de servicio público celebrado con Caremar para seguir satisfaciendo las necesidades de continuidad territorial de las autoridades locales, como ha comprobado periódicamente la Región de Campania en el marco de la revisión de los programas marítimos que tuvo en cuenta tanto los servicios prestados en régimen de OSP como el contrato de servicio público celebrado con Caremar.

8.2. **Acerca de la privatización de Caremar**

(190) Italia afirma que, a raíz de la solicitud de información de la Comisión de 26 de octubre de 2011 y de las observaciones de la Comisión de 22 de diciembre de 2011 y 14 de marzo de 2012, modificó la invitación a presentar ofertas para la privatización de Caremar de conformidad con las exigencias de la Comisión destinadas a garantizar la transparencia y la no discriminación en el procedimiento.

(191) Por ejemplo, se eliminó toda discriminación basada en la nacionalidad del operador económico que presenta la oferta. En cualquier caso, Italia subraya que en el pliego de condiciones no existía ninguna condición que implicara el mantenimiento del personal empleado por Caremar, ni ninguna condición relativa a las relaciones laborales existentes con la empresa.

(192) Además, Italia modificó el requisito de admisibilidad relativo a la capacidad económica y financiera, eliminando las cláusulas que permitían únicamente a las compañías marítimas participar en el procedimiento de licitación, permitiendo así una máxima participación y la mejor ponderación con respecto a los valores económicos del procedimiento. Por lo que se refiere al criterio de adjudicación, Italia confirma que el criterio de selección era el precio neto más elevado.

(193) Por consiguiente, Italia considera que el proceso de privatización de Caremar, aunque no fue concebido como una venta de acciones en bolsa, debe considerarse transparente, incondicional y no discriminatorio, garantizando así una máxima participación.

8.3. **Acerca de la conformidad del nuevo contrato de servicio público con los criterios Altmark**

(194) Italia alega que el nuevo contrato de servicio público cumple los cuatro criterios Altmark por las siguientes razones:

a) por lo que se refiere al primer criterio Altmark, Italia alega que la misión pública definida en el contrato se refiere a las rutas de cabotaje insular que conectan la Italia continental con los puertos de las islas pequeñas. Estas rutas tienen por objeto garantizar, en términos de regularidad y frecuencia, un servicio indispensable para el desarrollo económico de las islas, satisfaciendo al mismo tiempo las necesidades esenciales de movilidad de las comunidades insulares, garantizando la efectividad del derecho constitucional a la continuidad territorial. Además, el nuevo contrato define claramente los servicios que deben prestarse, los tipos de buques que deben utilizarse y las franjas horarias que deben respetarse, incluidos los trayectos vespertinos y nocturnos y las restricciones tarifarias que deben cumplirse;

b) el segundo criterio Altmark no fue impugnado por la Comisión en su Decisión de incoación de 2011;

c) por lo que se refiere al tercer criterio Altmark, Italia excluye toda posibilidad de que Caremar haya recibido una compensación que superara el nivel necesario para cubrir los gastos ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de esas obligaciones. En particular, Italia alega que el nuevo contrato de servicio público incluye cláusulas de reembolso suficientes porque, como se establece, por ejemplo, en su artículo 18, titulado «Recuperación de la compensación excesiva», toda compensación excesiva debía ser reembolsada por la empresa en un plazo de treinta días a partir de la solicitud correspondiente. Esto es lo que ocurrió en los ejercicios 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019, en los que, de conformidad con el procedimiento de verificación previsto en el contrato, se detectó una compensación excesiva para esos períodos y se recuperó (véase el considerando 96);

d) Italia considera que también se cumple el cuarto criterio Altmark, ya que la adjudicación del contrato de servicio público fue objeto de un procedimiento de licitación transparente y competitivo, con la participación de varios operadores, que permitió seleccionar al licitador capaz de prestar los servicios al menor coste posible. En relación con las dudas de la Comisión sobre la vinculación del nuevo contrato de servicio público con la privatización de Caremar, Italia aclara que se realizaron todos los ajustes necesarios, sobre la base de la solicitud de la Comisión, en el proyecto de pliego de condiciones para adaptarlo al marco legislativo pertinente.

8.4. **Acerca de la prima de riesgo del 6,5 % establecida en la Deliberación 111/2007 a partir de 2010 y el 10,55 % aplicado al nuevo contrato de servicio público**

(195) En la Decisión de incoación de 2011, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que la prima de riesgo del 6,5 % no parecía reflejar un nivel de riesgo adecuado, teniendo en cuenta que no parecía que los operadores asumieran los riesgos que normalmente se asumen en la prestación de servicios de transporte marítimo (véase el considerando 247 de la Decisión de incoación de 2011).

(196) Según las autoridades italianas, las conclusiones preliminares de la Comisión parecen basarse en una interpretación errónea del parámetro de la prima de riesgo. La prima de riesgo no constituye una compensación para cubrir los costes que el operador tendría que soportar de alguna manera en el ejercicio de sus actividades, ya que, con carácter subsidiario, la actividad sería deficitaria. Italia alega que ningún empresario decidiría en ningún momento emprender una actividad con el único fin de cubrir sus costes. En efecto, el tercer criterio Altmark prevé un rendimiento razonable del capital (beneficio) que requeriría una empresa media para evaluar si presta o no el SIEG durante toda la vigencia del período de atribución. Por tanto, la prima de riesgo en cuestión es la remuneración necesaria para ejecutar las OSP, que corresponde al empresario que asume y gestiona el riesgo empresarial.

(197) Italia subraya que la prima de riesgo se determina mediante análisis macroeconómicos que atribuyen una prima de riesgo media al país o zona de referencia para el sector en cuestión. Según la IESE Business School, el 6,4 % es una prima de riesgo país adecuada para Italia. Por tanto, esta prima se ajusta plenamente a la prima de riesgo del 4 % indicada en la Deliberación 111/2007, con un incremento del 2,5 % para los servicios no exclusivos (prima de riesgo del 6,5 %). Italia aclara que la prima de riesgo del 6,5 % correspondía también a la tasa de rendimiento del capital invertido de que gozó Caremar en 2009, durante el primer año de prórroga del convenio inicial. Además, Italia hace referencia a la Decisión de la Comisión de 13 de junio de 2017 relativa a la conexión marítima rápida de pasajeros en Italia entre Messina y Reggio Calabria, en la que no se impugnó la metodología de cálculo, utilizando el 8 % fijo como tasa de remuneración esperada. En particular, en este último caso, la Comisión aceptó un porcentaje del 8 % compuesto por la prima de riesgo del 6,5 % a que se refiere la Deliberación 111/2007, habida cuenta de que el contrato no implicaba la concesión de derechos exclusivos, más un aumento adicional del 1,5 %, dada la corta duración del contrato.

(198) La tasa (bruta) del 6,5 % se utilizó hasta 2015, mientras que posteriormente, para el nuevo contrato de servicio público, la tasa de rendimiento del capital invertido que se tuvo en cuenta a efectos de la compensación se fijó en el 10,55 %, lo que se consideró un beneficio razonable, habida cuenta del riesgo asumido por Caremar en la prestación de los servicios sujetos a OSP. Italia alega que la tasa es superior a la de los contratos anteriores, que fijaban un tipo del 6,5 %, debido al elevado riesgo empresarial al que está expuesta Caremar a causa de la probable compensación insuficiente que podría surgir a lo largo de los nueve años de duración del nuevo contrato de servicio público (por ejemplo, la volatilidad de los precios del combustible). Italia señala que, en el marco del nuevo contrato de servicio público, Caremar soporta íntegramente cualquier compensación insuficiente igual o inferior al 5 % de la compensación total, pero también está expuesta a un riesgo de compensación insuficiente superior al 5 % de la compensación total. En efecto, el mecanismo de reequilibrio previsto en el artículo 17 del nuevo contrato de servicio público no es obligatorio (la revisión de los parámetros clave de la compensación solo está «permitida», lo que implica que la Región de Campania no tiene que aceptarla necesariamente) y, dadas sus características (es decir,

la ausencia de retroactividad y la posibilidad de ajustar la compensación solo mediante cambios en los parámetros de la prestación del servicio), solo tiene efectos limitados sobre el equilibrio económico del contrato. Según Italia, Caremar i) soporta cualquier compensación insuficiente (incluso superior al 5 % de la compensación total) recibida en los tres primeros años del contrato y en los tres últimos años del contrato, dado que el mecanismo de reequilibrio solo aborda los parámetros de compensación vinculados a la prestación del servicio y solo para el futuro, ii) soporta cualquier compensación insuficiente igual o inferior al 5 % recibida en los seis años restantes del contrato, y iii) podría soportar una compensación insuficiente superior al 5 % en todos o algunos de los seis años restantes del contrato si el mecanismo de reequilibrio no se activa o solo se activa para tres de los seis años.

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

(199) Italia aclara que el servicio se adjudicó tras un procedimiento de contratación pública abierto, transparente y no discriminatorio. El servicio de conexión marítima entre las islas del golfo de Nápoles garantiza la continuidad territorial y permite la movilidad de los residentes que utilizan el servicio a diario por motivos de trabajo y estudio. En tales casos, el servicio prestado no es comparable en cuanto a regularidad y frecuencia de las conexiones ni en cuanto al tipo de buque. Además, la compensación no supera el nivel necesario para cubrir los gastos ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta un beneficio razonable. Por último, el importe de la compensación se determinó en el marco de un procedimiento de licitación, sobre la base de los criterios establecidos en la Deliberación 111/2007.

(200) En este contexto, Italia sostiene que se han establecido mecanismos (por ejemplo, mediante el artículo 17 del contrato de servicio público, verificación del equilibrio económico-financiero, y el artículo 18 del contrato de servicio público, recuperación de la compensación excesiva) para evitar que Caremar reciba una compensación excesiva con arreglo al punto 49 del Marco SIEG de 2011.

(201) Además, por lo que respecta al hecho de si se llevó a cabo una consulta pública antes de celebrar el nuevo contrato de servicio público de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG de 2011, Italia subraya que la definición de planes estratégicos de enlaces marítimos de SIEG regionales en la Región de Campania es el resultado de un complejo proceso de toma de decisiones en el que participan, entre otros, las autoridades locales afectadas y asociaciones comerciales. La Región de Campania ha comprobado periódicamente la situación del mercado y la adecuación de los servicios públicos a las necesidades expresadas por las autoridades locales y los usuarios, mediante investigaciones de mercado exhaustivas y actualizadas periódicamente.

8.6. **Acerca de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre y las medidas establecidas en la Ley 163/2010**

(202) Italia aclaró que todos los operadores de transbordadores, incluida Caremar, pagan habitualmente tasas a las autoridades portuarias por los puntos de amarre. Sin embargo, en cuanto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, Italia reconoce que Caremar no pagó ninguna tasa adicional. Italia afirma que nunca se ha aplicado la disposición de prioridad en la asignación de los puntos de amarre. La prioridad en la asignación de los puntos de amarre no está remunerada, por lo que la medida proporciona una ventaja reglamentaria, que no implica ninguna transferencia de recursos estatales y solo se refiere a las rutas sujetas a OSP. Por consiguiente, según las autoridades italianas, la medida no constituye ayuda estatal.

(203) En cuanto a las medidas establecidas en la Ley 163/2010, Italia señala que Caremar recibió 2 115 000 EUR, que se utilizaron exclusivamente para modernizar sus buques con el fin de cumplir las normas internacionales de seguridad ([163]) y nunca se utilizaron con fines de liquidez. Además, por lo que se refiere a las ventajas fiscales, Italia aclara que Caremar no se benefició de dichas ventajas, mientras que, por lo que respecta a los fondos del FAS, estos no se han desembolsado a Caremar. En particular, Italia aclaró que el artículo 1, apartado 5 *ter*, de la Ley 163/2010 permitía a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar parte de la compensación periódica por servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos, en caso de que los créditos presupuestarios resultaran insuficientes, y que los recursos del FAS no estaban destinados a servir de compensación adicional para Caremar o SNAV/Rifim (o para cualquiera de las empresas del antiguo grupo Tirrenia o sus respectivos compradores).

9. **EVALUACIÓN**

9.1. **Subsistencia de una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE**

(204) El artículo 107, apartado 1, del TFUE dispone que «serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o que amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(205) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE son acumulativos. Por tanto, a fin de determinar si las medidas notificadas constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, deben cumplirse todas las condiciones mencionadas. El apoyo financiero tendrá que:

a) ser otorgado por un Estado miembro o mediante fondos estatales;

b) favorecer a determinadas empresas o producciones;

c) falsear o amenazar falsear la competencia;

d) afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(206) La Comisión señala que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre está indisolublemente ligada a la prestación de los SIEG por parte de Caremar y su comprador SNAV/Rifim. Por lo tanto, esta medida se evaluará de forma conjunta con la correspondiente compensación por servicio público concedida a estas empresas (véanse las secciones 9.1.1 y 9.1.2).

(207) Además, la Comisión observa que el nuevo contrato de servicio público entre Italia y Caremar debería evaluarse conjuntamente con la privatización de Caremar. Esta evaluación conjunta es adecuada porque, en esencia, Italia organizó una licitación para el nuevo contrato de servicio público por el cual el adjudicatario debía adquirir la totalidad del capital social de Caremar para cumplir las OSP establecidas en dicho contrato de servicio público. En la licitación no existía la posibilidad de presentar ofertas separadas para la privatización de Caremar y el nuevo contrato de servicio público.

9.1.1. *La compensación por servicio público y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre concedidas a Caremar desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de julio de 2012, en virtud del convenio inicial prorrogado*

9.1.1.1. Fondos estatales

(208) Italia confió a Caremar la prestación de servicios de transporte marítimo en las rutas específicas que se detallan en el convenio inicial, posteriormente prorrogado. El convenio inicial se celebró con el Estado y la compensación por servicio público resultante en favor de Caremar fue abonada por el Estado y la Región de Campania con cargo a su propio presupuesto. Por consiguiente, la compensación por servicio público abonada a Caremar es imputable al Estado y otorgada mediante fondos estatales.

([163]) Caremar asignó 1 410 000 EUR de dicho importe a la mejora de dos de los buques que posteriormente fueron transferidos de forma gratuita a Laziomar (Quirino y Tetide). El importe restante de 705 000 EUR se utilizó para la mejora de un buque que seguía siendo propiedad de Caremar.

(209) La Comisión toma nota de que, según Italia, todos los operadores de transbordadores pagan regularmente tasas a las correspondientes autoridades portuarias por los puntos de amarre pero que Caremar no pagó ninguna tasa adicional por la prioridad en la asignación de estos. Sin embargo, la Comisión considera que, en principio, Italia podría haber optado por imponer un derecho adicional por la concesión de dicha prioridad y, al no hacerlo, ha renunciado a percibir ingresos estatales. Asimismo, puesto que la prioridad en la asignación de puntos de amarre se concede por ley (véase el considerando 99) es imputable al Estado.

9.1.1.2. Selectividad

(210) Para poder ser calificada como ayuda estatal, una medida debe ser selectiva. Una medida es selectiva si se concede únicamente a determinadas empresas, mientras que otras empresas que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable dentro del mismo sector o en otros sectores (teniendo en cuenta que, en principio, todos los operadores económicos deben cubrir sus propios gastos) no reciben la misma ventaja. La compensación por servicio público en relación con la prestación de los servicios de transporte marítimo en cuestión se otorgó únicamente a Caremar y es, por tanto, selectiva ([164]). Dado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre se concedió únicamente a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar, es también selectiva.

9.1.1.3. Ventaja económica

(211) La Comisión recuerda que la compensación por servicio público concedida a una empresa puede no constituir una ventaja económica bajo determinadas condiciones estrictamente definidas.

(212) En particular, en la sentencia Altmark, el Tribunal de Justicia mantuvo que si una intervención estatal debe considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de OSP, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no entra en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(213) Sin embargo, el Tribunal de Justicia también aclaró que, para que dicha compensación por servicio público no sea calificada como ayuda estatal en un caso concreto, deben cumplirse los cuatro criterios acumulativos («criterios Altmark») que se resumen a continuación:

— la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de OSP y estas deben estar claramente definidas («primer criterio Altmark»),

— los parámetros para el cálculo de la compensación deben definirse previamente de forma objetiva y transparente («segundo criterio Altmark»),

— la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de dichas obligaciones («tercer criterio Altmark»),

— cuando, en un caso específico, la elección de la empresa encargada de ejecutar OSP no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público, habría soportado para ejecutar dichas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas («cuarto criterio Altmark»).

(214) La Comisión precisó cómo aplica los criterios Altmark en su comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de SIEG ([165]) («Comunicación SIEG»).

([164]) Sentencia de 13 de diciembre de 2017, Grecia/Comisión, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, apartado 79.

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

(215) Dado que deben cumplirse todos los criterios Altmark acumulativamente, el incumplimiento de cualquiera de estos criterios llevaría a la Comisión a la conclusión de que la medida objeto de análisis proporciona una ventaja económica al beneficiario. En este caso, la Comisión evaluará en primer lugar el cumplimiento del cuarto criterio Altmark.

(216) El cuarto criterio Altmark dispone que la compensación debe ser el mínimo necesario para no ser considerada ayuda estatal. Este criterio se considera cumplido cuando el beneficiario de la compensación por servicio público haya sido elegido en el marco de un procedimiento de licitación que permita elegir al licitador capaz de prestar los servicios con el menor coste para la colectividad, o si esto no es posible, cuando la compensación se haya calculado en referencia a los costes de una empresa eficiente.

(217) Para ninguna de las prórrogas del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 se seleccionó a Caremar tras un procedimiento de licitación pública que permitiera encomendar el servicio con el menor coste para la colectividad. Italia simplemente prorrogó el sistema en vigor mediante prórrogas del convenio inicial, autorizando de este modo al operador preestablecido a continuar recibiendo la compensación por la ejecución de las OSP.

(218) Asimismo, Italia no ha facilitado a la Comisión prueba alguna de que el nivel de compensación se haya calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

(219) Por lo que respecta a la compensación prevista en el convenio inicial prorrogado, Caremar presentó información sobre la aplicación de los criterios Altmark. En cuanto al argumento de Caremar de que se cumple el cuarto criterio Altmark porque la compensación se calculó sobre la base de los costes de una empresa eficiente (véase el considerando 140), por las razones expuestas en los considerandos 220 a 222, la Comisión considera que la información facilitada no es suficiente para cumplir la norma jurídica de dicha condición, tal como se explica en la Comunicación SIEG (véanse en particular los puntos 69 a 76).

(220) En primer lugar, el hecho de que Caremar tuviera costes inferiores a los de sus competidores, por sí solo, no es un criterio suficiente para considerar que Caremar es una empresa bien gestionada. Los costes más bajos también pueden derivarse de la depreciación de activos (por ejemplo, buques), que constituye un método de contabilidad para calcular el valor de los activos de una empresa a lo largo del tiempo y, por tanto, no puede utilizarse para medir la eficiencia de la empresa.

(221) En segundo lugar, la alegación de que Caremar utilizó su mano de obra durante el máximo de horas permitido por el contrato de trabajo, optimizando así la relación entre los costes de personal y el rendimiento del mismo, no ha sido corroborada por ninguna información sobre los coeficientes analíticos representativos de la productividad, ni se ha comparado tal práctica en lo que se refiere a la explotación de la mano de obra de Caremar con las estructuras de costes de otras empresas del sector.

(222) En tercer lugar, Caremar alega que, a pesar del considerable aumento del precio del combustible durante el período de prórroga del convenio inicial, siguió ofreciendo las OSP a las tarifas más bajas del mercado y sin solicitar un ajuste de la compensación. La Comisión considera que este argumento no es suficiente para considerar que Caremar es una empresa eficiente. Caremar no facilitó ninguna información adicional que demostrara, por ejemplo, el impacto de esta práctica en las cuentas financieras de la empresa, ni comparó su estructura de costes con las de otras empresas del sector. En consecuencia, Caremar no identificó un valor de referencia con respecto al cual pudiera evaluarse la supuesta gestión eficiente de su servicio.

(223) La Comisión concluye, por tanto, que el cuarto criterio Altmark no se ha cumplido en el caso que nos ocupa por lo que respecta a la prórroga del convenio inicial.

(224) Dado que los cuatro criterios Altmark no se cumplen acumulativamente en el presente caso, la Comisión concluye que la compensación por la explotación de las rutas marítimas en virtud de la prórroga del convenio inicial confirió una ventaja económica a Caremar.

(225) Con respecto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, la Comisión recuerda, en primer lugar, que la AGCM ha considerado al menos en dos ocasiones que esta medida tiene valor económico ([166]). No obstante, Caremar no paga tasa alguna por la prioridad en la asignación de los puntos de amarre. Sin embargo, la Comisión observa que esta prioridad en la asignación de los puntos de amarre tiene, al menos en teoría, el potencial de reducir los costes del operador (por ejemplo, porque el amarre garantizado puede reducir los tiempos de espera en los puertos y, por tanto, reducir los costes de combustible) o aumentar los ingresos (por ejemplo, porque algunos horarios atraen una mayor demanda de pasajeros). En efecto, en la medida en que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre permite un procedimiento de atraque más rápido, los usuarios del servicio de transporte marítimo pueden preferir al operador que se beneficia de dicha medida. Incluso si tales efectos solo se materializaran en circunstancias limitadas o fueran relativamente pequeños, la prioridad en la asignación de puntos de amarre constituye, no obstante, una ventaja económica para Caremar.

9.1.1.4. Efecto sobre la competencia y los intercambios comerciales

(226) Cuando la ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras que compiten en el mercado comercial de la UE, se considerará que esto afecta a las otras empresas ([167]). Basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia ([168]).

(227) En el caso que nos ocupa, el beneficiario lleva a cabo su actividad en competencia con otras empresas que prestan servicios de transporte marítimo en la Unión, en particular desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo ([169]) y del Reglamento (CEE) n.º 3577/92, por los que se liberaliza el mercado del transporte marítimo internacional y del cabotaje marítimo, respectivamente. Por tanto, es probable que la compensación por la explotación de rutas marítimas en el marco de la prórroga del convenio inicial afecte al comercio en la Unión y falsee la competencia en el mercado interior. Por los mismos motivos, esta conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

9.1.1.5. Conclusión

(228) Dado que se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la compensación por servicio público concedida a Caremar en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, en virtud de las sucesivas prórrogas del convenio inicial, así como la prioridad en la asignación de los puntos de amarre para las rutas de servicio público, constituye ayuda estatal para Caremar.

9.1.1.6. Ayuda nueva o existente

(229) La Comisión señala, en primer lugar, que la compensación concedida a Caremar (en su momento) por la ejecución de las obligaciones de servicio público marítimo hasta finales de 2008 no se evaluará en la presente Decisión (véase el considerando 17). La evaluación de dicha compensación, y de si puede o no considerarse ayuda existente en virtud del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92, es objeto de la Decisión (UE) 2020/1411 (véase el considerando 25).

([166]) Decisión (UE) 2020/1412, considerando 265.

([167]) Sentencia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, apartado 11; sentencia de 29 de abril de 2004, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, apartado 21; sentencia de 29 de abril de 2004, Italia/Comisión, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, apartado 44.

([168]) Asunto de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisión, T-214/95. ECLI:EU:T:1998:77.

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

(230) Con arreglo al artículo 1, letra c), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ([170]), por nueva ayuda se entiende «toda ayuda, es decir, los regímenes de ayudas y ayudas individuales, que no sea ayuda existente, incluidas las modificaciones de ayudas existentes». Por otra parte, el artículo 108, apartado 3, del TFUE establece que los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas existentes deben notificarse a la Comisión a su debido tiempo y no pueden ejecutarse antes de que en el procedimiento se haya llegado a una decisión definitiva ([171]). En consonancia con la postura de los órganos jurisdiccionales de la Unión ([172]), la Comisión considera que modificar (es decir, prorrogar) la duración de una medida de ayuda que tenía una fecha clara de vencimiento (es decir, el 31 de diciembre de 2008) es suficiente para que se convierta en una ayuda nueva, con independencia de si las características de la ayuda han cambiado o no. Este razonamiento se aplica al convenio inicial prorrogado, concebido como base jurídica para las prórrogas temporales (es decir, hasta la privatización de Caremar anunciada en 2009, véase el considerando 29) de las OSP compensadas confiadas a Caremar en virtud del convenio inicial.

(231) Por estos motivos, la Comisión considera que, con independencia del hecho de que la compensación concedida a Caremar (en su momento) hasta finales de 2008 se clasificara como ayuda existente en la Decisión (UE) 2020/1411, la compensación por servicio público concedida a Caremar del 1 de enero de 2009 al 31 de julio de 2012, en virtud de las sucesivas prórrogas del convenio inicial, debe considerarse ayuda nueva. Esta conclusión también se aplica a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre aplicable durante este período.

9.1.2. *Adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado a la privatización de Caremar*

(232) A fin de concluir si la adjudicación del nuevo contrato de servicio público asociado a la privatización de Caremar constituye una ventaja en favor de Caremar y su comprador, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión debe verificar el cumplimiento de los criterios Altmark (véase el considerando 213).

9.1.2.1. Primer criterio Altmark

(233) La Comisión recuerda que no hay ninguna definición uniforme y precisa de qué servicios pueden considerarse SIEG en el Derecho de la Unión, ya sea en el sentido del primer criterio Altmark o en el del artículo 106, apartado 2, del TFUE ([173]). El punto 46 de la Comunicación dice lo siguiente:

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

(234) Por consiguiente, se otorga a las autoridades nacionales la facultad de considerar determinados servicios como servicios de interés general y de estimar que deben llevarse a cabo sobre la base de OSP a fin de garantizar la protección del interés público cuando las fuerzas del mercado no sean suficientes para garantizar la prestación de dichos servicios en el nivel o las condiciones requeridos.

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

([171]) Asunto de 26 de octubre de 2016, P DEI y Comisión/Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, apartado 45.

([172]) Sentencia de 6 de marzo de 2002 (asuntos acumulados), Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco y Gasteizko Industria Lurra, S.A. (T-129/99) y Daewoo Electronics Manufacturing España, S.A. (T-148/99)/Comisión de las Comunidades Europeas, ECLI:EU:T:2002:59, apartado 175.

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

(235) En el ámbito del cabotaje, las normas de la Unión por las que se rigen las OSP se han detallado en el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 y, para el examen de posibles ayudas estatales a empresas que prestan servicios de transporte marítimo, en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo («Directrices marítimas» ([174]).

(236) El artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 establece lo siguiente:

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

(237) El artículo 2, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 establece que un contrato de servicio público puede comprender: servicios de transporte que cumplan normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad, servicios de transporte complementarios, servicios de transporte a precios y condiciones específicos, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones y adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

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

(239) De la reiterada jurisprudencia se desprende que las OSP solo pueden imponerse si están justificadas por la necesidad de garantizar unos servicios regulares de transporte marítimo adecuados que no pueden ser asegurados únicamente por las fuerzas del mercado ([175]). La Comunicación relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 ([176]) confirma que «la determinación de las rutas que requieren obligaciones de servicio público corresponde a los Estados miembros (incluidas las autoridades regionales y locales en su caso) y no a los armadores. Concretamente, pueden preverse obligaciones de servicio público para los servicios de cabotaje insular regulares donde el mercado resulta insuficiente para proveer unos servicios adecuados». Además, el artículo 2, apartado 4, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 define las OSP como «las obligaciones que el armador comunitario en cuestión no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial».

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

a) si existía una **demanda por parte de los usuarios**;

b) si dicha demanda no podía ser satisfecha por los operadores del mercado si no existía una obligación en ese sentido establecida por los poderes públicos **(existencia de una deficiencia del mercado)**;

c) si el recurso a simples OSP no habría sido suficiente para paliar tal carencia **(enfoque menos perjudicial)**.

([174]) Comunicación C(2004) 43 de la Comisión, Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

([175]) Sentencia de 20 de febrero de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

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

([177]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Comisión, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, apartados 130 y 134.

Demanda por parte de los usuarios

(241) En virtud del nuevo contrato de servicio público, se encomendó a Caremar la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros, vehículos (incluidos los vehículos de salvamento) y efectos postales, a tarifas predeterminadas, mediante transbordadores y buques rápidos (es decir, por TMV en el caso de los servicios mixtos o por hidroala en el caso de los servicios exclusivamente de pasajeros) con arreglo a los horarios indicados en el programa de transporte marítimo establecido por la Región de Campania, tal como se presenta en la sección 3.3.1. Las OSP impuestas a Caremar se referían a los puertos a los que se presta servicio, al tipo de buques asignados a las conexiones marítimas explotadas en régimen de servicio público, a la frecuencia, los horarios y la continuidad del servicio, a la calidad del servicio y a las tarifas máximas que debían cobrarse (véanse los considerandos 83 a 91).

(242) La Comisión observa que las OSP impuestas a Caremar en virtud del nuevo contrato de servicio público tienen por objeto garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas y satisfacer las necesidades de transporte de la población local (principalmente por motivos de trabajo y estudio) mediante servicios de transporte marítimo regulares y fiables (véase el considerando 199). La Comisión considera que, sin duda, estos pueden ser objetivos de interés público legítimos.

(243) Por lo que se refiere a las necesidades de la población local, Italia explicó que estas permanecieron sustancialmente inalteradas a lo largo de los años, como demuestran las consultas públicas llevadas a cabo por la Región de Campania en 2006-2007 y en 2010-2011 (véase el considerando 179), que confirmaron que los residentes de las islas del golfo de Nápoles dependían del transporte marítimo para sus desplazamientos diarios al continente. A este respecto, la Comisión observa que la situación del tráfico marítimo en el golfo de Nápoles es muy peculiar debido a la densidad de población extremadamente elevada de las islas de Capri, Ischia y Procida, tal como ha explicado Italia (véase el considerando 182).

(244) Lo anterior se ve confirmado por las estadísticas detalladas ruta por ruta facilitadas por Italia sobre los pasajeros, vehículos y mercancías transportados por Caremar en los años 2009 a 2021, que muestran que las rutas atendidas por Caremar se caracterizaron por una demanda significativa que se mantuvo constante a lo largo del tiempo (véase el considerando 174).

(245) Teniendo en cuenta que la demanda por parte de los usuarios se mantuvo constante a lo largo del tiempo, incluso durante los dos años anteriores a la imposición de OSP a Caremar en virtud del nuevo contrato de servicio público, Italia, y en particular las autoridades regionales interesadas, consideró acertadamente que existía una demanda real de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de servicios mixtos en las rutas del golfo de Nápoles que conectan las islas de Capri, Ischia y Procida con el continente (Nápoles, Sorrento y Pozzuoli).

Existencia de una deficiencia de mercado

(246) Según el punto 48 de la Comunicación SIEG, «no sería adecuado vincular obligaciones específicas de servicio público a una actividad que ya efectúan, o pueden efectuar satisfactoriamente y en condiciones, tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado» ([178]). Por consiguiente, la Comisión debe examinar si el servicio sería inadecuado si fuera prestado únicamente por las fuerzas del mercado. A este respecto, el punto 48 de la Comunicación SIEG establece que «la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si el Estado miembro ha cometido un error manifiesto».

(247) Dado que había otras compañías marítimas que operaban en las rutas contempladas en el nuevo contrato de servicio público (véase el considerando 184), la Comisión evaluará la situación competitiva de cada una de estas rutas antes de la celebración del nuevo contrato de servicio público para comprobar si los servicios prestados por dichos operadores eran equivalentes a los que Caremar debía prestar en virtud del nuevo contrato de servicio público y si habrían sido suficientes para garantizar la continuidad territorial entre las islas (Capri, Ischia y Procida) y el continente.

([178]) Sentencia de 20 de febrero de 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) y otros/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) A este respecto, en primer lugar, la Comisión señala que los residentes de dichas islas utilizan el transporte marítimo con destino u origen en las islas del golfo de Nápoles como transporte local que les ofrece conexiones muy frecuentes con el continente. En efecto, como ha explicado Italia (considerando 182), la densidad de población extremadamente elevada de las islas de Capri, Ischia y Procida hace que sean como un distrito continental. Esta situación requiere que el transporte marítimo sea casi tan frecuente como el transporte terrestre local con el fin de satisfacer las necesidades de los estudiantes y trabajadores que se desplazan a diario hacia o desde el continente. La evaluación de la existencia de una deficiencia de mercado debe tener debidamente en cuenta esta particularidad.

(249) En el cuadro 10 se muestra la situación competitiva de las ocho rutas explotadas por Caremar en el período 2012-2015, es decir, antes de la atribución del nuevo contrato de servicio público, sobre la base de la información facilitada por los competidores de Caremar en sus observaciones (véanse los considerandos 150, 151, 161 y 168) y por Italia (véase el considerando 184). En los considerandos 250 a 259, la Comisión presenta su evaluación de la situación competitiva que figura en el cuadro 10.

Cuadro 10

Situación competitiva en las rutas explotadas por Caremar en el período 2012-2015

Ruta	Caremar	Competidores
Capri/ Sorrento	Servicios mixtos por TMV durante todo el año: ocho trayectos diarios (desde Capri a las 7.00, a las 8.40, a las 13.35 y a las 18.45; y desde Sorrento a las 7.45, a las 9.25, a las 14.30 y a las 19.25).	**NLG:** solo servicios de pasajeros. **Aligruson:** servicios mixtos, pero solo en verano (desde Sorrento a las 11.30 y a las 14.00; y desde Capri a las 12.30 y a las 18.05) en condiciones de mercado. **SNAV:** servicios mixtos, pero solo en verano (desde Capri a las 7.35, a las 9.15, a las 12.10, a las 15.55, a las 17.40 y a las 18.05; y desde Sorrento a las 8.10, a las 11.25, a las 13.50 y a las 16.35) en condiciones de mercado.
Capri/ Nápoles	Servicios mixtos por TMV durante todo el año: seis trayectos diarios (desde Nápoles a las 5.35, a las 12.00 y a las 17.25; y desde Capri a las 10.20, a las 15.35 y a las 20.15). Servicios mixtos por transbordador en verano: seis trayectos diarios (desde Nápoles a las 7.25, a las 13.00 y a las 18.35; y desde Capri a las 5.40, a las 9.20 y a las 14.50). Servicios mixtos por transbordador en invierno: seis trayectos diarios (desde Nápoles a las 9.00 y a las 14.20; y desde Capri a las 6.45, a las 11.00, a las 16.15 y a las 20.10). Servicios mixtos por TMV del 1 de junio al 30 de septiembre: dos servicios diarios (desde Nápoles a las 21.35 y desde Capri a las 23.50).	**SNAV:** solo servicios de pasajeros. **NLG:** solo servicios de pasajeros. **Neapolis:** solo servicios de pasajeros.
Ischia/ Nápoles	Servicios mixtos por transbordador durante todo el año: cuatro trayectos diarios (**desde Ischia** a las **8.45** y a las **13.50**; y **desde Nápoles** a las **15.45** y a las **20.15**). Servicios de pasajeros por hidroala durante todo el año: un trayecto diario (**desde Nápoles** a las **14.45**).	**Medmar:** solo servicios mixtos, principalmente durante el verano. Cuatro trayectos diarios durante todo el año (**desde Nápoles** a las **8.35**, a las **14.10** y a las **18.30**; y **desde Ischia** a las **17.00** (en verano) o a las 16.35 (en invierno), todos en régimen de OSP. **Alilauro:** solo servicios de pasajeros, principalmente durante el verano. Solo cinco trayectos diarios durante todo el año (**desde Ischia** a las **6.30**, a las **9.25** y a las **19.55**; y **desde Nápoles** a las **7.35** y a las **20.10**), todos en régimen de OSP.

Ruta	Caremar	Competidores
Ischia/ Procida/ Nápoles	Servicios mixtos por transbordador durante todo el año: diez trayectos diarios [desde Nápoles a las 6.25 (con salida de Procida a las 7.30), a las 10.45 (con salida de Procida a las 11.50), a las 15.10 (con salida de Procida a las 16.20), a las 17.30 (con salida de Procida a las 18.35), a las 19.30 (con salida de Procida a las 20.30) y a las 21.55 (con salida de Procida a las 23.00); desde Ischia a las 12.55 (con salida de Procida a las 13.35), a las 15.20 (con salida de Procida a las 15.50), a las 17.20 (con salida de Procida a las 17.50) y a las 19.25 (con salida de Procida a las 20.30)]. Servicios mixtos por transbordador del 15 de junio al 15 de septiembre: dos trayectos diarios [desde Ischia a las 7.00 (con salida de Procida a las 7.25); y desde Nápoles a las 9.25 (con salida de Procida a las 10.30)]. Servicios de pasajeros por hidroala durante todo el año: nueve trayectos diarios [**desde Nápoles** a las **8.40** (con salida de Procida a las 9.30), a las **11.45** (con salida de Procida a las 12.25), a las **13.10** (con salida de Procida a las 13.50) y a las **18.15** (con salida de Procida a las 18.55); **desde Ischia** a las **6.45** (con salida de Procida a las 7.05), a las **10.15** (con salida de Procida a las 10.35), a las **13.00** (con salida de Procida a las 13.15), a las **14.30** (con salida de Procida a las 14.55) y a las **16.25** (con salida de Procida a las 16.45)]. Servicios de pasajeros por hidroala del 1 de junio al 30 de septiembre: dos trayectos diarios [**desde Ischia** a las **19.35** (con salida de Procida a las 20.00); y **desde Nápoles** a las **21.05** (con salida de Procida a las 21.50)].	**Medmar:** servicios mixtos por transbordador: — dos diarios durante todo el año en régimen de OSP [desde Ischia a las 6.25 (con salida de Procida a las 7.25) y a las 10.35 (con salida de Procida a las 11.15)]; y — uno (no siempre diario) en el verano en régimen de OSP [desde Ischia a las 22.20 (con salida de Procida a las 23.00)]. Sin embargo, según Italia, Medmar casi nunca prestó los servicios en la ruta Ischia/Procida/Nápoles en 2012-2015. **SNAV:** servicios de pasajeros por hidroala: — siete trayectos diarios en régimen de OSP durante todo el año [**desde Nápoles** a las **8.25** (con salida de Procida a las 9.05), a las **16.20** (con salida de Procida a las 17.00) y a las **19.00** (con salida de Procida a las 19.40); y **desde Ischia** a las **7.10** (con salida de Procida a las 7.30), a las **9.45** (con salida de Procida a las 10.10), a las **13.50** (con salida de Procida a las 14.15) y a las **17.40** (con salida de Procida a las 18.05)]; y — un trayecto diario en condiciones de mercado en verano [**desde Ischia** a las **11.25** (con salida de Procida a las 11.45)].

Ruta	Caremar	Competidores
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Servicios mixtos por transbordador durante todo el año: seis trayectos diarios [**desde Pozzuoli** a las **10.15** (con salida de Procida a las 10.55), a las **14.00** (con salida de Procida a las 14.30) y a las **18.55** (con salida de Procida a las 19.35); y **desde Ischia** a las **8.35** (con salida de Procida a las 9.00), a las **11.30** (con salida de Procida a las 11.55) y a las **17.30** (con salida de Procida a las 18.00)]. Servicios mixtos por transbordador del 16 de septiembre al 14 de junio: dos trayectos diarios [**desde Ischia** a las **7.20** (con salida de Procida a las 7.50); y **desde Pozzuoli** a las **9.00** (con salida de Procida a las 9.40)].	**Medmar:** servicios mixtos por transbordador, principalmente sin escala en Procida. Solo cuatro trayectos diarios con escala en Procida (**desde Ischia** a las **2.30** y a las **18.55**; y **desde Pozzuoli** a las **4.10** y a las **20.30**), todos en régimen de OSP y durante todo el año.
Ischia/ Procida	Además de los servicios prestados en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles, un servicio diario de pasajeros por hidroala durante todo el año (**desde Procida** a las **15.30**).	**SNAV:** además de los ocho trayectos (servicios de pasajeros) ofrecidos en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, SNAV ofreció en la ruta Ischia/Procida: — un servicio diario de pasajeros por hidroala durante todo el año en régimen de OSP (**desde Procida** a las **13.15**), — un servicio diario de pasajeros por hidroala durante todo el año en condiciones de mercado (**desde Ischia** a las **8.30**), — seis servicios diarios de pasajeros por hidroala en verano en condiciones de mercado (**desde Procida** a las **7.50**, a las **11.00**, a las **17.50** y a las **19.20**; y **desde Ischia** a las **18.30** y a las **19.45**). **Medmar:** trayectos ofrecidos como parte de los de las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: servicios mixtos en condiciones de mercado, pero principalmente en verano y no siempre a diario. Servicio muy inestable, ya que estos operadores utilizaban un tipo de buque que solo podía operar en buenas condiciones meteorológicas.
Procida/ Pozzuoli	Además de los servicios prestados en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, dos servicios diarios de pasajeros por hidroala (quince minutos de viaje) durante todo el año (**desde Procida** a las **8.10** y **desde Pozzuoli** a las **8.50**).	**Gestour:** nueve servicios mixtos diarios por transbordador (cincuenta minutos de viaje) durante todo el año en condiciones de mercado (**desde Pozzuoli** a las **6.00**, a las **8.30**, a las **10.35**, a las **12.55** y a las **19.50**; **desde Procida** a las **6.50**, a las **9.30**, a las **11.20** y a las **18.55**). **Ippocampo:** cuatro servicios mixtos en condiciones de mercado durante el verano, por lo general solo los domingos (desde Procida a las 18.45 y a las 20.00 y desde Pozzuoli a las 19.20 y a las 20.50). **Procida Lines:** según Italia, Procida Lines no operó en la ruta en el período 2012-2015.

Ruta	Caremar	Competidores
Procida/ Nápoles	Además de los servicios prestados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, cuatro servicios diarios de pasajeros por hidroala (cuarenta minutos de viaje) durante todo el año (**desde Procida** a las **6.35** y a las **9.20**; y **desde Nápoles** a las **7.30** y a las **17.45**).	**SNAV:** servicios de pasajeros por hidroala, además de los servicios prestados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles: — uno diario durante todo el año en régimen de OSP (**desde Nápoles** a las **12.30**), y — dos diarios en verano en condiciones de mercado (desde Nápoles a las 18.45). **Medmar:** servicios mixtos por transbordador, además de los prestados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles: — uno diario durante todo el año en régimen de OSP (desde Nápoles a las 00.20).

(250) Sobre la base de la información facilitada en el cuadro 10, la Comisión considera que los servicios ofrecidos por los competidores a partir del 1 de octubre de 2011 en las rutas explotadas por Caremar en el golfo de Nápoles en virtud del nuevo contrato de servicio público no son sustituibles por los ofrecidos por Caremar debido a las importantes diferencias en cuanto al tipo, la regularidad y la capacidad de los servicios ofrecidos, tal como se expone a continuación (véanse los considerandos 251 a 259).

(251) Por lo que se refiere a la ruta **Capri/Sorrento**, la Comisión observa que Caremar era el único operador que prestaba servicios mixtos en la ruta durante todo el año. En efecto, por una parte, NLG solo prestaba servicios de transporte de pasajeros, mientras que, por otra parte, los operadores que también prestaban servicios mixtos (Aligruson y SNAV) solo operaban en verano. No había ningún operador que garantizara servicios de transporte mixto entre Capri y Sorrento en invierno, dejando a los residentes de la isla, los propietarios de tiendas y los estudiantes sin la posibilidad de llevar su propio vehículo en el transbordador para desplazarse entre noviembre y abril. Por lo que se refiere a los demás meses del año, los servicios mixtos prestados por Aligruson y SNAV habrían dejado casi desatendidas las horas del día más solicitadas por los viajeros pendulares (y menos interesantes para los turistas), a saber, las primeras horas de la mañana ([179]) y las últimas horas de la tarde ([180]). Además, por lo que se refiere al período estival, los horarios de los competidores no habrían atendido satisfactoriamente las necesidades de los viajeros pendulares, habida cuenta de las diferencias con respecto a los horarios de Caremar. Por estas razones, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

(252) Por lo que se refiere a la ruta **Capri/ Nápoles**, la Comisión observa que Caremar era el único operador que prestaba servicios mixtos en la ruta. En efecto, las otras tres compañías marítimas que operaban en la ruta en el período 2012-2015 (SNAV, NLG y Neapolis) solo prestaban servicios de transporte de pasajeros. Estos servicios no podían satisfacer la demanda de transporte marítimo de los usuarios con vehículos, dejando a los residentes de la isla, los propietarios de tiendas y los estudiantes sin la posibilidad de llevar su propio vehículo en el transbordador para desplazarse. Esto incluye también el transporte marítimo de ambulancias para hacer frente a cualquier emergencia médica o de otro tipo en caso de indisponibilidad de transporte aéreo de emergencia por helicóptero. A este respecto, la Comisión señala que los helicópteros solo podían aterrizar o despegar en zonas equipadas para este tipo de transporte aéreo y siempre que las condiciones meteorológicas lo permitieran ([181]). En la isla de Capri solo hay un

([179]) De hecho, en ausencia de Caremar (que estaba obligada a ofrecer el primer trayecto desde Capri a las 7.00 y el primer trayecto desde Sorrento a las 7.45), el primer trayecto por la mañana habría sido ofrecido por SNAV solo a las 7.35 desde Capri y a las 8.10 desde Sorrento. Además de estos dos trayectos, los usuarios no habrían tenido ninguna otra posibilidad de llegar a su destino a primera hora de la mañana, teniendo en cuenta que los siguientes trayectos habrían sido solo a las 9.15 desde Capri y a las 11.25 desde Sorrento.

([180]) Por lo que se refiere a la tarde, en ausencia de Caremar, el último trayecto del día disponible habría sido desde Sorrento a las 16.35 (ofrecido por SNAV) y desde Capri a las 18.05 (ofrecido por SNAV y Aligruson), mientras que Caremar estaba obligada a garantizar también un trayecto a las 19.25 desde Sorrento y a las 18.45 desde Capri.

([181]) Véanse, por ejemplo, la noticia de 15 de diciembre de 2017 disponible en el siguiente sitio web: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (consultado por última vez el 5.6.2024) y la noticia de 12 de enero de 2022 disponible en el siguiente sitio web: https://caprinews.it/?p=31904 (consultado por última vez el 5.6.2024).

helipuerto puntual, situado en el municipio de Anacapri y sirve también para vuelos privados. Los helicópteros suelen utilizarse para salvamento en zonas a las que las ambulancias no pueden acceder fácilmente o en el caso de los pacientes que necesitan transporte urgente a hospitales en el continente. En cambio, en casos menos urgentes, en los que el paciente pueda ser trasladado al hospital en ambulancia o en coche privado, o en caso de viento demasiado fuerte que no permita el aterrizaje o el despegue de helicópteros en el helipuerto puntual de Anacapri, el transporte marítimo por transbordador es el tipo de transporte más común al continente ([182]). Además, sin Caremar, no habría habido ningún operador que ofreciera el transporte de efectos postales hacia o desde Capri. La Comisión considera que una OSP limitada al transporte de vehículos y mercancías no habría sido adecuada porque los servicios de transporte de pasajeros prestados por los competidores en condiciones de mercado, por sí solos, no eran suficientes para garantizar un nivel adecuado de conectividad entre Capri y Nápoles. De hecho, solo se prestaban siete servicios diarios de transporte de pasajeros a lo largo de los años en condiciones de mercado: cinco trayectos ofrecidos por Neapolis (desde Capri a las 8.50, a las 14.10 y a las 17.30; y desde Nápoles a las 10.00 y a las 16.05) y dos trayectos ofrecidos por NLG (desde Capri a las 9.35 y a las 11.35). Por tanto, ningún operador del mercado prestaba servicios a primera hora de la mañana, mientras que Caremar tenía que garantizar el primer trayecto por la mañana de Capri a Nápoles (a las 5.40 en verano y a las 6.45 en invierno). La Comisión observa que la mayoría de los trayectos ofrecidos por los competidores de Caremar durante todo el año estaban sujetos a OSP ([183]), lo que sugiere que, en principio, el mercado no los habría ofrecido sin una solicitud formal de las autoridades públicas. Teniendo en cuenta que, como ha explicado Italia (considerando 182), el régimen de OSP vigente en el golfo de Nápoles no garantizaba la prestación eficaz del servicio, la inclusión de los servicios de transporte de pasajeros en el marco de las OSP impuestas a Caremar en esta ruta en virtud del nuevo contrato de servicio público era razonable. Por estas razones, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

(253) Por lo que se refiere a la ruta directa **Ischia/Nápoles**, la Comisión observa que Caremar prestó servicios mixtos por transbordador en competencia con Medmar y servicios de transporte de pasajeros por hidroala en competencia con Alilauro, que también ofrecía varios trayectos diarios durante todo el año. Sin embargo, los trayectos ofrecidos por los competidores de Caremar en esta ruta directa eran, en primer lugar, en momentos del día distintos de los ofrecidos por Caremar ([184]) y, en segundo lugar, estaban sujetos a OSP. Teniendo en cuenta los horarios y la frecuencia de los servicios que debía prestar Caremar durante todo el año (tal como se describe en el cuadro 10), es evidente que las OSP impuestas a Caremar tenían por objeto garantizar un número mínimo constante de conexiones diarias en las horas del día más importantes que no eran atendidas por los competidores de Caremar. Por esta razón, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo y de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta. Esta conclusión es válida incluso si se considera que la conexión directa Ischia/Nápoles sería sustituible por la que hace escala en Procida, a pesar de la diferente duración del viaje ([185]). En efecto, como se explica en el considerando 254, los servicios prestados por los competidores de Caremar en la ruta Ischia/Procida/Nápoles no eran suficientes para garantizar suficientes conexiones regulares entre Ischia y Nápoles.

(254) Por lo que se refiere a la ruta **Ischia/Procida/Nápoles**, la Comisión observa que, además de Caremar, también se autorizó a Medmar y Alilauro a ofrecer trayectos en esta ruta. Sin embargo, por lo que se refiere a los servicios de transporte mixto, la oferta de mercado era muy limitada, ya que el único proveedor de servicios de transporte mixto además de Caremar era Medmar, que prestaba un servicio mixto diario durante todo el año (desde Ischia a las 10.35) y dos servicios diarios en verano (desde Ischia a las 22.20 y desde Nápoles a las 00.20) que, según Italia, casi nunca se

([182]) Véase, por ejemplo, la noticia de 12 de agosto de 2019 disponible en el siguiente sitio web: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (consultado por última vez el 5.6.2024).

([183]) A saber, los trece servicios diarios de transporte de pasajeros prestados por SNAV en la ruta durante todo el año (once de ellos prestados conjuntamente con NLG) estaban sujetos a OSP; y de los quince trayectos diarios ofrecidos por NLG en esta ruta durante todo el año trece se prestaban en régimen de OSP (once de ellos conjuntamente con SNAV).

([184]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos prestados durante todo el año, desde Ischia, Caremar operaba a las 8.45 y a las 13.50, mientras que Medmar operaba a las 17.00 en verano y a las 16.35 en invierno; desde Nápoles, Caremar operaba a las 15.45 y a las 20.15, mientras que Medmar operaba a las 8.35, a las 14.10 y a las 18.30. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros prestados durante todo el año, desde Nápoles, Caremar operaba a las 14.45, mientras que Alilauro operaba a las 7.35 y a las 20.10. Caremar no prestaba servicios de transporte de pasajeros desde Ischia.

([185]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos por transbordador, la escala en Procida añade unos quince minutos de viaje (que dura 1 hora y 25 minutos en la ruta directa Ischia/Nápoles). Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros por hidroala, la escala en Procida añade casi treinta minutos de viaje (que dura 45 minutos en la ruta directa Ischia/Nápoles).

prestaban, a pesar de estar sujetos a OSP. Es evidente que la oferta de Medmar no era suficiente para satisfacer la demanda por parte de los usuarios de conexiones frecuentes y regulares entre Ischia, Procida y Nápoles. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, no había ningún operador que prestara servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ruta durante todo el año en condiciones de mercado. En efecto, los siete trayectos diarios ofrecidos por SNAV durante todo el año estaban sujetos a OSP. Además, los servicios de SNAV y de Caremar debían prestarse en diferentes momentos del día ([186]). El único servicio prestado por SNAV en condiciones de mercado en esta ruta era un trayecto diario desde Ischia a las 11.25 en el período estival. Es evidente que este servicio se dirigía sobre todo a la demanda turística y no era suficiente para satisfacer plenamente la demanda de los usuarios. Por estas razones, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo y de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

(255) Por lo que se refiere a la ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, la Comisión observa que Caremar la explotaba en competencia con Medmar, que también ofrecía trayectos diarios en la misma. Sin embargo, todos los trayectos diarios ofrecidos durante todo el año estaban sujetos a OSP; además, su número era limitado (dos trayectos diarios desde Ischia y dos desde Pozzuoli) y se ofrecían en momentos del día no atendidos por Caremar ([187]). Por tanto, no solo no había ningún operador marítimo que prestara servicios en esta ruta durante todo el año en condiciones de mercado, sino que los servicios prestados por Medmar en régimen de OSP no eran sustituibles por los servicios de Caremar, que cubrían momentos del día distintos. Por estas razones, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

(256) Por lo que se refiere a la ruta **Ischia/Procida**, la Comisión observa que Caremar está obligada a prestar, en virtud del nuevo contrato de servicio público, un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala durante todo el año (desde Procida a las 15.30), además de los servicios prestados en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles. La Región de Campania incluyó este servicio en régimen de OSP en el nuevo contrato de servicio público en respuesta a una solicitud expresa del municipio de Procida de un mayor número de conexiones desde Procida durante todo el año (véase el considerando 181). Esta solicitud estaba justificada por el hecho de que la mayoría de las conexiones a Procida ofrecidas por el mercado eran en verano y estaban destinadas principalmente a satisfacer la demanda turística. De hecho, el mercado solo ofrecía una conexión estable ([188]) en condiciones de mercado durante todo el año (desde Ischia a las 8.30, gestionada por SNAV). Como se ha mencionado (considerandos 254 y 255), no había ningún operador que ofreciera trayectos diarios (ni servicios de transporte de pasajeros ni servicios mixtos) durante todo el año en condiciones de mercado ([189]) en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles, y los servicios en régimen de OSP prestados por los competidores de Caremar no garantizaban las conexiones de transporte de pasajeros desde Procida por la tarde (entre las 14.30 y las 17.50). Por esta razón, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

([186]) Desde Nápoles, Caremar tenía que garantizar salidas a las 8.40, a las 11.45, a las 13.10 y a las 18.15; mientras que SNAV tenía que garantizar salidas a las 8.25, a las 16.20 y a las 19.00. Desde Ischia, Caremar tenía que garantizar salidas a las 6.45, a las 10.15, a las 13.00, a las 14.30 y a las 16.25; mientras que SNAV tenía que garantizar salidas a las 7.10, a las 9.45, a las 13.50 y a las 17.40.

([187]) Medmar operaba desde Ischia a las 2.30 y a las 18.55, y desde Pozzuoli a las 4.10 y a las 20.30; mientras que Caremar operaba desde Ischia a las 7.20 (solo en verano), a las 8.35, a las 11.30 y a las 17.30, y desde Pozzuoli a las 9.00 (solo en verano), a las 10.15, a las 14.00 y a las 18.55.

([188]) Los servicios mixtos prestados en condiciones de mercado por las compañías marítimas Ippocampo, Rumore y Capitan Morgan eran demasiado escasos e inestables para satisfacer las necesidades de conectividad de la población local. Como ha mencionado Italia [considerando 185, letra f)], estos operadores no solo utilizaban un tipo de buques que solo podía operar en buenas condiciones meteorológicas, sino que también tenían una oferta que se centraba principalmente en el período estival, y no siempre a diario. Por lo que se refiere a la ruta Ischia/Procida, la Comisión observa que los competidores de Caremar operaban principalmente en verano, y no siempre a diario. Solo Rumore ofrecía un servicio mixto diario durante todo el año en condiciones de mercado (desde Ischia a las 10.40).

([189]) Todos los servicios prestados por los competidores de Caremar en esas rutas durante todo el año estaban sujetos a OSP. En la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Medmar prestaba cuatro servicios mixtos diarios durante todo el año, todos ellos en régimen de OSP. En la ruta Ischia/Procida/Nápoles, Medmar tenía que prestar un servicio mixto diario durante todo el año en régimen de OSP y SNAV, siete servicios diarios de transporte de pasajeros durante todo el año, todos ellos sujetos a OSP.

(257) Por lo que se refiere a la ruta **Procida/Pozzuoli**, la Comisión observa que Caremar tenía que prestar dos servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala en la ruta durante todo el año, además de los servicios prestados en la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, mientras que los competidores de Caremar (Gestour, Ippocampo y Procida Lines) solo operaban servicios mixtos por transbordador en la ruta. Estos servicios eran mucho más lentos que los prestados por Caremar (cincuenta minutos de viaje por transbordador frente a quince minutos de viaje por hidroala) y, por tanto, no eran sustituibles. En cualquier caso, con independencia del grado de sustituibilidad de los servicios de transporte de pasajeros y de los servicios mixtos, la Comisión observa que los servicios prestados por los competidores de Caremar durante todo el año [solo Gestour y Procida Lines ([190]) estaban autorizados a prestar servicios durante todo el año] se prestaron en momentos del día distintos de los ofrecidos por Caremar ([191]), dejando desatendida una franja horaria importante para los viajeros pendulares (entre las 7.00 y las 9.00 desde Procida y entre las 9.00 y las 10.00 desde Pozzuoli). Por esta razón, Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

(258) Por lo que se refiere a la ruta **Procida/Nápoles**, la Comisión observa que Caremar tenía que prestar cuatro servicios diarios de transporte de pasajeros por hidroala durante todo el año, además de los servicios prestados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, mientras que Medmar y SNAV solo ofrecían, respectivamente, un trayecto diario además de los ofrecidos en la ruta Ischia/Procida/Nápoles (Medmar desde Nápoles a las 00.20 y SNAV desde Nápoles a las 12.30), ambos en régimen de OSP y en momentos del día distintos de los atendidos por Caremar ([192]). Además, incluso teniendo en cuenta los servicios prestados por SNAV y Medmar en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, no había ningún operador marítimo que prestara servicios de transporte de pasajeros en la ruta en condiciones de mercado durante todo el año y los servicios de transporte de pasajeros de Medmar y SNAV dejaban desatendidas algunas franjas horarias importantes para garantizar la conectividad de los viajeros pendulares (entre las 6.00 y las 7.00 y entre las 8.00 y las 10.00 desde Procida; y entre las 7.00 y las 8.00 y entre las 17.00 y las 18.00 desde Nápoles). Por esta razón, Italia no cometió un error manifiesto en el marco del nuevo contrato de servicio público al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

(259) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que las OSP establecidas en el nuevo contrato de servicio público con Caremar para la explotación de las ocho rutas mencionadas están justificadas por una auténtica necesidad pública de garantizar la continuidad territorial. En efecto, en el momento de la atribución del nuevo contrato de servicio público, las fuerzas del mercado por sí solas (incluso con la imposición de OSP) eran insuficientes para satisfacer las necesidades de servicio público determinadas por Italia, en cuanto a frecuencia, continuidad y regularidad.

(260) Esta conclusión se aplica también a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre de que goza Caremar para la prestación de los servicios en virtud del nuevo contrato de servicio público. Como se ha mencionado anteriormente, Italia ha confirmado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados con arreglo al régimen de servicio público y que es accesoria a dichos servicios en beneficio de su proveedor ([193]). De hecho, en el artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley 166/2009, se especifica claramente que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre es necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y para ejecutar las OSP (véase el considerando 99). En efecto, en ausencia de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, Caremar tendría que esperar su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que perjudicarían al objetivo de garantizar una conectividad fiable y adecuada para los ciudadanos. Un horario regular es sin duda necesario para responder a las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de estas últimas. Además, dado que el nuevo contrato de servicio público contiene obligaciones específicas relativas a las horas de salida en las rutas de servicio público, es necesario dar prioridad al atraque para garantizar que los puertos asignen puntos de amarre y tiempos de atraque de manera que el operador de servicio público pueda cumplir sus OSP. En este contexto, la Comisión considera que esta medida se otorga para posibilitar que Caremar lleve a cabo sus OSP que constituyen verdaderos SIEG (véase el considerando 267).

([190]) No obstante, según Italia, Procida Lines no prestó el servicio en el período 2012-2015.

([191]) Desde Procida, Caremar operaba durante todo el año a las 8.10, mientras que Gestour operaba durante todo el año a las 6.50, a las 9.30, a las 11.20 y a las 18.55 (y Procida Lines debía operar a las 5.50, a las 7.50, a las 10.45, a las 12.40, a las 15.25, a las 17.30 y a las 19.15). Desde Pozzuoli, Caremar operaba a las 8.50, mientras que Gestour operaba durante todo el año a las 6.50, a las 9.30, a las 11.20 y a las 18.55 (y Procida Lines debía operar a las 5.05, a las 7.05, a las 11.50, a las 13.35, a las 16.25, a las 18.25 y a las 20.00).

([192]) Desde Procida, Caremar prestaba servicios diarios de transporte de pasajeros a las 6.35 y a las 9.20; y, desde Nápoles, Caremar prestaba servicios diarios de transporte de pasajeros a las 7.30 y a las 17.45.

([193]) Por ejemplo, en el caso de Laziomar, cuando los servicios de transporte marítimo en las tres rutas del archipiélago de Pontino se transfirieron de Caremar a Laziomar, la prioridad en la asignación de los puntos de amarre relacionada con los puertos a los que se presta servicio en dichas rutas se transfirió automáticamente a Laziomar.

Enfoque menos perjudicial

(261) Italia ha optado por celebrar un contrato de servicio público con un operador (Caremar) a pesar de que varios operadores, como se muestra en el cuadro 10, también prestaban servicios en determinadas rutas en régimen de OSP sin compensación.

(262) La Comisión considera que el régimen de OSP sin compensación, que solo estuvo en vigor hasta 2017 en el golfo de Nápoles ([194]), no era en modo alguno comparable a las OSP impuestas a Caremar en virtud del nuevo contrato de servicio público por las razones que se exponen a continuación.

(263) En primer lugar, las OSP impuestas a los competidores de Caremar eran distintas de las contempladas en el nuevo contrato de servicio público porque solo se referían a la frecuencia, la regularidad, los tipos de buques utilizados (es decir, solo para pasajeros o para pasajeros, vehículos y mercancías) y las tarifas máximas, mientras que Caremar también estaba sujeta a obligaciones en términos de puntualidad, calidad y capacidad de los buques utilizados (véase el considerando 183).

(264) En segundo lugar, las OSP impuestas a los competidores de Caremar no estaban sujetas a sanciones que garantizaran la prestación del servicio en consonancia con las OSP; mientras que el nuevo contrato de servicio público contiene un sistema articulado de sanciones en caso de incumplimiento de las OSP (véanse los considerandos 90 y 91). Sobre la base de la información facilitada por Italia (véase el considerando 183), la Comisión acepta que la demanda por parte de los usuarios no podría haberse satisfecho mediante la imposición de OSP sin compensación porque en varias ocasiones los competidores de Caremar no cumplían las OSP ([195]) o no prestaban los servicios en régimen de OSP, ya que tenían derecho a eludir sus OSP mediante un preaviso de cuarenta y cinco días, podían solicitar la suspensión del servicio o simplemente podían negarse a seguir ejecutando las OSP ([196]).

(265) Por último, incluso si se ejecutaban, estas OSP no compensadas por sí solas no habrían sido suficientes para satisfacer plenamente las necesidades de servicio público determinadas por Italia, es decir, garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas satisfaciendo las necesidades de transporte de la población local (principalmente las necesidades por motivos de trabajo y estudio) a través de servicios regulares y fiables de transporte marítimo (véanse los considerandos 199 y 242), ya que dejaban desatendidas franjas horarias importantes para los viajeros pendulares.

(266) Además, la Comisión toma nota del argumento de Italia de que la elección de un contrato de servicio público también era necesaria con vistas a la privatización de Caremar. Más concretamente, Italia alega que la organización de una licitación para Caremar asociándola a un nuevo contrato de servicio público permitía garantizar la continuidad del servicio público marítimo y maximizar el valor para el Estado. Por esta razón, la Comisión aceptó (véase el considerando 105) que Italia organizara un procedimiento de licitación para Caremar asociada a un nuevo contrato de servicio público. Al hacerlo, la Comisión aceptó también, y lo reitera en la presente Decisión, que Italia no podía depender de nuevas OSP no compensadas que se aplicaran a todos los operadores, sino que debía celebrar un contrato de servicio público únicamente con Caremar.

Conclusión

(267) Sobre la base del anterior análisis, la Comisión concluye que Italia no ha cometido un error manifiesto al definir los servicios atribuidos a Caremar como SIEG en las rutas indicadas en el cuadro 10. Las dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de incoación de 2011 y en la Decisión de ampliación de 2012 quedan, pues, disipadas.

([194]) El sistema de OSP no compensadas permaneció en vigor hasta el 9 de enero de 2017. Desde el 10 de enero de 2017, Caremar ha sido el único operador de transporte marítimo sujeto a OSP en el golfo de Nápoles.
([195]) Véase la nota 126.
([196]) Véase la nota 125.

(268) Para concluir que se cumple el primer criterio Altmark, la Comisión aún debe comprobar si se habían encomendado a Caremar OSP claramente definidas y si se cumplían los requisitos del Reglamento (CEE) n.º 3577/92. Por lo que se refiere al primer punto, la Comisión observa que las OSP se describen claramente en el nuevo contrato de servicio público y sus anexos, que incluyen, por ejemplo, las especificaciones de los buques para cada ruta (véanse los considerandos 83 y 91). Del mismo modo, las normas que regulan la compensación se detallan en el nuevo contrato de servicio público, en la Ley 166/2009 y en la Deliberación 111/2007 (véanse los considerandos 92 a 96). El nuevo contrato de servicio público también tiene una duración clara (nueve años), identifica a Caremar como el gestor de servicio público e incluye disposiciones para evitar y recuperar cualquier compensación excesiva (véase el considerando 94). Por lo que se refiere al segundo punto, la Comisión observa que el nuevo contrato de servicio público se licitó de forma no discriminatoria con respecto a todos los armadores de la Unión, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 (véanse los considerandos 69 y 70). Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple el primer criterio Altmark.

(269) Dado que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre es una medida accesoria a los servicios en régimen de OSP determinados en el nuevo contrato de servicio público, la prioridad en la asignación de los puntos de amarre también cumple el primer criterio de la sentencia Altmark.

9.1.2.2. Segundo criterio Altmark

(270) La Comisión recuerda que en la Decisión de ampliación de 2012 (véase el considerando 205 de dicha Decisión) había considerado de forma preliminar que se cumple el segundo criterio de la sentencia Altmark.

(271) En este contexto, la Comisión señala que los parámetros utilizados para calcular la compensación se han establecido de antemano y cumplen los requisitos de transparencia en consonancia con el segundo criterio Altmark. Más concretamente, los parámetros sobre cuya base se calculó la compensación se explican detalladamente en la Deliberación 111/2007 y se han aplicado en el nuevo contrato de servicio público (véase el considerando 93). El método de cálculo de la compensación, incluidos, por ejemplo, los elementos de coste que deben tenerse en cuenta y la tasa de rendimiento del capital, se detallan en la Deliberación 111/2007 (véase el considerando 93). Puesto que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre no conlleva una compensación financiera para Caremar, la Comisión considera que esta medida cumple el segundo criterio Altmark.

(272) Por consiguiente, la Comisión concluye que se cumple el segundo criterio de la sentencia Altmark.

9.1.2.3. Tercer criterio Altmark

(273) De conformidad con el tercer criterio Altmark, la compensación recibida por la ejecución de SIEG no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por el cumplimiento de estas obligaciones.

(274) De conformidad con el artículo 16 del nuevo contrato de servicio público, la compensación por servicio público se cuantifica sobre la base de la metodología establecida en la Deliberación 111/2007 ([197]), según la cual la compensación no debe exceder de lo necesario para cubrir los costes netos ocasionados por la ejecución de las OSP (equilibrio económico y financiero), incluido un beneficio razonable. Como se ha mencionado anteriormente (véanse los considerandos 55 a 66), de conformidad con la Deliberación 111/2007, el alcance de los servicios, las tarifas máximas estipuladas por el contrato de servicio público y la compensación concedida realmente deben definirse de manera que otorguen al prestador del servicio la cobertura de los costes relacionados con la prestación del SIEG, teniendo en cuenta los demás ingresos y un beneficio razonable.

(275) La sentencia Altmark no ofrece una definición precisa de beneficio razonable. Según la Comunicación SIEG, por «beneficio razonable» se entiende el coeficiente de rendimiento del capital que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar o no el SIEG a lo largo de toda la duración del periodo de atribución, teniendo en cuenta el nivel de riesgo. El nivel de riesgo depende del sector en cuestión, el tipo de servicio y las características del mecanismo de compensación.

([197]) Artículo 16, apartado 1, del nuevo contrato de servicio público.

(276) En la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión expresó dudas sobre la proporcionalidad de la compensación abonada a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar. En particular, en relación con la compensación abonada a partir de 2010, la Comisión adoptó la opinión preliminar de que la prima de riesgo fija del 6,5 % no reflejaba un nivel adecuado de riesgo, ya que, a primera vista, Caremar no parecía asumir los riesgos soportados normalmente en la prestación de dichos servicios. En concreto, los elementos de coste tomados en cuenta para calcular la compensación incluyen todos los costes que conlleva la prestación del servicio, así como las variaciones, por ejemplo, en los precios del combustible. En consecuencia, la Comisión consideró en ese momento que Caremar podría haber recibido una compensación excesiva.

(277) La Comisión señala que algunos aspectos del método de compensación establecido en el nuevo contrato de servicio público parecen, en efecto, reducir el riesgo comercial incurrido por Caremar. La Comisión hace referencia, en particular, a las siguientes disposiciones:

— De conformidad con el artículo 13 del nuevo contrato de servicio público, Caremar puede solicitar anualmente a la Región de Campania el ajuste de las tarifas para los usuarios a la inflación, aunque la Región de Campania puede decidir no conceder el ajuste solicitado o suspender un ajuste ya concedido (véase el considerando 89).

— El artículo 17 del nuevo contrato de servicio público tiene por objeto mantener el equilibrio económico-financiero del servicio público. En particular, en caso de que la compensación por servicio público fuera insuficiente para cubrir el coste de los servicios encomendados por el nuevo contrato de servicio público, el artículo 17 permite revisar el sistema de tarifas, el alcance de los servicios públicos ofrecidos o los activos marítimos de Caremar. De conformidad con el artículo 17 del contrato, las partes comprobarán cada tres años sus condiciones de equilibrio económico y financiero de conformidad con los criterios previstos en la Deliberación 111/2007 y las normas establecidas en el contrato. A tal fin, Caremar enviará, a más tardar el 30 de junio del tercer año de cada período regulatorio, un informe actualizado con los resultados financieros del período de que se trate.

(278) Aunque estas garantías parecen reducir el riesgo comercial en que incurre Caremar, la Comisión considera que la empresa sigue expuesta al riesgo de que la compensación no sea suficiente para cubrir los costes de explotación del servicio. De hecho, como se ha mencionado anteriormente (considerando 93), el equilibrio económico y financiero del servicio solo se comprueba cada tres años y solo puede activarse un mecanismo de reequilibrio en caso de una compensación insuficiente de más del 5 % de la compensación total. Si la revisión muestra que la compensación no basta para cubrir el coste del servicio público, Caremar e Italia solo pueden acordar cambios para el siguiente período de tres años. Con arreglo al artículo 17, dichos cambios (si se producen) son el resultado de un procedimiento de negociación y, hasta que se alcance un acuerdo, Caremar debe continuar prestando el servicio público sin modificaciones. En consecuencia, Caremar sigue estando parcialmente expuesta al riesgo de que la compensación sea insuficiente para cubrir los costes de explotación del servicio. Si bien el artículo 17 del nuevo contrato de servicio público puede utilizarse para restablecer el equilibrio económico y financiero, esto se hace únicamente con carácter prospectivo y no pueden hacerse correcciones retroactivas de la posible compensación insuficiente.

(279) Por lo que se refiere al beneficio razonable permitido en virtud del nuevo contrato de servicio público, como se señala en el considerando 60, la Deliberación 111/2007 prevé que la prima de riesgo del 6,5 % se utilizaría para determinar el rendimiento del capital sobre la base de la fórmula del CMPC.

(280) Italia subraya que la prima de riesgo se determinó mediante análisis macroeconómicos que atribuyen una prima de riesgo media al país o zona de referencia para el sector en cuestión. Estos análisis determinaron una prima de riesgo media para Italia del 6,4 %. Por tanto, esta prima se ajusta plenamente a la prima de riesgo del 4 % indicada en la Deliberación 111/2007, con un incremento del 2,5 % para los servicios no exclusivos (prima de riesgo del 6,5 %). La tasa (bruta) del 6,5 % se utilizó hasta julio de 2015, mientras que posteriormente, para el nuevo contrato de servicio público, la tasa que se tuvo en cuenta a efectos de la compensación se fijó en el 10,55 %. Italia alega que la tasa es superior a la de los contratos anteriores, que fijaban un tipo del 6,5 %, debido al riesgo empresarial más elevado al que está expuesta Caremar a causa de la probable compensación insuficiente que podría surgir (véase el considerando 198).

(281) A este respecto, la Comisión señala que el nuevo contrato de servicio público no incluye ninguna cláusula que permita un ajuste de la compensación en caso de desviaciones contractuales, aparte de la disposición destinada a modificar el alcance del servicio público o el sistema tarifario. Por tanto, en caso de aumento del precio del combustible o de reducción significativa del tráfico de pasajeros, Caremar está expuesta a un riesgo de aumento del coste o de reducción de los ingresos y a la consiguiente compensación insuficiente. Como se señala en el considerando 278, el contrato de servicio público, en caso de compensación insuficiente, ofrece soluciones que solo afectan a la futura explotación del servicio público, mientras que las pérdidas ya sufridas no pueden cubrirse retroactivamente. Además, estas soluciones contractuales solo se aplican en caso de una compensación insuficiente de más del 5 % de la compensación total (véase el considerando 277), mientras que Caremar corre el riesgo de tener que soportar cualquier compensación insuficiente igual o inferior al 5 %, lo que evidentemente corresponde a un importe significativo en cifras anuales. Esto hace que la prestación del servicio sea particularmente arriesgada, ya que la empresa no puede contrarrestar retroactivamente esta compensación insuficiente mediante un aumento de las tarifas (que solo puede ajustarse para el futuro), una reducción del alcance de los servicios públicos ofrecidos o los bienes materiales de la empresa para la prestación de los servicios.

(282) La Comisión observa asimismo que el mecanismo mencionado expone a Caremar a un riesgo de compensación insuficiente superior al riesgo asumido por otras compañías marítimas en el mercado en el mismo período, para el que se consideró justificada una prima de riesgo del 6,5 %. Por ejemplo, por lo que se refiere a las empresas Compagnia Italiana di Navigazione, es decir, el comprador de Tirrenia di Navigazione, y Società Navigazione Siciliana, es decir, el comprador de Siremar, la Comisión consideró justificada una prima de riesgo del 6,5 % en virtud de los contratos de servicio público celebrados por las autoridades italianas competentes en 2012 y 2016 con Compagnia Italiana di Navigazione y Società Navigazione Siciliana, respectivamente, teniendo en cuenta que los operadores de transporte marítimo ya podían solicitar una revisión del equilibrio económico-financiero del contrato en caso de una compensación insuficiente de más del 3 % de la compensación total ([198]). Razonablemente, cuanto mayor sea el importe de la compensación insuficiente que debe soportar el operador, mayor será la prima de riesgo que pueda permitirse.

(283) Además de lo anterior, para determinar si el rendimiento del capital invertido del 10,55 % para Caremar es razonable, la Comisión ha calculado ([199]) el CMPC para las empresas de Europa Occidental que operan en el sector marítimo y de la construcción naval ([200]), teniendo en cuenta el riesgo país para Italia, para el año 2014 (es decir, el año anterior a la firma del nuevo contrato de servicio público por parte de Caremar). Dado que tanto el tipo sin riesgo (estimado por aproximación al bono del Estado alemán a diez años) como la prima de riesgo país para Italia (estimada por aproximación utilizando la calificación de Moody's del país o sobre la base de diferenciales CDS) varían a lo largo del año, se determinó el intervalo en que se situó el CMPC durante 2014. Para este año, el CMPC para las empresas de este sector osciló entre el 10,39 y el 11,84 %. Esto implica que una empresa que operaba en el sector marítimo y de la construcción naval, como Caremar, habría tenido que generar en 2014 un rendimiento dentro de este intervalo para cubrir su coste de financiación mediante endeudamiento y mediante fondos propios. En este contexto, y teniendo en cuenta los riesgos a los que está expuesta Caremar desde una perspectiva *ex ante* (véase el considerando 281), el rendimiento del capital invertido del 10,55 % para Caremar, seleccionada mediante un procedimiento de licitación abierto y competitivo, estaba en consonancia con los riesgos que corre al explotar servicios públicos en el marco del nuevo contrato de servicio público. Por tanto, la Comisión considera que, en los años anteriores a la encomienda de Caremar, un rendimiento del capital del 10,55 % desde una perspectiva *ex ante* estaba en consonancia con los riesgos que corre al explotar servicios públicos en el marco del nuevo contrato de servicio público.

([198]) Por lo que respecta a Compagnia Italiana di Navigazione, véase la Decisión (UE) 2020/1412 de la Comisión, de 2 de marzo de 2020, sobre las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) aplicadas por Italia en favor de Tirrenia di Navigazione y su adquirente Compagnia Italiana di Navigazione (DO L 332 de 12.10.2020, p. 45), considerandos 244 y 361. Por lo que respecta a Società Navigazione Siciliana, véase la Decisión (UE) 2022/448 de la Comisión, de 17 de junio de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia ha adoptado en favor de Siremar y de su comprador Società Navigazione Siciliana (DO L 97 de 24.3.2022, p. 1), considerando 362.

([199]) Para calcular el CMPC, la Comisión utilizó los conjuntos de datos publicados en el sitio web de Aswath Damodaran (catedrático de Finanzas de la Stern School of Business de la Universidad de Nueva York) y obtuvo los datos históricos sobre los bonos del Estado alemán de www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) El CMPC se calcula sobre la base de los datos de las empresas cotizadas. En este caso, la muestra está compuesta por sesenta y dos empresas europeas activas en el sector marítimo o de la construcción naval admitidas a cotización en una bolsa de valores. Esta muestra es la aproximación más cercana al sector en el que opera Caremar (no cotizada), a saber, el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y mercancías. Un inversor privado utilizaría un grupo de referencia similar para determinar el rendimiento que espera de Caremar.

(284) En aras de la exhaustividad, desde una perspectiva *ex post*, la Comisión observa que la compensación concedida a Caremar en virtud del nuevo contrato de servicio público se limita a 10 778 897 EUR anuales, con independencia del importe del beneficio razonable al que tenga derecho Caremar (véase el considerando 92). De conformidad con el punto 47 del Marco SIEG de 2011, la Comisión evalúa la existencia de una compensación excesiva durante toda la duración del contrato. Como se ilustra en el cuadro 11, sobre la base de la información facilitada por Italia, las cifras correspondientes al período 2015-2021 muestran que la compensación real por servicio público recibida por Caremar en algunos años superó el importe de compensación admisible en esos años (con excepción de los importes correspondientes a 2015, 2020 y 2021, que eran insuficientes para cubrir el coste neto del servicio, lo que dio lugar a una compensación insuficiente para esos años). Como se menciona en el considerando 96, toda compensación excesiva fue detectada por la Región de Campania y reembolsada por Caremar de conformidad con el artículo 18 del nuevo contrato de servicio público.

Cuadro 11

Coste neto del servicio público explotado por Caremar durante el período 2015-2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total general
Ingresos totales	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000-30 000 000]	[20 000 000-30 000 000]	182 741 669
- Costes totales	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000-40 000 000]	[30 000 000-40 000 000]	228 957 910
- Amortizaciones	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000-2 000 000]	[1 000 000-2 000 000]	11 380 741
= Coste neto del servicio público	- 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	–[11 000 000-12 000 000]	– [9 000 000-10 000 000]	– 57 596 982
+ Rendimiento del capital (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	– [700 000-800 000]	– [600 000-700 000]	– 4 479 446
= Compensación admisible	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	–[10 000 000-20 000 000]	–[10 000 000-20 000 000]	– 62 076 428
+ Compensación real	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000-20 000 000]	[8 000 000-9 000 000]	64 301 641
= Compensación excesiva/ insuficiente	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	– [1 000 000-2 000 000]	– [1 000 000-2 000 000]	2 225 213

(285) El mecanismo de verificación previsto en el artículo 17 del nuevo contrato de servicio público para garantizar las condiciones de equilibrio económico y financiero del servicio se refiere no solo a los casos de compensación insuficiente, sino también a los de compensación excesiva (véase el considerando 94). En caso de compensación excesiva, la Región de Campania actualizará la compensación abonada para el siguiente período regulatorio. El artículo 18 del nuevo contrato de servicio público prevé la recuperación de la compensación excesiva para el período regulatorio pertinente en un plazo de treinta días a partir de la solicitud correspondiente.

(286) Según la información facilitada por Italia, del importe agregado de compensación excesiva indicado en el cuadro 11 ya se ha recuperado un importe de 2 224 868 EUR para todo el período 2015-2021 (véase el considerando 96). En particular, en el procedimiento de verificación, basado en las cifras auditadas correspondientes a 2015, 2016 y 2017 y en las cifras provisionales de 2018, se detectó lo siguiente:

— para 2015, 2 253 000 EUR (compensación insuficiente),

— para 2016, 586 000 EUR (compensación excesiva),

— para 2017, 399 429 EUR (compensación excesiva),

— para 2018, 2 103 400 EUR (compensación excesiva).

(287) La verificación anterior dio lugar a una compensación excesiva total de 835 058 EUR durante el período 2015-2018, que la Región de Campania ha recuperado (véase el considerando 96).

(288) Asimismo, para el período 2018-2021, en el procedimiento de verificación, basado en las cifras auditadas correspondientes a los años 2018, 2019 y 2020 y en las cifras provisionales de 2021, se detectó lo siguiente:

— para 2018, 4 462 201 EUR (compensación excesiva),

— para 2019, 2 325 420 EUR (compensación excesiva),

— para 2020, 1 676 056 EUR (compensación insuficiente),

— para 2021, 1 618 352 EUR (compensación insuficiente).

(289) La verificación anterior dio lugar a una compensación excesiva residual de 1 389 811 EUR durante el período 2018-2021, que se devolvió a la Región de Campania (véase el considerando 96) ([201]).

(290) La Comisión considera que esas medidas son suficientes para evitar y detectar cualquier posible compensación excesiva.

(291) Por las razones anteriores, teniendo en cuenta que el rendimiento del capital que Caremar podía esperar desde una perspectiva *ex ante* estaba en consonancia con los riesgos que corría al explotar los servicios públicos en el marco del nuevo contrato de servicio público y que este contiene un mecanismo de reembolso que garantiza la ausencia de compensación excesiva, la Comisión concluye que la compensación por servicio público concedida a Caremar no excede de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de sus OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable.

(292) Con respecto a la prioridad en la asignación de los puntos de amarre y a cualquier posible compensación excesiva que pudiera derivarse de ella, la Comisión observa que, en el grado en que esta medida podría reducir los costes de explotación o aumentar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en las cuentas internas del operador mediante la correspondiente reducción de los costes de explotación o el aumento de los ingresos. El análisis de la Comisión confirmó que en el período 2015-2021 Caremar no conservó ninguna compensación excesiva (véase el considerando 281) y que existe un mecanismo de reembolso adecuado para garantizar la ausencia (o recuperación) de cualquier compensación excesiva también en el período 2022-2024 (considerando 290).

([201]) Las cuentas de Caremar correspondientes a 2018, sobre la base de la información facilitada por Italia, mostraron una compensación excesiva de 4 462 201 EUR. Teniendo en cuenta que, durante la primera verificación del período 2015-2018, ya se había devuelto un importe de 2 103 400 EUR a la Región de Campania para 2018 (en el contexto del saldo de 835 058 EUR), la diferencia se ha calculado en 2 358 801 EUR, lo que, junto con los resultados de los demás años (2019, 2020 y 2021), dio lugar a una compensación excesiva total de 1 389 911 EUR, que también se devolvió a la Región de Campania. Italia ha alegado, además, que los datos financieros de 2021 siguen siendo provisionales y serán verificados por la Región de Campania, de conformidad con el artículo 17 del contrato de servicio público, en el contexto del último período regulatorio (2022-2024).

(293) Por tanto, las dudas de la Comisión sobre la conformidad de la compensación por servicio público concedida a Caremar, incluida la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, con la tercera condición de la sentencia Altmark, quedan disipadas. Esta conclusión no se ve afectada por el hecho de que, en 2015, la Región de Campania concediera 2 155 008 EUR a Caremar con el fin de restablecer su situación financiera al nivel existente en el momento de la presentación de la oferta ganadora para la adquisición de Caremar (considerandos 77 y 79). Esta transferencia de recursos estaba supeditada a la adquisición de Caremar por parte del adjudicatario y se limitaba estrictamente a cubrir la caída de valor registrada por el capital propio de Caremar entre finales de 2013 y finales de 2014 debido al litigio nacional que retrasó la adjudicación del contrato. En caso de reducción del valor de lo que se recibe en comparación con el valor de lo que se habría recibido en virtud de un contrato, es una práctica común del mercado que el acreedor de la prestación tenga derecho a una reducción del precio ([202]). Teniendo en cuenta que el restablecimiento de la situación financiera de Caremar tiene el mismo efecto que una reducción del precio de la empresa, la Comisión considera que la medida no supuso ninguna ventaja para Caremar y su comprador.

9.1.2.4. Cuarto criterio Altmark

(294) El cuarto criterio Altmark se cumple cuando el beneficiario de la compensación por la prestación de un SIEG ha sido elegido como resultado de un procedimiento de licitación que permite elegir al licitador capaz de prestar el SIEG con el menor coste para la colectividad o, si esto no es posible, cuando la compensación se ha calculado en referencia a los costes de una empresa eficiente.

(295) Según el punto 63 de la Comunicación SIEG, la manera más sencilla de que las autoridades públicas cumplan el cuarto criterio Altmark es llevar a cabo un procedimiento de contratación pública abierto, transparente y no discriminatorio de conformidad con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([203]) y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([204]).

(296) La Comisión observa que, en el presente caso, el procedimiento de licitación se inició antes de la entrada en vigor de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([205]) (que se aplica a los contratos públicos adjudicados para la explotación de servicios de transporte marítimo) y de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([206]). En ese momento, la Directiva 2004/17/CE y la Directiva 2004/18/CE aún estaban en vigor. Sin embargo, la Directiva 2004/17/CE no se aplica a los servicios de transporte marítimo, como los prestados por Caremar. En efecto, el artículo 5 de la Directiva 2004/17/CE deja claro que únicamente se incluyen en su ámbito de aplicación los servicios de transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable.

(297) En cambio, los contratos públicos adjudicados por los órganos de contratación en el marco de sus actividades de explotación de servicios de transporte marítimo, costero o fluvial entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/18/CE sobre la base de su considerando 20. No obstante, los servicios de transporte marítimo y por vías navegables interiores figuran también en el anexo II B de dicha Directiva, lo que implica ([207]) que únicamente están sujetos a lo dispuesto en su artículo 23 y su artículo 35, apartado 4. Esto significa que, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE, un contrato público de servicios de transporte marítimo solo está sujeto a las obligaciones relativas a las especificaciones técnicas (artículo 23) y a la obligación de publicar un anuncio de adjudicación del contrato (tras la adjudicación del contrato y, por tanto, al final y no al inicio del procedimiento de adjudicación; véase el artículo 35, apartado 4). El resto de las normas previstas en la Directiva 2004/18/CE, incluidas las disposiciones relativas al contenido de los anuncios que deben publicarse (artículo 36, apartado 1) y a las disposiciones sobre los criterios de selección (artículos 45 a 52), no se aplican a los contratos públicos para servicios de transporte marítimo.

([202]) Véanse, por ejemplo, el artículo 9:401 (Derecho a reducir el precio) de *Principles of European Contract Law* [«Principios del Derecho contractual europeo»] (Lando, O. y Beale, H.: *Principles of European Contract Law*, Partes I y II, Kluwer Law International, La Haya, 2000); o el artículo III.–3:601 (Derecho a reducir el precio) del proyecto de marco común de referencia (von Bar, C. y otros: *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference: Outline Edition*, Sellier European Law Publishers, Múnich, 2009).

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

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

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

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

([207]) En virtud del artículo 21 de la Directiva 2004/18/CE.

(298) Asimismo, la Directiva 2004/18/CE en ningún caso se aplicará a las concesiones de servicios definidas en su artículo 1, apartado 4 ([208]). La Comisión observa que las concesiones de servicios (y los contratos públicos) que tienen un determinado interés transfronterizo siguen, no obstante, sometidas a los principios generales de transparencia, no discriminación e igualdad de trato. Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que la Directiva 2004/18/CE únicamente puede aplicarse en el caso de un contrato público, pero no de una concesión de servicios. Además, dado que el presente caso se refiere a servicios de transporte marítimo y por vías navegables interiores sujetos a un contrato de servicio público, solamente serían de aplicación determinados requisitos de dicha Directiva, como se indica en el considerando 305. En este contexto, la Comisión considera que no se puede recurrir solo al cumplimiento de las Directivas sobre contratación pública para demostrar que se ha cumplido el cuarto criterio Altmark.

(299) Por este motivo, la Comisión analiza más adelante si el procedimiento de licitación utilizado por Italia fue competitivo, transparente y no discriminatorio. Para dicho análisis, la Comisión recurre a la orientación correspondiente recogida en su Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal ([209]) (en particular, puntos 89 y ss.) y en la Comunicación SIEG (en particular, puntos 63 y ss.).

Carácter competitivo y transparente de la licitación

(300) El punto 90 de la Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal especifica que un procedimiento de licitación tiene que ser competitivo ([210]) para que puedan participar en él todos los licitadores interesados y cualificados. Además, con arreglo al punto 91 de dicha Comunicación, el procedimiento ha de ser transparente para permitir a todos los licitadores interesados estar igual y debidamente informados en cada fase del procedimiento de licitación. Este punto subraya también que la accesibilidad de la información, el suministro de tiempo suficiente para los licitadores interesados y la claridad de los criterios de selección y adjudicación son elementos cruciales de un procedimiento de selección transparente, e indica que una licitación debe ser suficientemente anunciada, de manera que puedan tener conocimiento de ella todos los licitadores potenciales.

(301) En el presente asunto, la convocatoria de manifestaciones de interés se publicó en el *Suplemento del Diario Oficial de la Unión Europea*, en la *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, así como en el sitio web de la Región de Campania (véase el considerando 68). Dicha convocatoria invitaba a todo aquel que pudiera garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo y la continuidad territorial con las islas del golfo de Nápoles a manifestar su interés y no imponía ninguna otra condición. También se concedió a los licitadores potenciales tiempo suficiente (del 17 de julio al 21 de septiembre de 2012) para manifestar adecuadamente su interés de manera que pudieran participar en el proceso posterior. Por tanto, la Comisión considera que la venta de Caremar y la adjudicación del nuevo contrato de servicio público se difundieron ampliamente, de manera que pudieran llegar a todos los posibles licitadores.

(302) Además, los licitadores deben recibir toda la información y los documentos necesarios para participar en el procedimiento de licitación y evaluar adecuadamente la empresa puesta en venta. Esta información debe ponerse a disposición de los licitadores potenciales de manera transparente y no discriminatoria, de modo que todos los participantes interesados tengan igualdad de acceso a la información pertinente. Por las razones expuestas a continuación (considerandos 303 a 308), la Comisión considera que estas condiciones se cumplen en el presente caso.

(303) En primer lugar, la convocatoria de manifestaciones de interés indicaba que los licitadores debían poder «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Si bien la convocatoria no especificaba cómo debían demostrar los licitadores que cumplían este requisito, además de cumplir determinados requisitos financieros (véase el apartado 308), por defecto esto significa que podía utilizarse cualquier medio adecuado de prueba. Este criterio de selección, que era el único en lo que respecta al acceso al procedimiento de licitación, estaba justificado a la luz del objetivo perseguido y se dio a conocer a todos los licitadores interesados.

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

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

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

(304) En segundo lugar, la Ley 166/2009 dejaba claro a las partes interesadas que una vez concluido el procedimiento de licitación se celebraría un nuevo contrato de servicio público y que el importe anual de la compensación por servicio público se había establecido en un máximo de 19 839 226 EUR anuales. Asimismo, la convocatoria de manifestaciones de interés indicaba que el objetivo era vender Caremar por un precio superior a 6 000 000 EUR. Por otra parte, tal como confirmó Italia, toda la información pertinente relativa al alcance de la venta, incluido el proyecto de contrato de servicio público que debía celebrarse entre el comprador e Italia, se puso a disposición de las nueve partes que fueron admitidas a la siguiente fase del proceso de licitación. Esto permitió a las partes decidir si presentar o no una oferta y, en caso afirmativo, cuál sería la cuantía de la misma. Sobre esta base, la Comisión considera que de la convocatoria de manifestaciones de interés resultaba suficientemente claro que la venta se refería a la actividad de Caremar asociada a un nuevo contrato de servicio público. Tras manifestar su interés, las partes pudieron acceder a toda la información necesaria para que pudieran decidir si presentar una oferta.

(305) En tercer lugar, la Comisión considera que la convocatoria de manifestaciones de interés atrajo a un número significativo de licitadores potenciales, diez.

(306) En cuarto lugar, las nueve empresas que fueron invitadas a la siguiente fase del procedimiento de licitación recibieron posteriormente información detallada de la Región de Campania sobre el proceso (véase el considerando 73).

(307) En quinto lugar, la convocatoria contenía la información mínima necesaria para presentar una manifestación de interés (es decir, la continuación del servicio público), y no podría haber provocado la exclusión de operadores marítimos interesados de otro modo. Las autoridades de planificación decidieron garantizar la continuidad del servicio público y la conectividad de las islas del golfo de Nápoles con el continente. Esta condición se dio a conocer de antemano, como se ha explicado anteriormente, a todos los operadores potenciales que manifestaran su interés por participar en el procedimiento de licitación. La Comisión observa asimismo que toda la información pertinente sobre los criterios de selección y el desarrollo ulterior del procedimiento se facilitó en la carta de invitación enviada a las nueve partes admitidas a la fase de licitación, que fue facilitada por Italia a la Comisión.

(308) Por último, como se menciona en la Decisión de ampliación de 2012 (puntos 138 a 144), el proyecto original de la convocatoria de licitación para Caremar incluía determinados requisitos técnicos y financieros (es decir, volúmenes predeterminados de millas náuticas y volumen de negocios en el sector del transporte marítimo) que solo habrían permitido a las compañías marítimas participar en el procedimiento de licitación. Sin embargo, como se menciona en el considerando 70, la convocatoria de licitación publicada ya no incluía esos criterios técnicos, que habían sido sustituidos por requisitos financieros relativos a una capacidad económica y financiera adecuada, demostrados mediante una confirmación por parte de al menos dos entidades financieras de una capacidad económica y financiera de 6 millones EUR o activos netos de al menos 6 millones EUR. (véase el considerando 70). La Comisión considera que dichos requisitos financieros, que están vinculados al precio mínimo fijado para la venta de Caremar (véase el considerando 74), son necesarios para garantizar la capacidad financiera de los licitadores interesados en comprar Caremar, así como la continuidad de los servicios marítimos en el golfo de Nápoles de conformidad con las disposiciones del nuevo contrato de servicio público. Además, como se desprende del proceso de licitación, estos requisitos no impidieron la participación de un número adecuado de posibles licitadores.

(309) La intención de la Región de Campania de enajenar la actividad de Caremar y celebrar un nuevo contrato de servicio público de una duración de nueve años con el adjudicatario se difundió de manera que pudiera llegar a todos los posibles licitadores del correspondiente mercado regional o internacional. Asimismo, la Comisión tiene en cuenta que los posibles licitadores pudieron manifestar fácilmente su interés y no tuvieron que asumir ningún compromiso en ese momento. Siempre que pudieran demostrar que cumplían el único criterio de selección de garantizar la continuidad del servicio, esas partes recibían toda la información necesaria y se les daba tiempo para decidir cuánto deseaban ofrecer por la actividad de Caremar y la prestación de los servicios.

(310) Por último, la Comisión observa que la comunicación con los licitadores interesados permitió que pudieran ser informados de forma adecuada e igual en cada fase del procedimiento de licitación, tal como se describe en los considerandos 67 a 77.

(311) Por estas razones, la Comisión considera que, en su conjunto, el procedimiento de licitación fue competitivo y transparente y que sus dudas expresadas en la Decisión de incoación de 2011 y en la Decisión de ampliación de 2012 sobre si el procedimiento de licitación fue lo suficientemente transparente debido a posibles deficiencias en la convocatoria de manifestaciones de interés quedan disipadas.

Carácter no discriminatorio de la oferta

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

(313) Como se ha indicado anteriormente (véase el considerando 303), la convocatoria de manifestaciones de interés contenía la única condición de que los licitadores debían poder «garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo». Las 10 partes que respondieron a la convocatoria y manifestaron su interés eran conscientes de esta obligación. La Comisión considera que esta condición era objetiva y fue aclarada suficientemente a todas las partes interesadas en la convocatoria de manifestaciones de interés. La carta de invitación precisaba que el criterio de adjudicación era el mejor precio y especificaba la metodología para calcularlo (véase el considerando 73). Este criterio era objetivo y permitía comparar y evaluar objetivamente las ofertas, ya que se basaba en el importe del descuento ofrecido con respecto al importe de la compensación máxima fijada en la licitación y en el precio propuesto para la adquisición de Caremar con respecto al precio mínimo fijado en la licitación.

(314) Se invitó a nueve licitadores interesados que fueron admitidos a la siguiente fase del procedimiento de licitación a presentar una oferta, tras recibir todos la misma información (véase el considerando 73). Todos los licitadores tuvieron la posibilidad de solicitar aclaraciones antes de la fecha límite para la presentación de la oferta y, a fin de garantizar la máxima transparencia, la Región de Campania también publicó las preguntas más frecuentes y sus respuestas antes del final del plazo para la presentación de las ofertas (véase el considerando 73). El resultado del procedimiento de selección se dio a conocer públicamente en la sesión pública celebrada el 29 de julio de 2013 por el comité de licitación y todos los licitadores tuvieron conocimiento del procedimiento de verificación discrecional iniciado por la Región de Campania para verificar la idoneidad y fiabilidad de la mejor oferta y del resultado de dicho procedimiento (véase el considerando 73).

(315) Por tanto, las dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de incoación de 2011 con respecto a que la convocatoria de manifestaciones de interés puede no haber sido suficientemente transparente e incondicional quedan disipadas. Se informó de forma adecuada e igual a todas las partes a lo largo de las distintas fases del procedimiento de licitación, lo que les permitió presentar una oferta con conocimiento pleno del procedimiento y de los requisitos. La Comisión considera también que el criterio de adjudicación permite una comparación y evaluación objetivas de las ofertas.

Garantía de que se presta los servicios al menor coste para la colectividad

(316) El punto 65 de la Comunicación SIEG señala que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un procedimiento de licitación pública solo descarta la existencia de ayuda estatal cuando permite seleccionar al licitador capaz de prestar el servicio «al menor coste para la colectividad».

(317) En el presente caso, se ha licitado el nuevo contrato de servicio público vinculado a la actividad de Caremar, en lugar de únicamente el contrato de servicio público, sobre la base del precio más bajo. Italia decidió que el precio de venta de la actividad de Caremar debía ser superior a 6 000 000 EUR (véase el considerando 74), mientras que, para el nuevo contrato de servicio público, Italia fijó un importe máximo para toda la duración del nuevo contrato de servicio público, sujeto a revisiones a la baja.

(318) El punto 67 de la Comunicación SIEG indica que el precio más bajo evidentemente satisface el cuarto criterio Altmark.

(319) La Comisión observa que Italia hizo hincapié en la selección de un operador que prestaría el servicio al precio más bajo, utilizando la fórmula descrita en el considerando 73. La fórmula utilizada para calcular el precio neto más elevado incorpora un determinado porcentaje de ajuste basado en el rendimiento de los bonos del Estado a nueve años, a fin de tener en cuenta la duración del contrato. Como también se menciona en el considerando 308, los criterios técnicos presentados en el proyecto de licitación original se habían suprimido antes de la publicación de la licitación y se habían sustituido por requisitos financieros, garantizando así el carácter competitivo y transparente

del procedimiento. Además, la carta de invitación a presentar una oferta incluía toda la información necesaria para completar las ofertas financieras y técnicas, así como una invitación a todos los licitadores a acceder a la «sala de datos», en la que podían consultar y copiar, cuando fuera posible, cualquier información pertinente relativa a Caremar, su plan industrial y la carta de servicios. Por consiguiente, la Comisión considera que el recurso al precio más bajo como criterio de adjudicación para el servicio en cuestión, vinculado a la venta de la actividad de Caremar, permitió a Italia crear una competencia real y obtener un servicio con el mayor valor posible al menor coste para la colectividad.

(320) Por lo que se refiere especialmente a la vinculación del servicio con la venta de Caremar, en la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión consideró de forma preliminar que la licitación del nuevo contrato de servicio público sin obligación de hacerse cargo de los buques de Caremar necesarios para la prestación del servicio público habría dado lugar a un menor coste para la colectividad.

(321) La Comisión había llegado previamente a la conclusión de que el procedimiento de licitación era suficientemente transparente y no discriminatorio para permitir la participación del mayor número posible de licitadores potenciales. En efecto, tras la publicación generalizada de la convocatoria de manifestaciones de interés, diez operadores marítimos respondieron afirmativamente y nueve fueron admitidos en la fase de licitación. Toda la información pertinente relativa al procedimiento de licitación figuraba en la carta de invitación enviada a estos nueve operadores.

(322) Tras la fase de manifestación de interés, se presentaron tres ofertas competitivas, evaluadas por la Región de Campania.

(323) La condición obligatoria de garantizar la continuidad del servicio público y la vinculación de los activos con las OSP están interrelacionadas. En particular, al haber vinculado la venta de Caremar con un nuevo contrato de servicio público, el comprador, SNAV/Rifim, queda automáticamente sometido al requisito de garantizar la continuidad del servicio público y se le concede prioridad en la asignación de los puntos de amarre. La Comisión considera que la vinculación de la actividad de Caremar con el nuevo contrato de servicio público y la adjudicación de la prioridad de asignación de puntos de amarre no dan lugar a un precio inferior al que se habría obtenido si los activos y este contrato se hubieran vendido por separado, por las siguientes razones.

(324) La actividad de Caremar se ha vinculado exclusivamente a la prestación del servicio público y a garantizar la continuidad territorial. Dicho esto, todos los buques de Caremar se han utilizado y actualmente se utilizan para el servicio público. Además, los buques de Caremar cumplen los requisitos técnicos previstos en el nuevo contrato de servicio público. Esto implica que, gracias a la venta de estos buques junto con la atribución del nuevo contrato de servicio público, cualquier empresa (incluso aquellas no equipadas con buques que cumplan los requisitos técnicos impuestos por el nuevo contrato de servicio público) habría podido cumplir las condiciones del nuevo contrato de servicio público en cuanto al tipo de buques que debían utilizarse para la prestación del SIEG. No puede alegarse que un vendedor privado habría obtenido un precio más elevado si esos buques o algunos buques hubieran sido vendidos sin dicha condición. De hecho, el valor de los buques de Caremar residía principalmente en su idoneidad para ejecutar las OSP contempladas en el nuevo contrato de servicio público. En ausencia de un vínculo con el nuevo contrato de servicio público, los buques atraerían una baja demanda comercial, a menos que se trate de una compra para inversión, restauración y modernización en un corto plazo. Dicho esto, parece poco probable que los buques hubieran podido venderse con fines de transporte marítimo, a no ser que incluyeran la condición de continuar con el servicio público, por un precio superior al presupuestado.

(325) Además, si el contrato de servicio público se hubiera licitado por separado de la venta de Caremar, la Comisión considera poco probable que los potenciales licitadores hubieran podido disponer de recursos tan significativos (nueve buques y equipos industriales y comerciales) para su reasignación con el fin de gestionar las OSP establecidas en el nuevo contrato de servicio público. Esto es especialmente cierto, ya que el nuevo contrato contiene requisitos específicos sobre los buques que deben utilizarse en las diferentes rutas de servicio público (véase el considerando 88) y sanciones en caso de incumplimiento de determinadas normas mínimas de calidad (véase el considerando 83). Es probable que un operador cualquiera dispusiera ya de los recursos necesarios desplegados en otras rutas y que una reasignación de dichos recursos a efectos del nuevo contrato de servicio público diera lugar inevitablemente a la pérdida de los ingresos que resultan de su precedente utilización.

(326) Por tanto, la Comisión considera que la vinculación de estos buques con el contrato de servicio público permitió obtener un precio más elevado para los buques de Caremar que el precio que Italia habría obtenido vendiéndolos por separado. El hecho de que, a cambio de la explotación de los buques en las rutas de servicio público, su comprador recibiera una compensación por servicio público durante un período de nueve años hizo que dichos buques fueran más atractivos desde el punto de vista empresarial que lo que habrían sido de forma autónoma. Con base en esto, la Comisión concluye que Italia no ha impuesto condiciones que pudieran reducir el precio o que un vendedor privado no hubiera exigido.

(327) La Comisión concluye que sus dudas con respecto a si la licitación del nuevo contrato de servicio público conjuntamente con la actividad de Caremar no podían dar lugar a un menor coste para la colectividad quedan disipadas.

(328) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el uso del precio más bajo como criterio de adjudicación para el nuevo contrato de servicio público vinculado a la actividad de Caremar dio lugar a que múltiples operadores marítimos expresaran su interés en comprar la actividad de Caremar y prestar el servicio público marítimo en las islas del golfo de Nápoles.

(329) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que, por lo que se refiere a esta medida, se cumple el cuarto criterio Altmark.

9.1.2.5. Conclusión

(330) Dado que las cuatro condiciones fijadas por el Tribunal de Justicia en el asunto Altmark se cumplen acumulativamente, la Comisión concluye que la adjudicación del nuevo contrato de servicio público vinculado con la actividad de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Caremar no confiere una ventaja económica a esta última ni a su comprador, SNAV/Rifim.

(331) Dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la adjudicación del contrato de servicio público vinculado con la privatización de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre a Caremar y su comprador SNAV/Rifim no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.3. *Las medidas establecidas en la Ley 163/2010*

(332) La Comisión concluyó de forma preliminar en la Decisión de incoación de 2011 que todas las medidas establecidas en el Decreto-ley 125/2010, convertido con modificaciones en la Ley 163/2010, constituyen ayuda estatal en favor de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar, en la medida en que los respectivos beneficiarios pudieron utilizar estas medidas para cubrir necesidades de liquidez y, de ese modo, mejorar su situación financiera global.

(333) Sobre la base de la información recibida durante la investigación formal, la Comisión considera que las tres medidas deben evaluarse por separado.

9.1.3.1. Posible uso de fondos destinados a la modernización de los buques para obtener liquidez

(334) Fondos estatales: el Estado otorgó los fondos en cuestión con cargo a su propio presupuesto (véase el considerando 130) y la Ley de 163/2010 posibilitó su uso con fines de liquidez. La medida es, por tanto, imputable al estado y se otorga mediante fondos estatales.

(335) Selectividad: se concedió esta medida únicamente a las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar, y es, por tanto, selectiva.

(336) Ventaja económica: según Italia, Caremar se benefició de los fondos en cuestión para trabajos de modernización de su flota con el fin de adaptarla a las normas internacionales de seguridad. Algunas de las obras se referían a dos unidades de la flota de Caremar que se transfirieron gratuitamente a Laziomar (véase el considerando 203). Según Italia, estos fondos nunca se utilizaron con fines de liquidez (véase el considerando 203) y la Comisión no encontró pruebas en contrario.

(337) Dado que Caremar no utilizó estos fondos con fines de liquidez para evitar costes que normalmente habría tenido que cubrir con sus propios recursos financieros, las dudas expresadas en la Decisión de incoación de 2011 ya no son válidas y la Comisión considera que no se concedió ninguna ventaja económica a Caremar mediante el uso de dichos fondos.

(338) Conclusión: dado que no se cumplen todos los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que la medida no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.3.2. Exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización

(339) Tal como se describe en el considerando 102, letra a), de conformidad con el artículo 1 de la Ley 163/2010, algunos actos y operaciones llevados a cabo para privatizar el grupo Tirrenia y descritos en el artículo 19 *ter*, apartados 1 a 15, del Decreto-ley 135/2009, convertido con modificaciones en la Ley 166/2009, están exentos de cualquier impuesto normalmente adeudado por dichos actos y operaciones.

(340) La Comisión observa, en primer lugar, que se deben analizar dos grupos de transferencias independientes: i) las transferencias de las antiguas filiales de Tirrenia (Caremar, Saremar y Toremar) de Tirrenia a las regiones de Campania, Cerdeña y Toscana, ii) la transferencia de Caremar de la Región de Campania a SNAV/Rifim. Los impuestos de cuyo pago se dispensó son, en particular, el derecho de registro, los derechos de inscripción en el registro de propiedades e hipotecas, el derecho de timbre, el IVA y el impuesto sobre sociedades. Los beneficiarios de esta medida de ayuda son el vendedor, el comprador o ambos. La presente Decisión se refiere únicamente a la segunda transferencia ([211]).

(341) En primer lugar, la Comisión señala que, en virtud del Decreto Presidencial n.º 633, de 26 de octubre de 1972, las transferencias de empresas en funcionamiento o unidades de negocio a otra empresa no se consideran suministro de bienes y están, por tanto, exentas de IVA. Por consiguiente, puesto que transacciones como la venta de la actividad de Caremar a SNAV/Rifim no están sujetas al IVA, la exención fiscal no pudo haber concedido una ventaja a Caremar con respecto al IVA. Además, la Comisión toma nota de que el contrato de venta de Caremar estipula claramente que el comprador, es decir SNAV/Rifim, debe pagar todos los gastos relacionados con la venta (es decir, tasas de registro, gastos notariales, registro catastral, gastos hipotecarios, derecho de timbre, etc.), sin referencia a ninguna exención del pago de estos gastos en favor de SNAV/Rifim. Por lo que se refiere a la exención del impuesto sobre sociedades, este impuesto solo se aplica a los ingresos generados por la entidad sujeta a imposición. Sin embargo, en el presente caso, SNAV/Rifim compró Caremar a la Región de Campania, lo que significa que esta transacción constituía un gasto para SNAV/Rifim y, en consecuencia, no podía aplicarse el impuesto sobre sociedades. Por tanto, esta medida no se aplica a SNAV/Rifim. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que ni Caremar ni SNAV/Rifim se han beneficiado de estas exenciones fiscales.

(342) Por estos motivos, ninguna de las exenciones fiscales mencionadas constituye ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

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

(343) En la Decisión de incoación de 2011 y en la Decisión de ampliación de 2012, la Comisión determinó la posibilidad de que las empresas del (antiguo) grupo Tirrenia, incluida Caremar, utilizaran recursos del FAS ([212]) para satisfacer necesidades de liquidez en ese momento. No obstante, en el curso del procedimiento de investigación formal, Italia aclaró que los recursos del FAS no estaban destinados a servir de compensación adicional para Caremar o SNAV/Rifim (o para cualquiera de las empresas del antiguo grupo Tirrenia o sus respectivos compradores). Por el contrario, dichos recursos se ofrecieron para complementar los créditos presupuestarios para el pago de las compensaciones por servicio público del antiguo grupo Tirrenia en caso de que resultaran insuficientes. En efecto, el artículo 1, apartado 5 *ter*, de la Ley 163/2010 permitía a las regiones hacer uso de los recursos del FAS para financiar parte de la compensación periódica por servicio público y, de ese modo, garantizar la continuidad de los servicios públicos marítimos. En otras palabras, esta medida se referiría únicamente a una asignación de recursos en el presupuesto del Estado italiano para el pago de compensaciones por servicio público.

([211]) El primer conjunto de transferencias se evaluó en la Decisión (UE) 2020/1412 (véanse los considerandos 417 y ss. de dicha Decisión).
([212]) Recursos del *Fondo Aree Sottoutilizzate*, véase el considerando 102, letra b).

(344) A la luz de lo anterior, la Comisión concluye que los recursos del FAS son solo una fuente de financiación que permite al Estado pagar las compensaciones por servicio público (concedidas sobre la base del convenio inicial prorrogado) y no constituyen una medida independiente de la que Caremar pueda beneficiarse, además de dichas compensaciones por servicio público. Por lo tanto, la posible utilización de los recursos del FAS no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.1.4. *Conclusión sobre la existencia de una ayuda*

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

— la compensación concedida a Caremar por la explotación de rutas marítimas en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 (es decir, la prórroga del convenio inicial) y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre vinculada a la prestación de dichos servicios constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE,

— la adjudicación del nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 15 de julio de 2024, asociado a la privatización de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre vinculada a la prestación de dichos servicios, cumple los cuatro criterios Altmark y, por tanto, no constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE,

— dado que Caremar no utilizó los fondos destinados a la modernización de buques con fines de liquidez, tal como permite la Ley 163/2010, esta medida no constituye ayuda estatal en favor de Caremar en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE,

— las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Caremar no constituyen ayuda estatal en favor de Caremar o SNAV/Rifim en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE,

— la posibilidad de utilizar los recursos del FAS para satisfacer las necesidades de liquidez, tal como prevé la Ley 163/2010, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

9.2. **Legalidad de la ayuda**

(346) Las medidas de ayuda contempladas en la presente Decisión se ejecutaron antes de su aprobación formal por la Comisión. Por tanto, puesto que estas medidas de ayuda no estaban exentas del requisito de notificación en virtud de la Decisión 2005/842/CE o de la Decisión 2012/21/UE, fueron concedidas por Italia contraviniendo lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE ([213]).

9.3. **Compatibilidad de la ayuda**

(347) La compatibilidad de la compensación por servicio público concedida a Caremar en virtud de la prórroga del convenio inicial y la prioridad en la asignación de puntos de amarre asociada deben apreciarse a la luz del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(348) Como ya se ha indicado (sección 3.1.1), la prórroga del convenio inicial después de finales de 2008 se llevó a cabo mediante actos jurídicos subsiguientes, de la siguiente manera:

a) Decreto-ley 207/2008, convertido en la Ley 14/2009, que preveía la prórroga del convenio inicial desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2009;

b) Decreto-ley 135/2009, convertido en la Ley 166/2009, que preveía, en particular, la prórroga del convenio inicial desde el 1 de enero de 2010 hasta el 30 de septiembre de 2010;

c) Decreto-ley 125/2010, convertido en la Ley 163/2010, que preveía una nueva prórroga del convenio inicial desde el 1 de octubre de 2010 hasta el final de los procesos de privatización de Tirrenia y Siremar.

(349) En este contexto, la Comisión señala que estas tres prórrogas son anteriores a la entrada en vigor, el 31 de enero de 2012, de la Decisión 2012/21/UE y del Marco SIEG de 2011. Sin embargo, el artículo 10 de la Decisión 2012/21/UE y el punto 69 del Marco SIEG de 2011 contienen nomas que prevén su aplicación también a las ayudas concedidas antes de su entrada en vigor.

([213]) La Comisión analizará si este fue el caso en la sección 5.3.1.

(350) En particular, la Decisión 2012/21/UE estipula en su artículo 10, letra a), que «todo régimen de ayuda que produzca efectos antes de la entrada en vigor de la presente Decisión [es decir, antes del 31 de enero de 2012] que fuera compatible con el mercado interior y estuviera exento del requisito de notificación, de conformidad con la Decisión [SIEG de 2005], seguirá siendo compatible con el mercado interior y estará exento del requisito de notificación durante un período adicional de dos años». Esto significa que la ayuda concedida durante el período comprendido entre la entrada en vigor de la Decisión 2005/842/CE, el 19 de diciembre de 2005, y la entrada en vigor de la Decisión 2012/21/UE, el 31 de enero de 2012, se considera compatible con el mercado interior, pero solo a partir de la fecha en que se concedió hasta el 30 de enero de 2014 inclusive. Además, el artículo 10, letra b), establece que «toda ayuda que produzca efectos antes de la entrada en vigor de la presente Decisión [es decir, antes del 31 de enero de 2012] que no fuera compatible con el mercado interior ni estuviera exenta del requisito de notificación, de conformidad con la Decisión 2005/842/CE, pero cumpla las condiciones establecidas en la presente Decisión será compatible con el mercado interior y estará exenta del requisito de notificación».

(351) En cuanto al Marco SIEG de 2011, los puntos 68 y 69 especifican que la Comisión aplicará los principios expuestos en él a todos los proyectos de ayuda que se le notifiquen, independientemente de que la notificación haya tenido lugar antes o después del 31 de enero de 2012, así como a toda ayuda ilegal sobre la que adopte una decisión después del 31 de enero de 2012, aunque la ayuda haya sido concedida antes de dicha fecha. En este último caso, no se aplican las disposiciones de los puntos 14, 19, 20, 24, 39 y 60 del Marco SIEG de 2011.

(352) En vista de lo anterior, las normas referentes a la aplicación de la Decisión 2005/842/CE, la Decisión 2012/21/UE y el Marco SIEG de 2011 descritas anteriormente suponen que la compensación por servicio público concedida a Caremar en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012, durante la prórroga del convenio inicial, puede evaluarse con arreglo a la Decisión 2005/842/CE o, si la ayuda no está cubierta por la Decisión 2005/842/CE, con arreglo al Marco SIEG de 2011 (sin tener en cuenta las disposiciones de los puntos 14, 19, 20, 24, 39 y 60 del Marco SIEG de 2011, ya que todas las prórrogas del convenio inicial se adoptaron antes del 31 de enero de 2012) ([214]).

(353) La Comisión señala que tanto la Decisión 2005/842/CE como la Decisión 2012/21/UE son únicamente aplicables a la ayuda estatal en forma de compensación por servicio público para enlaces marítimos con islas cuyo tráfico medio anual durante los dos ejercicios financieros anteriores a aquel en el que se atribuyó el carácter de SIEG no exceda de los 300 000 pasajeros.

(354) Las cifras presentadas por Italia (véanse los cuadros 3 y 9 de los considerandos 175 y 176) no permiten concluir que el tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios financieros anteriores a cada prórroga del convenio inicial no superó los 300 000 pasajeros. En efecto, o los datos facilitados superan ese umbral ([215]) o son incompletos ([216]).

(355) Por tanto, la Comisión evaluará si la compensación por servicio público concedida a Caremar por la explotación de las rutas marítimas en virtud del convenio inicial prorrogado (es decir, las ocho rutas del golfo de Nápoles explotadas en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 y las tres rutas del archipiélago de Pontino explotadas en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de mayo de 2011) cumple las condiciones del Marco SIEG de 2011. Como se menciona en el considerando 351, dado que la ayuda se concedió antes del 31 de enero de 2012 (fecha de entrada en vigor del Marco SIEG de 2011), el Marco SIEG de 2011 sigue siendo aplicable, a excepción de las disposiciones de los puntos 14, 19, 20, 24, 39 y 60.

([214]) El convenio inicial se prorrogó tres veces: el 30 de diciembre de 2008 (hasta el 31 de diciembre de 2009), el 25 de septiembre de 2009 (hasta el 30 de septiembre de 2010) y el 5 de agosto de 2010 (hasta el 31 de julio de 2012).

([215]) Este es el caso del tráfico de pasajeros en las rutas Capri/Sorrento en 2009 y 2010 y Capri/Nápoles en 2009, 2010, 2011 y 2012.

([216]) Por lo que se refiere a la primera y segunda prórroga (30 de diciembre de 2008 y 25 de septiembre de 2009), Italia no facilitó datos relativos a los dos años anteriores a la prórroga correspondiente. Por lo que se refiere a la tercera prórroga (5 de agosto de 2010), Italia facilitó datos para los años 2009 y 2010, pero no para 2008. En cualquier caso, para esos años los únicos datos significativos son los relativos a las rutas Capri/Sorrento y Capri/Nápoles, mientras que para las demás rutas se facilitaron de forma agregada, es decir, para la ruta Ischia/Procida/Nápoles sin separar los segmentos Ischia/Procida, Procida/Nápoles e Ischia/Nápoles, y para la ruta Ischia/Procida/Pozzuoli sin separar el segmento Procida/Pozzuoli. Por lo que se refiere a 2010, a excepción de las rutas Capri/Sorrento y Capri/Nápoles, los datos se facilitaron de forma agregada.

9.3.1. *Verdadero servicio de interés económico general*

(356) Según el punto 12 del Marco SIEG de 2011, «[l]as ayudas deben concederse a un verdadero servicio de interés económico general correctamente definido como establece el artículo 106, apartado 2, del Tratado». El punto 13 aclara que «los Estados miembros no pueden vincular obligaciones específicas de servicio público a servicios que ya prestan, o pueden prestar satisfactoriamente y en condiciones tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado. En cuanto a la cuestión de si un servicio puede ser prestado por el mercado, la evaluación de la Comisión se limita a comprobar si la definición del Estado miembro presenta un error manifiesto, salvo que las disposiciones del Derecho de la Unión establezcan una norma más estricta». Finalmente, el punto 56 del Marco SIEG de 2011 se refiere al «amplio margen de apreciación del Estado miembro» en cuanto a la naturaleza de los servicios que podrían calificarse como SIEG.

(357) La valoración de si se trata de un verdadero SIEG debe realizarse también a la luz de la Comunicación SIEG (véanse los considerandos 170 y 186), el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 (véanse los considerandos 173, 174 y 175) y la jurisprudencia (véanse los considerandos 176 y 177). Por lo tanto, la Comisión debe evaluar, con respecto al período de prórroga:

a) si existía una **demanda por parte de los usuarios**;

b) si dicha demanda no podía ser atendida por los operadores del mercado si no existía una obligación en ese sentido establecida por los poderes públicos (**existencia de una deficiencia del mercado**);

c) si el recurso a simples OSP no bastaba para paliar tal carencia (**enfoque menos perjudicial**).

Demanda por parte de los usuarios

(358) En virtud del convenio inicial prorrogado, se encomendó a Caremar la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros y vehículos (incluidos los vehículos de salvamento), a tarifas predeterminadas, mediante transbordadores y buques rápidos (es decir, por TMV en el caso de los servicios mixtos o por hidroala en el caso de los servicios exclusivamente de pasajeros) con arreglo a los horarios indicados en el programa de transporte marítimo establecido por la Región de Campania, tal como se presenta en la sección 3.3.1. Las OSP impuestas a Caremar se referían a los puertos a los que se presta servicio, al tipo de buques asignados a las conexiones marítimas explotadas en régimen de servicio público, a la frecuencia, los horarios y la continuidad del servicio, a la calidad del servicio y a las tarifas máximas que debían cobrarse (véanse los considerandos 40 a 44). Las OSP impuestas a Caremar en el momento de las prórrogas (es decir, el 1 de enero de 2009, el 1 de enero de 2010 y el 1 de octubre de 2010) eran las mismas que las previstas en el convenio inicial (véase el considerando 37).

(359) La Comisión recuerda, en primer lugar, que Italia ha impuesto las OSP estipuladas en el convenio inicial principalmente para garantizar la continuidad territorial entre el continente y las islas y contribuir al desarrollo económico de las islas en cuestión mediante servicios regulares y fiables de transporte marítimo. La Comisión ya concluyó (véase el considerando 242) que se trata, sin duda, de objetivos de interés público legítimos.

(360) Por lo que se refiere a la demanda por parte de los usuarios, las consideraciones ya expresadas en los considerandos 243 y 244 se aplican también al convenio inicial prorrogado. De hecho, las estadísticas detalladas ruta por ruta facilitadas por Italia sobre los pasajeros, vehículos y mercancías transportados por Caremar en los años 2009 a 2012 muestran que las rutas explotadas por Caremar se caracterizaron por una demanda significativa que se mantuvo constante a lo largo del tiempo (véase el considerando 174).

Existencia de una deficiencia de mercado

(361) Por lo que se refiere a la existencia de una deficiencia del mercado en las rutas explotadas por Caremar en el golfo de Nápoles, por las razones expuestas en los considerandos 362 a 366, la Comisión considera que la conclusión a la que llegó la Comisión con respecto a la situación competitiva existente en el momento de la atribución del nuevo contrato de servicio público (véase el considerando 259) se aplica también al período 2009-2012, es decir, en el periodo de las prórrogas del convenio inicial.

(362) En primer lugar, las rutas de servicio público explotadas por Caremar durante la prórroga del convenio inicial en el golfo de Nápoles (es decir, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012) eran las mismas que las que se le habían encomendado en virtud del nuevo contrato de servicio público [véanse el considerando 34, letra a), y el considerando 84] y las OSP impuestas a Caremar en ese período diferían de una manera muy marginal de las impuestas en virtud del nuevo contrato de servicio público en cuanto a frecuencias y horarios, como se indica en el considerando 39. De hecho, tanto en virtud del nuevo contrato de servicio público como del convenio inicial prorrogado, Caremar estaba sujeta a las mismas obligaciones de continuidad, frecuencia, regularidad y puntualidad, las mismas obligaciones relativas al número, tipo y capacidad de los buques asignados a las rutas sujetas a OSP, las mismas obligaciones tarifarias y las mismas obligaciones relativas a la calidad del servicio.

(363) En cuanto a frecuencias y horarios, el programa de transporte marítimo pertinente para Caremar en dichas rutas para el período comprendido entre el 16 de enero y el 31 de julio de 2012 había sido establecido por la Región de Campania en la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, modificada por la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011. Dicho programa era el mismo que el que sirvió de base para imponer las obligaciones derivadas del nuevo contrato de servicio público (véanse los considerandos 83 a 85). Entre el 1 de enero de 2009 y el 15 de enero de 2012, Caremar estuvo sujeta al programa de transporte marítimo establecido por la Región de Campania en la Decisión de la Junta Regional n.º 548, de 1 de abril de 2007, adoptado en el convenio inicial (véase el considerando 36). La Comisión observa que las diferencias entre el programa de 2007 y el programa de 2011 (como se indica en el considerando 39) eran muy marginales y estaban dictadas por la necesidad de hacer que los servicios de Caremar fueran lo más cercanos posible a las necesidades de transporte marítimo de las poblaciones locales. Como ha explicado Italia (considerandos 178 a 181), el marco procedimental para la definición por la Región de Campania de las OSP en el sector del transporte marítimo se establece en el artículo 17 de la Ley regional n.º 3, de 28 de marzo de 2002, que prevé una verificación periódica y, en caso necesario, una actualización del ámbito de aplicación de las OSP impuestas a los operadores de transporte marítimo, incluida Caremar. En consecuencia, en 2010 la Región de Campania puso en marcha una consulta pública sobre el ámbito de aplicación de las OSP ejecutadas por Caremar en virtud del convenio inicial prorrogado, que dio lugar a una actualización de las frecuencias y los horarios (no solo de Caremar, sino también de todos los proveedores de servicios sujetos a OSP en el golfo de Nápoles) aprobada mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011. Esa actualización se ajustó de forma marginal mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011, por lo que se refiere a los servicios de Caremar, con el fin de tener en cuenta nuevas solicitudes del municipio de Procida, que consideraba que no estaba suficientemente atendido en el marco del programa de transporte marítimo aprobado mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011.

(364) Como ha explicado Italia (véase el considerando 184), la situación competitiva de las ocho rutas explotadas por Caremar en el golfo de Nápoles en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 15 de enero de 2012, es decir, en el periodo de las prórrogas del convenio inicial, era muy similar a la del período 2012-2015, es decir, antes de la atribución del nuevo contrato de servicio público, evaluada en los considerandos 249 a 259. Con carácter excepcional, como ha mencionado Italia (considerando 183), entre finales de diciembre de 2010 y el 1 de octubre de 2011, Caremar era el único operador de transporte marítimo que explotaba en régimen de OSP las rutas Capri/Sorrento, Capri/Nápoles, Ischia/Nápoles, Ischia/Procida/Nápoles, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida y Procida/Nápoles, mientras que Gestour y Procida Lines explotaban en régimen de OSP la ruta Procida/Pozzuoli, dado que todos los demás operadores de transporte marítimo se negaron a prestar los servicios en régimen de OSP en ese período. En ese período, la Región de Campania tuvo que ampliar el ámbito de aplicación de las OSP impuestas a Caremar (en cuanto a frecuencias y horarios) para hacer frente a la interrupción repentina de los servicios prestados por algunos competidores de Caremar. Esta interrupción repentina es un indicio claro de que la población local no podía confiar plenamente en los servicios sujetos a OSP prestados por los competidores de Caremar.

(365) Teniendo en cuenta lo anterior y sobre la base de la información facilitada por los competidores de Caremar en sus observaciones (véanse los considerandos 150, 151, 161 y 168), la Comisión observa lo siguiente:

a) Por lo que se refiere a la ruta **Capri/Sorrento**, en el período 2009-2011, Caremar fue el único operador que prestó servicios mixtos en la ruta durante todo el año. En efecto, los competidores de Caremar o bien solo prestaban servicios de transporte marítimo de pasajeros (este era el caso de NLG y Alimar ([217])), o bien operaban también servicios mixtos, pero solo en el período estival (este era el caso de SNAV ([218]) y Aligruson ([219])). Dado que los servicios prestados por SNAV y Aligruson se mantuvieron sin cambios durante el período 2009-2012 [véase el considerando 185, letra a)] y que los servicios de Caremar solo cambiaron muy marginalmente entre 2009 y 2012, debido principalmente a ajustes limitados de los horarios [véase el considerando 39, letra a)], la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

([217]) Alimar solo operó en 2009 y 2010.

([218]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos, SNAV estaba autorizada a realizar diez trayectos diarios por TMV (seis de Capri a Sorrento a las 7.35, a las 9.15, a las 12.10, a las 15.55, a las 17.40 y a las 18.05; y cuatro de Sorrento a Capri a las 8.10, a las 11.25, a las 13.50 y a las 16.35), pero solo en el período estival (en particular, del 1 de abril al 3 de noviembre).

([219]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos, se autorizó a Aligruson a realizar cuatro trayectos diarios (dos de Sorrento a Capri a las 11.30 y a las 14.00; y dos de Capri a Sorrento a las 12.30 y las 18.05), pero solo en el período estival.

b) Por lo que se refiere a la ruta **Capri/Nápoles**, en el período 2009-2011, Caremar fue el único operador que prestó servicios mixtos en esa ruta durante todo el año. En efecto, los competidores de Caremar en la ruta (SNAV, NLG, Neapolis y Metrò del Mare) solo prestaban servicios de transporte marítimo de pasajeros y no siempre durante todo el año [véase el considerando 185, letra b)]. Como se explica en el considerando 252, los servicios de transporte de pasajeros no podían considerarse una alternativa a los servicios mixtos porque dejaban insatisfecha una parte importante de la demanda de los usuarios, es decir, la demanda de transporte de vehículos (incluidas las ambulancias) y de servicios postales. Además, en 2009 y 2010 no se prestaron servicios de transporte de pasajeros diariamente durante todo el año en condiciones de mercado (solo en régimen de OSP). En 2011, los operadores del mercado empezaron a prestar algunos servicios en condiciones de mercado durante todo el año, en particular cinco trayectos ofrecidos por Neapolis (desde Capri a las 8.50, a las 14.10 y a las 17.30, y desde Nápoles a las 10.00 y a las 16.05) y dos trayectos ofrecidos por NLG (desde Capri a las 9.35 y a las 11.35), que, sin embargo, por sí solos, eran insuficientes para garantizar la continuidad entre Capri y el continente. En primer lugar, ninguno de estos servicios se prestaba a primera hora de la mañana (es decir, entre las 5.00 y las 8.30), que es un momento del día en que los servicios son muy necesarios para los viajeros pendulares. En segundo lugar, los servicios de mercado respondían principalmente a la demanda turística, ya que se prestaban en momentos del día que no eran adecuados para los estudiantes y trabajadores. De hecho, la mayoría de los trayectos ofrecidos por los competidores de Caremar durante todo el año estaban sujetos a OSP, lo que sugiere que, en principio, el mercado no los habría ofrecido sin una imposición formal por parte de las autoridades públicas. Sin embargo, como ha explicado Italia, incluso la imposición de OSP no garantizó el servicio, como lo demuestra el hecho de que, entre finales de diciembre de 2010 y el 1 de octubre de 2011, los competidores de Caremar dejaron de prestar los servicios en régimen de OSP en varias rutas, incluida la ruta Capri/Nápoles [véase el considerando 183, letra b)]. En este contexto, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

c) Por lo que se refiere a la ruta directa **Ischia/Nápoles**, en el período 2009-2011, Caremar prestó servicios mixtos por transbordador en competencia con Medmar y servicios de transporte de pasajeros por hidroala en competencia con Alilauro. La situación competitiva descrita por Italia [véase el considerando 185, letra c)] muestra que los servicios prestados por los competidores de Caremar no eran suficientes para satisfacer las necesidades públicas de la población local. En primer lugar, los competidores de Caremar no prestaban ningún servicio en condiciones de mercado en esta ruta directa y los servicios prestados en régimen de OSP solo se ofrecían en verano (este fue el caso de los servicios mixtos prestados por Medmar entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011) o, en cualquier caso, en momentos del día distintos de los atendidos por Caremar ([220]). Por esta razón, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo y de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta. Esta conclusión sigue siendo válida incluso si se considera que la conexión directa Ischia/Nápoles sería sustituible por la que hace escala en Procida, a pesar de la diferente duración del viaje ([221]). En efecto, como se explica en el considerando 365, letra d), los servicios prestados por los competidores de Caremar en la ruta Ischia/Procida/Nápoles no eran suficientes para garantizar suficientes conexiones regulares entre Ischia y Nápoles.

d) Por lo que se refiere a la ruta **Ischia/Procida/Nápoles**, en el período 2009-2011, Caremar fue el único operador marítimo que prestó un número suficiente de servicios de transporte diario (mixto y de pasajeros) durante todo el año en esa ruta. Por lo que se refiere a los servicios de transporte mixto, no había ninguna compañía marítima que operara en la ruta durante todo el año en condiciones de mercado; de hecho, Medmar, que era la única otra empresa que prestaba servicios mixtos en la ruta, operaba en régimen de OSP y, según Italia, no se cumplieron dichas OSP, que, en cualquier caso, eran relativas a momentos del día en los que no prestaba servicio Caremar [véase el considerando 185, letra d)]. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, la única otra empresa que prestaba dichos servicios en la ruta, SNAV, solo ofrecía un

([220]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos prestados durante todo el año, desde Ischia, Caremar operaba a las 8.45, mientras que (a partir del 1 de octubre de 2011) Medmar operaba a las 17.00 en verano y a las 16.35 en invierno; desde Nápoles, Caremar operaba a las 16.05 y a las 20.25, mientras que (a partir del 1 de octubre de 2011) Medmar operaba a las 8.35, a las 14.10 y a las 18.30. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros prestados durante todo el año, desde Nápoles, Caremar operó del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011 a las 7.50 y a las 18.15, mientras que Alilauro operó del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011 a las 9.35 y a partir del 1 de octubre de 2011 a las 7.35 y a las 20.10; desde Ischia, Caremar operó del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011 a las 6.50 y a las 8.50, mientras que Alilauro no operó durante todo el año desde Ischia en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 30 de septiembre de 2011. A partir del 1 de octubre de 2011, cuando Alilauro comenzó a prestar servicios en régimen de OSP de Ischia a Nápoles durante todo el año, Caremar no explotó servicios de transporte de pasajeros de Ischia a Nápoles.

([221]) Por lo que se refiere a los servicios mixtos por transbordador, la escala en Procida añade unos quince minutos de viaje (que dura 1 hora y 25 minutos en la ruta directa Ischia/Nápoles). Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros por hidroala, la escala en Procida añade casi treinta minutos de viaje (que dura 45 minutos en la ruta directa Ischia/Nápoles).

trayecto diario durante todo el año (todos los demás trayectos se concentraban en el período estival), a saber, el que salía de Ischia (Casamicciola) a las 9.45 y de Procida a las 10.05. Este servicio era claramente insuficiente para satisfacer las necesidades de transporte marítimo de la población local, teniendo en cuenta que eran en un momento del día que no se ajustaba a las necesidades de los viajeros pendulares (principalmente trabajadores y estudiantes) de Ischia y que solo era en una dirección. En cambio, como se menciona en el considerando 39, letra d), del 1 de enero de 2009 al 31 de septiembre de 2011, Caremar tuvo que garantizar ocho servicios diarios de transporte de pasajeros durante todo el año y, a partir del 1 de octubre de 2011, diez servicios diarios de transporte de pasajeros durante todo el año en momentos del día adecuados para los viajeros pendulares ([222]), con la adición de dos trayectos en el período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre ([223]). Por esta razón, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo y de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

e) Por lo que se refiere a la ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, en el período 2009-2011, Caremar prestó servicios mixtos por transbordador en competencia con Medmar en esa ruta. La situación competitiva descrita por Italia [véase el considerando 185, letra e)] muestra que los servicios prestados por Medmar con escala en Procida no eran suficientes para satisfacer las necesidades públicas de la población local, dada su muy limitada frecuencia (una vez al día durante todo el año en régimen de OSP, con un trayecto adicional desde Ischia a las 7.30 durante el período escolar en condiciones de mercado) y su concentración a primera hora de la mañana, lo que dejaba totalmente desatendido el resto del día ([224]). Por esta razón, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios mixtos de transporte marítimo en esta ruta.

f) Por lo que respecta a la ruta **Ischia/Procida**, la Comisión observa que, en el período 2009-2011, Caremar no tuvo que prestar ningún servicio adicional a los ya prestados en las rutas Ischia/Procida/Pozzuoli e Ischia/Procida/Nápoles [véase el considerando 39, letra f)]. Por tanto, no es necesario evaluar la situación competitiva de este segmento por separado de la situación competitiva ya descrita en el considerando 365, letras d) y e), por lo que respecta a las rutas Ischia/Procida/Nápoles e Ischia/Procida/Pozzuoli.

g) Por lo que se refiere a la ruta **Procida/Pozzuoli**, en el período 2009-2011, Caremar prestó servicios de transporte de pasajeros por hidroala en competencia con Procida Lines, Gestour e Ippocampo, que explotaban servicios mixtos por transbordador en dicha ruta. Sin embargo, los servicios de Caremar y los servicios prestados por sus competidores no eran sustituibles, dado que los trayectos por hidroala son mucho más rápidos que los realizados por transbordador (cincuenta minutos de viaje por transbordador frente a quince minutos de viaje por hidroala). En cualquier caso, con independencia del grado de sustituibilidad de los servicios de transporte de pasajeros y de los servicios mixtos, los servicios prestados por los competidores de Caremar durante todo el año, en particular por Gestour y Procida Lines, porque Ippocampo solo operaba durante el período estival, se prestaban en momentos del día en los que no prestaba servicio Caremar ([225]) [véase el considerando 185, letra g)]. Por esta razón, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

([222]) A saber, desde Nápoles a las **8.50** (a las 9.55 hasta el 1 de octubre de 2011), a las **11.45**, a las **13.10**, a las **15.10** y a las **18.15**. Desde Ischia a las **7.30**, a las **10.10**, a las **13.05** (a las 12.00 hasta el 1 de octubre de 2011), a las **14.30** (a las 14.15 hasta el 1 de octubre de 2011) y a las **16.30** (a las 16.15 hasta el 1 de octubre de 2011).

([223]) A saber, de Ischia a Procida y posteriormente a Nápoles a las **19.35** (con salida de Procida a las 20.00); y de Nápoles a Procida y posteriormente a Ischia a las **20.55** (con salida de Procida a las 21.30).

([224]) Del 1 de enero de 2009 al 30 de septiembre de 2011, Medmar solo prestó un servicio en condiciones de mercado, a saber, desde Ischia a las **7.30** durante el período escolar (del 16 de septiembre al 14 de junio) y dos servicios sujetos a OSP durante todo el año, a saber, desde Ischia (Casamicciola) a las **2.30**; y desde Pozzuoli a las **4.10**.

([225]) Desde Procida, Caremar operaba durante todo el año a las 8.25 (a las 8.10 a partir del 1 de octubre de 2011), mientras que Gestour operaba durante todo el año a las 6.50, a las 9.30, a las 11.20, a las 14.05 (hasta el 30 de septiembre de 2011), a las 17.05 (hasta el 30 de septiembre de 2011) y a las 18.55, y Procida Lines operaba a las 5.50, a las 7.50, a las 10.45, a las 12.40, a las 15.25, a las 17.30 y a las 19.15. Desde Pozzuoli, Caremar operaba a las 8.55 (a las 8.50 a partir del 1 de octubre de 2011), mientras que Gestour operaba durante todo el año a las 6.00, a las 8.30, a las 10.35, a las 12.55, a las 15.05 (hasta el 30 de septiembre de 2011), a las 17.55 (hasta el 30 de septiembre de 2011) y a las 19.50, y Procida Lines operaba a las 5.05, a las 7.05, a las 9.25 (hasta el 30 de septiembre de 2011), a las 11.50, a las 13.35, a las 16.25, a las 18.25 y a las 20.00.

h) Por lo que se refiere a la ruta **Procida/Nápoles**, en el período 2009-2011, Caremar prestó servicios de transporte de pasajeros por hidroala en competencia con SNAV y Medmar. Sin embargo, hasta el 30 de septiembre de 2011, Medmar no ofreció ningún trayecto adicional a los efectuados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles y SNAV solo ofreció un trayecto durante todo el año además de los ya efectuados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles (desde Procida a las 7.35). A partir del 1 de octubre de 2011, Medmar ofreció un trayecto diario además de los efectuados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles (desde Nápoles a las 00.20) y SNAV siguió ofreciendo solo un trayecto diario durante todo el año además de los ya efectuados en la ruta Ischia/Procida/Nápoles (desde Nápoles a las 12.30). Todos estos trayectos se ofrecieron en régimen de OSP y en momentos del día distintos de los atendidos por Caremar ([226]) [véase el considerando 185, letra h)]. Además, incluso teniendo en cuenta los servicios prestados por SNAV y Medmar en la ruta Ischia/Procida/Nápoles, no había ningún operador marítimo que prestara servicios de transporte de pasajeros en la ruta en condiciones de mercado durante todo el año y los servicios de transporte de pasajeros de Medmar y SNAV dejaban desatendidas algunas franjas horarias importantes para garantizar la conectividad de los viajeros pendulares (entre las 6.00 y las 7.00 y entre las 8.00 y las 10.00 desde Procida; y entre las 7.00 y las 8.00 y entre las 17.00 y las 18.00 desde Nápoles). Por estas razones, la Comisión considera que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de pasajeros en esta ruta.

(366) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que las OSP establecidas en el convenio inicial prorrogado para la explotación de las rutas en el golfo de Nápoles están justificadas por una auténtica necesidad pública de garantizar la continuidad territorial. En efecto, en el momento de las prórrogas del convenio inicial (2009 y 2010), las fuerzas del mercado por sí solas (incluso con la imposición de OSP) eran insuficientes para satisfacer las necesidades de servicio público determinadas por Italia, en cuanto a frecuencia, continuidad y regularidad.

(367) Por lo que se refiere a las rutas en el archipiélago de Pontino, como se ha mencionado anteriormente [véase el considerando 34, letra b)], Caremar prestó servicios mixtos y de transporte de pasajeros en las rutas Ponza/Formia, Ponza/Anzio y Formia/Ventotene hasta el 31 de mayo de 2011. Las OSP impuestas a Caremar en las rutas en el archipiélago de Pontino se referían a los puertos a los que se presta servicio, al tipo y capacidad de los buques asignados a las conexiones marítimas explotadas en régimen de servicio público, a la frecuencia del servicio y a las tarifas máximas que debían cobrarse [véanse el considerando 36, letras d), e) y f), y los considerandos 40 a 44].

(368) La Comisión observa que, entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de mayo de 2011, otros dos operadores, Vetor y SNAP, ofrecieron un servicio de transporte de pasajeros en las rutas Ponza/Formia, Ponza/Anzio y Formia/Ventotene. Sin embargo, como ha explicado Italia, los servicios de Vetor y SNAP no podían considerarse sustituibles por los ofrecidos por Caremar en cuanto a continuidad y regularidad (véase el considerando 186).

(369) En particular, en la ruta **Ponza/Formia**, Vetor operaba durante todo el año un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala en régimen de OSP; mientras que Caremar no solo operaba durante todo el año un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala, sino también dos servicios mixtos diarios por buque [véase el considerando 36, letra d)]. Por tanto, los servicios prestados por Vetor no abarcaban el transporte de vehículos y mercancías (por ejemplo, efectos postales), lo que, según Italia, era esencial para garantizar una conexión diaria con el continente para los viajeros pendulares que viajan con su vehículo. Por lo que se refiere a los servicios de transporte de pasajeros, Italia explicó [véase el considerando 185, letra a)] que Caremar estaba obligada a mantener los buques en la isla durante la noche para garantizar el primer trayecto del día y una conexión diaria con el continente por motivos de estudio y trabajo. La disponibilidad de buques en la isla durante la noche también tenía por objeto garantizar el transporte marítimo hacia el continente en caso de emergencia médica que no pudiera atenderse por helicóptero. Por tanto, la Comisión concluye que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en esta ruta.

([226]) A saber, de Procida a Nápoles (40 minutos de viaje) a las **6.35** y a las **9.20** (a las 9.25 entre el 1 de octubre de 2011 y el 16 de enero de 2012); y de Nápoles a Procida (40 minutos de viaje) a las **7.30** y a las **17.45** (a las 17.30 entre el 1 de octubre de 2011 y el 16 de enero de 2012).

(370) En la ruta **Ponza/Anzio**, Vetor prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala en condiciones de mercado durante la temporada alta y los sábados durante la temporada baja en régimen de OSP, mientras que Caremar prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros de alta velocidad en temporada alta, de lunes a sábado, y dos servicios mixtos diarios durante todo el año los domingos y días festivos [véase el considerando 36, letra e)]. Italia ha explicado [véase el considerando 185, letra b)] que las OSP estaban justificadas por razones de desarrollo social y económico y tenían por objeto garantizar a los pasajeros con vehículos la posibilidad de realizar viajes a Ponza de ida y vuelta durante todo el año, al menos los domingos y días festivos (por ejemplo, para visitas familiares). La Comisión observa que los servicios prestados por Vetor no cubrían la necesidad de servicio público en materia de transporte de vehículos y mercancías (por ejemplo, envíos postales). Además, los servicios de transporte de pasajeros prestados por Vetor en temporada alta en condiciones de mercado se dirigían principalmente al sector turístico, mientras que la presencia de Caremar debía cubrir el tráfico de los residentes, garantizando también tarifas accesibles. Por tanto, la Comisión concluye que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en esta ruta.

(371) En la ruta **Formia/Ventotene**, Vetor prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala durante la temporada baja y un trayecto adicional los lunes durante la temporada alta, ambos en régimen de OSP; y SNAP prestaba un servicio diario de transporte de pasajeros por hidroala durante la temporada alta en condiciones de mercado. En cambio, Caremar explotaba dos servicios mixtos diarios y dos ([227]) servicios diarios de transporte de pasajeros durante todo el año [véase el considerando 36, letra f)]. Los servicios prestados por Vetor y SNAP no cubrían la necesidad de servicio público de transporte de vehículos y mercancías (por ejemplo, efectos postales) y, por lo que se refiere al transporte de pasajeros, eran insuficientes para garantizar la continuidad con el continente, dada su limitada frecuencia y regularidad. Como ha explicado Italia [véase el considerando 185, letra c)], los servicios de Caremar permitían a los residentes viajar al continente por motivos profesionales o de estudio. Además, dado que los buques de Caremar permanecían en la isla durante la noche, garantizaban el transporte marítimo hacia el continente en caso de emergencia médica. Por tanto, la Comisión concluye que Italia no cometió un error manifiesto al considerar que existía una deficiencia del mercado en esta ruta.

Enfoque menos perjudicial

(372) La Comisión observa que, a la luz de la privatización prevista de Caremar y con el fin de garantizar la continuidad de los servicios públicos explotados con arreglo al convenio inicial, Italia decidió prorrogar dicho convenio sin enmiendas (salvo la modificación del método de compensación aplicable a partir de 2010).

(373) La Comisión acepta que la demanda de los usuarios no podría haberse satisfecho basándose únicamente en las OSP no compensadas impuestas a los competidores de Caremar para las rutas en cuestión. De hecho, por las razones ya mencionadas (considerandos 262 a 265), el régimen de OSP vigente en el golfo de Nápoles no era en modo alguno comparable a las OSP impuestas a Caremar en virtud del convenio inicial prorrogado. Cabe recordar que, entre finales de diciembre de 2010 y el 1 de octubre de 2011, los competidores de Caremar (a excepción de Gestour y Procida Lines) dejaron de prestar los servicios en régimen de OSP no compensadas. En ausencia de Caremar, la mayoría de las rutas en el golfo de Nápoles habrían quedado desatendidas [véase el considerando 183, letra b)]. Por lo que se refiere a las rutas en el archipiélago de Pontino, la Comisión observa que la oferta de los demás operadores en las rutas no cumplía (todos) los requisitos de regularidad, continuidad, capacidad y precio y que la explotación de la mayoría de las rutas (si no de todas), sobre todo en temporada baja, es deficitaria, de modo que, sin compensación por servicio público, probablemente no se explotarían en absoluto. Además, la Comisión acepta que, en vista del proceso de privatización de Caremar, la prórroga del convenio inicial era el único modo de garantizar la continuidad de los servicios públicos a la espera de dicha privatización.

Conclusión

(374) Por tanto, la Comisión concluye que Italia no cometió un error manifiesto al definir los servicios confiados a Caremar como SIEG para las rutas indicadas en los considerandos 365 y 367 a 371. Las dudas expresadas por la Comisión en las Decisiones de ampliación de 2011 y 2012 quedan, pues, disipadas.

([227]) Cuatro servicios diarios los lunes.

9.3.2. *Necesidad de un acto de atribución que concrete las OSP y los métodos de cálculo de la compensación*

(375) Según lo dispuesto en la sección 2.3 del Marco SIEG de 2011, el concepto de SIEG a tenor del artículo 106 del TFUE implica que la gestión del SIEG se ha encomendado a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos oficiales.

(376) Estos actos deben especificar, en particular: a) la naturaleza exacta de la OSP y su duración; b) la empresa y territorio afectados; c) la naturaleza de los derechos exclusivos; d) los parámetros aplicados al cálculo, el control y la revisión de la compensación; y e) las modalidades para evitar y reembolsar las posibles compensaciones excesivas.

(377) En su Decisión de incoación de 2011 y su Decisión de ampliación de 2012, la Comisión expresó sus dudas con respecto a si el acto de atribución proporcionaba una descripción exhaustiva de la naturaleza de las OSP de Caremar durante el período de prórroga. No obstante, la Comisión recordó también que los distintos elementos de la atribución podrían incluirse en varios actos sin que se cuestione la idoneidad de la definición de las obligaciones. Durante el período de prórroga, el acto de atribución a Caremar incluía el convenio inicial (modificado y prorrogado con el tiempo); la Decisión de la Junta Regional n.º 548, de 1 de abril de 2007, en la que determinaban las OSP impuestas a Caremar en cuanto a tipo de buques, frecuencias y horarios hasta el 30 de septiembre de 2011; la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, en la que determinaban las OSP impuestas a Caremar en cuanto a tipo de buques, frecuencias y horarios desde el 1 de octubre de 2011 hasta el 15 de enero de 2012; la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011, en la que determinaban las OSP impuestas a Caremar en cuanto a tipo de buques, frecuencias y horarios desde el 16 de enero de 2012 hasta el 31 de julio de 2012 (véanse los considerandos 36 y 38); una serie de Decisiones *ad hoc* adoptadas por Italia; la Deliberación 111/2007 y la Ley 166/2009.

(378) En este contexto, la Comisión señala, en primer lugar, que el convenio inicial prorrogado, que constituye el acto de atribución a Caremar, siguió siendo plenamente aplicable hasta el 31 de julio de 2012 (véase el considerando 348).

(379) De conformidad con el convenio inicial prorrogado, en los planes quinquenales se especificaban las rutas y los puertos en los que debía prestarse servicio, el tipo y la capacidad de los buques que debían utilizarse para las conexiones marítimas en cuestión, la frecuencia del servicio y las tarifas que debían pagarse, entre ellas tarifas subvencionadas, en particular para los residentes de las regiones isleñas. La Comisión observa que, en 2007, es decir, antes de la primera prórroga del convenio inicial, la Región de Campania adoptó, mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 548, de 1 de abril de 2007, el plan quinquenal para el período 2007-2011, que siguió aplicándose sin cambios en el ámbito de las OSP hasta el 30 de septiembre de 2011. Por consiguiente, dicho plan era aplicable en el momento de la primera prórroga del convenio inicial (en diciembre de 2008), de la segunda prórroga del convenio inicial (en septiembre de 2009) y de la tercera prórroga del convenio inicial (en agosto de 2010). El plan quinquenal para el período 2011-2015 fue adoptado por la Región de Campania mediante la Decisión de la Junta Regional n.º 443, de 9 de agosto de 2011, y, en su versión modificada por la Decisión de la Junta Regional n.º 857, de 30 de diciembre de 2011, abarcaba el período comprendido entre el 1 de octubre de 2011 y finales de 2015. El plan quinquenal 2011-2015 se aplicó sin cambios en el período cubierto por el convenio inicial prorrogado desde el 1 de octubre de 2011 hasta su expiración el 31 de julio de 2012. Sobre esta base, la Comisión concluye que las OSP que Caremar debía cumplir durante el período de prórroga estaban definidas de manera suficientemente clara.

(380) La Comisión ya señaló en los considerandos 239 y 240 de la Decisión de incoación de 2011 que los parámetros necesarios para el cálculo del importe de la compensación se habían establecido de antemano y estaban descritos con claridad. En particular, en el caso del año 2009, el convenio inicial prorrogado (véanse los considerandos 48 a 52) contienen una lista exhaustiva y precisa de los elementos de coste que deben tenerse en cuenta, así como la metodología de cálculo del rendimiento del capital invertido para el operador. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2010 y el 31 de diciembre de 2012, la metodología pertinente se establece en la Deliberación 111/2007 (véase el considerando 53). En concreto, la Deliberación 111/2007 detalla los elementos de coste tenidos en cuenta y el rendimiento del capital invertido. El convenio inicial prorrogado garantizaba que la compensación se basara en los costes e ingresos reales originados por la prestación del servicio público. De este modo, el exceso de compensación podría detectarse y evitarse fácilmente. Llegado el caso, el Estado podría recuperar la compensación excesiva concedida a Caremar.

(381) Sobre esta base, la Comisión considera que, durante el período de prórroga del convenio inicial, los actos de atribución ofrecieron una definición clara de las OSP, la duración, la empresa y el territorio afectado, los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación, y las disposiciones para evitar y devolver la compensación excesiva tal como requiere el Marco SIEG de 2011.

9.3.3. *Duración del período de atribución*

(382) Como se indica en el punto 17 del Marco SIEG de 2011, «[l]a duración del período de atribución deberá justificarse por referencia a criterios objetivos, tales como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles. En principio, la duración del período de atribución no deberá exceder el período requerido para la amortización de los activos más importantes necesarios para gestionar el SIEG».

(383) La Comisión observa que las prórrogas del convenio inicial eran necesarias para garantizar la continuidad del servicio público a la espera de que finalizara la privatización.

(384) Teniendo en cuenta que la duración de las prórrogas del convenio inicial estaba justificada por la necesidad de privatizar Caremar y que dichas prórrogas no hicieron que la duración del período de atribución del SIEG excediera el período requerido para la amortización de los buques utilizados por Caremar para la prestación del SIEG (que puede ser superior a veinticinco años), la Comisión concluye que el convenio inicial prorrogado cumple lo dispuesto en el punto 17 del Marco SIEG de 2011.

9.3.4. *Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE*

(385) Según el punto 18 del Marco SIEG de 2011, «una ayuda se considerará compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Tratado solo cuando la empresa respete, cuando sea aplicable, la Directiva 2006/111/CE [relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas] ([228])».

(386) Asimismo, el punto 44 del Marco SIEG de 2011 requiere lo siguiente: «Cuando una empresa realice actividades que se hallen tanto dentro como fuera del SIEG, la contabilidad interna deberá reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios de acuerdo con los principios expuestos en el punto 31».

(387) Italia ha confirmado que Caremar solo ha prestado los servicios públicos con arreglo al convenio inicial prorrogado. Por tanto, Caremar no se considera «empresa obligada a llevar cuentas separadas» con arreglo a la Directiva 2006/111/CE ([229]) y los requisitos de transparencia establecidos en el artículo 1, apartado 2, de dicha Directiva no son aplicables, ya que solo afectan a las empresas que realizan también actividades distintas de los servicios de interés económico general que se hayan confiado a una empresa.

(388) Por lo que se refiere a los requisitos de transparencia previstos en el artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2006/111/CE, la Comisión observa que del convenio inicial prorrogado se desprende claramente el importe de los fondos públicos puestos a disposición por las autoridades públicas a Caremar y la utilización efectiva de dichos fondos públicos.

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

([229]) En virtud del artículo 2, letra d), de la Directiva 2006/111/CE, «empresa obligada a llevar cuentas separadas» es cualquier empresa a la que un Estado miembro haya concedido derechos especiales o exclusivos con arreglo al artículo 86, apartado 1 [106, apartado 1], del Tratado, o a la que se haya confiado la gestión de un servicio de interés económico general con arreglo al artículo 86, apartado 2 [106, apartado 2], del Tratado, que reciba cualquier tipo de compensación por servicio público en relación con tal servicio y que realice otras actividades.

(389) Por tanto, la Comisión considera que se cumple el punto 18 del Marco SIEG y que el punto 44 del Marco SIEG de 2011 no es aplicable.

9.3.5. *Importe de la compensación*

(390) El punto 21 del Marco SIEG de 2011 estipula que «[e]l importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto ([230]) de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable».

(391) En el caso que nos ocupa, en particular en lo que se refiere a la prórroga del convenio inicial, puesto que la compensación constituye ayuda ilegal concedida antes de su entrada en vigor, el punto 69 del Marco SIEG de 2011 establece específicamente que, a fin de evaluar las ayudas estatales, no es preciso utilizar el método del coste evitado neto con arreglo al punto 24 del Marco SIEG de 2011. En su lugar, pueden utilizarse métodos alternativos para calcular el coste neto necesario para cumplir las OSP, como el método basado en la asignación de los costes. Según este último, el coste neto se calcularía como la diferencia entre los costes y los ingresos de un proveedor designado para ejecutar las OSP, tal como se precisan y estiman en el acto de atribución. Los puntos 28 a 38 del Marco SIEG de 2011 establecen con más detalle cómo debe aplicarse este método.

(392) En su Decisión de incoación de 2011 y su Decisión de ampliación de 2012, la Comisión expresó dudas sobre la prima de riesgo del 6,5 %, que se aplicó a partir de 2010. En particular, la Comisión cuestionó si esta prima reflejaba un nivel adecuado de riesgo, teniendo en cuenta que, a primera vista, Caremar no parecía asumir los riesgos que normalmente se asumen en la prestación de dichos servicios. En concreto, los elementos de coste tomados en cuenta para el cálculo de la compensación incluyen todos los costes que conllevan la prestación del servicio, así como las variaciones, por ejemplo en los precios del combustible. En consecuencia, la Comisión consideró en ese momento que Caremar podría haber recibido una compensación excesiva.

(393) Por lo que se refiere al nivel del beneficio razonable, la Comisión observa que el rendimiento del capital se calculó sobre la base de una prima de riesgo del 6,5 % utilizando la fórmula del CMPC ([231]). Como ya se ha señalado (véase el considerando 280), esta prima de riesgo está plenamente en consonancia con la prima de riesgo del 6,4 % determinada por el Estado miembro para el sector utilizando análisis macroeconómicos.

(394) Además, la Comisión ha comparado el rendimiento del capital invertido del 6,5 % que se ha aplicado a Caremar, con la mediana del rendimiento del capital generado por un grupo de referencia en 2008 y 2011 (los años anteriores a las atribuciones separadas a Caremar). El grupo de referencia está formado por operadores de transbordadores seleccionados que ofrecían conexiones marítimas dentro de Italia o entre Italia y otros Estados miembros ([232]), que la Comisión considera suficientemente representativos de la situación del mercado. El análisis muestra que el rendimiento del capital aplicado a Caremar es similar a la mediana del rendimiento del capital generado por las empresas del grupo de referencia. Por tanto, un rendimiento del capital del 6,5 % desde una perspectiva *ex ante* también estaba en consonancia con los riesgos que corría al explotar servicios públicos en virtud del convenio inicial prorrogado.

([230]) En este contexto, se entenderá por coste neto los costes menos los ingresos según se establece en el punto 25 del Marco SIEG de 2011 o los costes menos los ingresos cuando no se pueda aplicar el método del coste evitado neto.

([231]) La prima de riesgo añadida al tipo sin riesgo dio como resultado el valor del coste del capital riesgo necesario para determinar el tipo de rendimiento del capital calculado sobre la base del CMPC.

([232]) En particular, se refiere a Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries y Caronte & Tourist. Se ha excluido a otras empresas del antiguo grupo Tirrenia (por ejemplo, CIN, Laziomar, Siremar y Toremar) del grupo de referencia.

(395) Por lo que se refiere a la cuestión de si esta prima refleja el nivel de riesgo asumido por Caremar en la gestión del SIEG, la Comisión observa que las variaciones de los precios del combustible solo podían tenerse en cuenta mediante un posible ajuste anual del límite tarifario. Por tanto, el cálculo de la compensación no cubría necesariamente un aumento de los precios del combustible si dicho aumento no se traducía en tarifas más elevadas. Esto se ve confirmado por el hecho de que, como se muestra en el cuadro 12, Caremar recibió una compensación insuficiente en 2011 y 2012, como consecuencia de un aumento significativo del coste del combustible y de una reducción del tráfico de pasajeros a causa de la crisis económica de esos años. Por consiguiente, Caremar estuvo expuesta a riesgos durante el período considerado que no le permitieron beneficiarse en la práctica de ningún margen de beneficio.

(396) Por último, la Comisión observa que la Deliberación 111/2007 presentada tiene en cuenta determinados valores de mercado aplicables en el sector del cabotaje marítimo. Establece los costes subvencionables a efectos de las OSP, así como los principios de cálculo de la tasa de rendimiento del capital sobre la base de la información, las condiciones y los riesgos pertinentes para este sector en particular.

(397) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el rendimiento del capital del 6,5 % es razonable.

(398) En este contexto, sobre la base de las cuentas de cada ruta presentadas por Italia y agregadas en el cuadro 12, la Comisión verificó que, en el período comprendido entre 2009 y julio de 2012 (convenio inicial), la compensación real por servicio público abonada a Caremar no superó la compensación subvencionable, incluido el rendimiento del capital del 6,5 %. De hecho, los resultados de explotación de Caremar auditados para todo el período (2009 a 2012) muestran un resultado negativo:

Cuadro 12

Coste neto del servicio público explotado por Caremar durante el período comprendido entre 2009 y julio de 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Total general
Ingresos totales	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
- Costes totales	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
- Amortizaciones	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Coste neto del servicio público	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Rendimiento del capital (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Apto para compensación	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Compensación real	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Compensación excesiva/ insuficiente	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) El punto 49 del Marco SIEG de 2011 requiere que los Estados miembros garanticen que las empresas no reciban una compensación excesiva (tal y como se define en el punto 47 de dicho Marco) por la gestión de SIEG. Entre otras cosas, los Estados miembros deben facilitar pruebas a petición de la Comisión. Además, deben realizar comprobaciones periódicas o garantizar que dichas comprobaciones se realicen al final del período de atribución y, en cualquier caso, en intervalos que no superen los tres años. Esto garantiza que el importe de la compensación no exceda los costes netos del servicio (a los que, en principio, se añade un rendimiento del capital).

(400) Italia confirmó, a petición de la Comisión, que el importe de la compensación concedida a Caremar se verificó, con arreglo a la Deliberación 111/2007, que establece un mecanismo de verificación al final de cada período regulatorio de tres años, para los ejercicios 2010, 2011 y 2012 (hasta el 1 de agosto de 2012). Además, Italia alegó que también se verificó el ejercicio 2009, en aras de la transparencia y la rendición de cuentas, aunque la Deliberación 111/2007 aún no era de aplicación. A raíz de estas verificaciones, Italia detectó una compensación insuficiente, como se muestra en el cuadro 12.

(401) En vista de lo anterior, la Comisión considera que estas medidas son suficientes para evitar y detectar cualquier posible compensación excesiva. Por tanto, el importe de la compensación concedida a Caremar durante la prórroga del convenio inicial no ha dado lugar a una compensación excesiva con arreglo a la sección 2.8 del Marco SIEG de 2011.

9.3.6. *Prioridad en la asignación de los puntos de amarre*

(402) El artículo 19 *ter*, apartado 21, de la Ley 166/2009 especifica claramente que la prioridad en la asignación de puntos de amarre era necesaria para garantizar la continuidad territorial con las islas y a la luz de las OSP de las empresas del antiguo grupo Tirrenia, incluida Caremar. En efecto, a falta de tal prioridad en favor de las empresas a las que se han encomendado OSP, dichas empresas tendrían que esperar su turno para atracar, lo que conllevaría retrasos que socavarían el objetivo de garantizar una conectividad fiable y adecuada para los consumidores. Un horario regular es sin duda necesario para responder a las necesidades de movilidad de las poblaciones de las islas y contribuir al desarrollo económico de estas últimas. Además, la prioridad en la asignación de puntos de amarre es necesaria para garantizar que los puertos asignen puntos de amarre y tiempos de atraque de manera que el operador de servicio público pueda cumplir sus OSP.

(403) En este contexto, la Comisión considera que esta medida se otorgó para permitir a Caremar cumplir sus OSP que constituyen un verdadero SIEG (véase la sección 9.3.1). Italia también confirmó que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre solo es aplicable a los servicios prestados en el marco del régimen de servicio público.

(404) La Comisión ya ha analizado con detalle la compatibilidad del SIEG y la compensación asociada para Caremar durante la prórroga del convenio inicial (véanse las secciones 9.3.1 a 9.3.5). La Comisión considera, por lo tanto, que su evaluación de la compatibilidad de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre puede limitarse a establecer si esta medida dio o no lugar a una compensación excesiva.

(405) La Comisión considera que cualquier posible ventaja monetaria derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre sería escasa (véase el considerando 225). Por consiguiente, también el riesgo de compensación excesiva que emana de esta medida sería reducido. Asimismo, puesto que esta medida contribuiría a reducirlos gastos de explotación o a incrementar los ingresos del operador del servicio público, estos efectos se reflejarían plenamente en la contabilidad interna del operador. Por tanto, las comprobaciones de la compensación excesiva que se han aplicado a Caremar tal como se describe en la sección 9.3.5 son adecuadas también para detectar cualquier posible compensación excesiva derivada de la prioridad en la asignación de los puntos de amarre.

(406) La Comisión concluye, por tanto, que la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, que está indisolublemente ligada al servicio público prestado por Caremar durante la prórroga del convenio inicial, es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y al Marco SIEG de 2011.

9.3.7. *Conclusión sobre la compatibilidad*

(407) Sobre la base de la evaluación mencionada en los considerandos 347 a 406, la Comisión concluye que la compensación concedida a Caremar por la prestación de servicios marítimos en virtud de la prórroga del convenio inicial en el golfo de Nápoles durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 y en el archipiélago de Pontino desde el 1 de enero de 2009 hasta el 31 de mayo de 2011, junto con la prioridad en la asignación de puntos de amarre, cumple las condiciones aplicables del Marco SIEG de 2011 y son, por tanto, compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 106 del TFUE.

10. **CONCLUSIÓN**

(408) Sobre la base de la evaluación anterior, la Comisión ha decidido que la compensación por servicio público concedida a Caremar en virtud del convenio inicial prorrogado es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 106 del TFUE. Además, dado que la prioridad en la asignación de puntos de amarre está indisolublemente vinculada a la prestación del SIEG por Caremar, esta medida es también compatible con el mercado interior en virtud del artículo 106 del TFUE.

(409) Por consiguiente, la Comisión concluye que las siguientes medidas no constituyen ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE:

— la compensación concedida a Caremar por la prestación de servicios marítimos en el marco del nuevo contrato de servicios públicos para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 15 de julio de 2024, vinculada a la actividad de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre en favor de Caremar, porque cumple los cuatro criterios Altmark,

— la posible utilización por parte de Caremar de fondos para mejorar los buques con fines de liquidez, ya que Caremar no hizo uso de estos fondos para dichos fines,

— las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Caremar y la posibilidad de utilizar recursos del FAS para satisfacer necesidades de liquidez como se establece en la Ley 163/2010.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La compensación en favor de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre por la prestación de servicios marítimos en virtud de la prórroga del convenio inicial en el período comprendido entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de julio de 2012 constituyen ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Italia ha ejecutado la ayuda en favor de Caremar infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Esta ayuda es compatible con el mercado interior.

Artículo 2

La adjudicación del nuevo contrato de servicio público para el período comprendido entre el 16 de julio de 2015 y el 15 de julio de 2024, incluida la compensación por servicio público abonada sobre la base de este último, vinculada a la venta de la actividad de Caremar y la prioridad en la asignación de los puntos de amarre, no constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 3

Caremar no hizo uso de la posibilidad de utilizar, con carácter temporal, los recursos financieros ya comprometidos para la mejora y modernización de la flota con vistas a cubrir necesidades urgentes de liquidez, tal como establece la Ley 163/2010. Por consiguiente, esto no constituye ayuda estatal en favor de Caremar a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 4

Las exenciones fiscales relacionadas con el proceso de privatización de Caremar, tal como establece la Ley 163/2010, no constituyen ayuda estatal en favor de Caremar y de su comprador en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 5

La posibilidad de utilizar los recursos del *Fondo Aree Sottoutilizzate* para cubrir necesidades de liquidez, tal como prevé la Ley 163/2010, no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2024.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Vicepresidenta Ejecutiva