DÉCISION (UE) 2025/440 DE LA COMMISSION

du 8 juillet 2024

concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Campania en faveur de Caremar et de son acquéreur SNAV/Rifim

[notifiée sous le numéro C(2024) 4656]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles ([1]) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Le 5 octobre 2011, à la suite de plusieurs plaintes ([2]) et d'échanges avec les autorités italiennes ([3]), la Commission a ouvert une procédure formelle d'examen à l'égard de plusieurs mesures adoptées par l'Italie en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (ci-après la «décision d'ouverture de 2011») ([4]). Par décision du 7 novembre 2012, telle que modifiée le 19 décembre 2012 (ci-après la «décision d'extension de 2012») ([5]), la Commission a étendu la procédure formelle d'examen à certaines mesures de soutien public supplémentaires adoptées en faveur desdites sociétés.

([1]) JO C 28 du 1.2.2012, p. 18, et JO C 84 du 22.3.2013, p. 58.

([2]) Les 23 mars 2009, 9 décembre 2009, 21 décembre 2009, 6 janvier 2010, 27 septembre 2010 et 12 octobre 2010, la Commission a reçu six plaintes concernant diverses mesures de soutien prises par l'État italien en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, lequel était constitué des compagnies maritimes Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ci-après «Tirrenia»), Adriatica S.p.A. (ci-après «Adriatica»), Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Caremar»), Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Saremar»), Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Siremar») et Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Toremar»).

([3]) En ce qui concerne Caremar, le 29 juillet 2010, les autorités italiennes avaient notifié à la Commission la compensation de service public versée en 2009 et 2010 par l'État italien à Caremar. La notification et les échanges ultérieurs avec les autorités italiennes, qui ont notamment étendu la notification à la compensation versée jusqu'à la fin de l'année 2011, ont été enregistrés sous le numéro de dossier N 338/2010. Toutefois, la mesure a ensuite été enregistrée comme aide non notifiée sous les numéros de dossier SA.32014, SA.32015 et SA.32016, étant donné que le soutien de l'État a été mis en place avant que la Commission ne puisse se prononcer sur la compatibilité de celle-ci avec le marché intérieur. Le 28 septembre 2011, l'Italie a informé la Commission de son intention de privatiser toutes les sociétés régionales de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar.

([4]) La décision d'ouverture de 2011 a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* (JO C 28 du 1.2.2012, p. 18). La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures faisant l'objet de la procédure d'examen.

([5]) La décision d'extension de 2012 a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* (JO C 84 du 22.3.2013, p. 58). La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures faisant l'objet de la procédure d'examen.

(2) La procédure formelle d'examen susmentionnée a déjà été clôturée par la Commission en ce qui concerne Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar et Laziomar au moyen de décisions distinctes adoptées pour chacune de ces sociétés du groupe Tirrenia ([6]).

(3) En ce qui concerne Caremar, la décision d'ouverture de 2011 portait sur les mesures suivantes:

— les compensations octroyées pour l'exploitation d'un certain nombre de lignes maritimes entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2011,

— la priorité d'accostage prévue par le décret-loi nº 135/2009 du 25 septembre 2009 (ci-après le «décret-loi nº 135/2009»), converti en loi nº 166/2009 du 20 novembre 2009 (ci-après la «loi nº 166/2009»),

— les mesures prévues par le décret-loi nº 125/2010 du 5 août 2010 (ci-après le «décret-loi nº 125/2010»), converti en loi nº 163/2010 du 1er octobre 2010 (ci-après la «loi nº 163/2010»), et

— le processus de privatisation de Caremar.

(4) Les 15 novembre 2011, 30 novembre 2011 et 16 mars 2012, l'Italie a présenté des observations sur les mesures faisant l'objet de la décision d'ouverture de 2011. Par lettre du 19 juillet 2012, les autorités italiennes ont fourni des informations complémentaires sur la privatisation de Caremar. Ces informations, qui comprenaient une description détaillée des conditions imposées par les autorités italiennes aux soumissionnaires potentiels, n'avaient pas été mises à la disposition de la Commission au moment de l'adoption de la décision d'ouverture de 2011. Le 4 octobre 2012, à la suite d'une demande de renseignements envoyée par la Commission le 18 juillet 2012, les autorités italiennes ont fourni des informations complémentaires.

(5) Les 19 et 21 mars 2012, Caremar a présenté des observations sur la décision d'ouverture de 2011, et celles-ci ont été transmises à l'Italie le 26 mars 2012. Le 26 avril 2012, l'Italie a confirmé qu'elle adhérait aux observations de Caremar.

(6) La Commission a par ailleurs reçu de plusieurs entreprises des observations ainsi que des plaintes concernant la compensation octroyée à Caremar pour la prestation de services dans la baie de Naples. Ces plaintes ont été traitées par la Commission comme des observations des parties intéressées dans le cadre de la procédure formelle d'examen, étant donné qu'elles portaient sur le même sujet que celui couvert par la décision d'ouverture de 2011.

(7) Le 28 février 2012, la société Alilauro S.p.A. (ci-après «Alilauro») a introduit une plainte alléguant une aide d'État illégale en faveur de Caremar à la suite de la prorogation de la convention initiale. Le 7 mars 2012, Alilauro a présenté des observations sur la décision d'ouverture de 2011.

([6]) Par la décision (UE) 2018/261 de la Commission du 22 janvier 2014 concernant les mesures d'aide SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) et SA.32016 (2011/C) mises à exécution par la Regione Sardegna en faveur de Saremar (JO L 49 du 22.2.2018, p. 22), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne certaines mesures adoptées par la Regione Sardegna (région de la Sardaigne) en faveur de Saremar. Par la décision (UE) 2022/756 de la Commission du 30 septembre 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Sardegna en faveur de Saremar (JO L 138 du 17.5.2022, p. 19), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures restantes accordées à Siremar. Par la décision (UE) 2020/1412 de la Commission du 2 mars 2020 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) mises à exécution par l'Italie en faveur de Tirrenia di Navigazione et de son acquéreur Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 du 12.10.2020, p. 45), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures accordées à Tirrenia et à son acquéreur Compagnia Italiana di Navigazione (ci-après «CIN») pour la période 2009-2020. Par la décision (UE) 2022/348 de la Commission du 17 juin 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Toscana en faveur de Toremar et de son acquéreur Moby (JO L 64 du 2.3.2022, p. 6), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures accordées à Toremar et à son acquéreur Moby S.p.A. pour la période 2009-2023. Par la décision (UE) 2022/448 de la Commission du 17 juin 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie en faveur de Siremar et de son acquéreur Società Navigazione Siciliana (JO L 97 du 24.3.2022, p. 1), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures accordées à Siremar et à son acquéreur Società Navigazione Siciliana pour la période 2009-2028. Par la décision (UE) 2022/1328 de la Commission du 30 septembre 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015 et SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Lazio en faveur de Laziomar et de son acquéreur, CLN (JO L 200 du 29.7.2022, p. 154), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures accordées à Laziomar et à son acquéreur Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. pour la période 2011-2024.

(8) Le 29 février 2012, la Commission a reçu des observations des sociétés Medmar Navi S.p.A. (ci-après «Medmar») et Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (ci-après «NLG»); le 1er mars 2012, de la société SNAV S.p.A. (ci-après «SNAV») et de l'association Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (ci-après l'«ACAP»); et le 5 mars 2012, de la société Grandi Navi Veloci (ci-après «GNV»). Le 16 mars 2012, la Commission a transmis à l'Italie les observations de NLG, de SNAV, de l'ACAP et de GNV; l'Italie n'y a pas réagi, malgré un rappel adressé aux autorités italiennes le 1er octobre 2012. Le 19 mars 2012, la Commission a transmis les observations de Medmar à l'Italie, et cette dernière y a répondu le 24 avril 2012.

(9) Le 7 novembre 2012, par la décision d'extension de 2012, la Commission a étendu la procédure d'examen à la compensation de service public versée à toutes les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation. En ce qui concerne Caremar, l'extension portait sur les mesures suivantes:

— la compensation octroyée à Caremar à partir du 1er janvier 2012 aux mêmes conditions qu'en 2011,

— la compensation à verser pour l'exploitation du service public en vertu du nouveau contrat de service public, et

— les conditions imposées par les autorités italiennes aux soumissionnaires potentiels dans le cadre de la procédure de vente de Caremar.

— Par lettres des 7 et 13 décembre 2012, l'Italie a présenté des observations sur la décision d'extension de 2012.

(10) La Commission a par ailleurs reçu des observations de GNV le 3 décembre 2012, de Medmar les 29 février 2013 et 5 mars 2013, de NLG le 5 mars 2013 et d'Alilauro le 13 mars 2013.

(11) Les 26 février 2013, 12 mars 2013 et 12 avril 2013, les autorités italiennes ont communiqué des informations complémentaires concernant la compensation et la privatisation de Caremar.

(12) Le 20 juin 2014, les autorités italiennes ont transmis à la Commission une copie de la décision du Tribunale Amministrativo Regionale della Campania (tribunal administratif régional de la Campanie, ci-après le «TAR Campania») du 28 mai 2014 annulant la procédure d'appel d'offres pour la privatisation de Caremar. Les autorités italiennes ont informé la Commission qu'un recours contre cette décision du TAR Campania était pendant devant le Consiglio di Stato (le Conseil d'État italien). Le 10 février 2015, le Consiglio di Stato a annulé la décision du TAR Campania du 28 mai 2014 et a confirmé l'attribution définitive des activités de Caremar à SNAV/Rifim S.r.l. (ci-après «SNAV/Rifim»).

(13) Le 15 juillet 2015, Marworld Ship Management and Service S.p.A. (ci-après «Marworld») a déposé auprès de la Commission une plainte concernant la procédure de privatisation de Caremar ([7]). Étant donné que la plainte concernait un sujet couvert par la décision d'ouverture de 2011 et par la décision d'extension de 2012, la Commission l'a traitée comme des observations des parties intéressées dans le cadre de la procédure formelle d'examen.

([7]) La plainte a été enregistrée par la Commission sous le numéro de dossier SA.42685.

(14) Entre 2014 et 2019, la Commission s'est concentrée sur la procédure formelle d'examen concernant les autres sociétés du groupe Tirrenia, en donnant la priorité aux sociétés Saremar ([8]) et Tirrenia ([9]), comme l'avaient demandé les autorités italiennes. L'enquête a conduit à l'adoption, au cours de la période 2014-2022, des décisions finales concernant les sociétés Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar et Laziomar (voir considérant 2). Parallèlement, le 2 mars 2020, la Commission a clôturé l'enquête concernant les sociétés du groupe Tirrenia autres que Tirrenia, y compris Caremar, pour la période 1992-2008 ([10]).

(15) Les 25 janvier 2018, 14 mars 2019, 10 août 2021 et 8 décembre 2022, la Commission a demandé aux autorités italiennes des informations complémentaires concernant Caremar. Les autorités italiennes ont fourni ces informations les 9 mai 2018, 31 mai 2019, 14 juin 2019, 1er octobre 2021, 27 décembre 2022 et 3 février 2023. En outre, plusieurs échanges informels par courrier électronique avec les autorités italiennes ont eu lieu entre octobre 2022 et mai 2023.

(16) Le 29 mai 2024, l'Italie a accepté, à titre exceptionnel, de renoncer à ses droits découlant de l'article 342 du TFUE, en liaison avec l'article 3 du règlement no 1/1958 ([11]), et de voir la présente décision adoptée et notifiée en anglais.

(17) La présente décision clôt la procédure formelle d'examen ouverte par la décision d'ouverture de 2011 et étendue par la décision d'extension de 2012 dans la mesure où elle concerne les mesures accordées à Caremar et à son acquéreur, à savoir l'association temporaire d'entreprises SNAV/Rifim.

2. **CONTEXTE**

(18) Caremar fournit des services de transport maritime principalement entre l'Italie continentale (Naples, Sorrente et Pouzzoles) et les îles de la baie de Naples (Capri, Ischia, Procida) et, jusqu'au 1er juin 2011, elle fournissait également de tels services entre l'Italie continentale (Formia et Anzio) et les îles de Ponza et de Ventotene dans l'archipel des îles Pontines.

(19) Ces services sont exploités par Caremar en vertu de contrats de service public assortis d'obligations de service public (ci-après «OSP»). La présente décision couvre les services de transport maritime fournis par Caremar au titre: i) du contrat de service public qui devait arriver à échéance à la fin de l'année 2008 (ci-après la «convention initiale»), tel que prorogé pour couvrir la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012; et ii) du nouveau contrat de service public couvrant la période allant du 16 juillet 2015 au 15 juillet 2024.

([8]) Par lettre du 14 mai 2013, la Regione Sardegna a demandé à la Commission de séparer de la procédure formelle d'examen ouverte par la décision d'ouverture de 2011 et étendue par la décision d'extension de 2012 les mesures concernant Saremar et de donner la priorité à ces mesures, notamment compte tenu de la privatisation imminente de cette entreprise.

([9]) Par note du 2 août 2017, les autorités italiennes ont demandé à la Commission de donner la priorité à la clôture de l'enquête concernant Tirrenia et son acquéreur CIN à la lumière de certaines clauses du contrat de vente conclu avec CIN. En outre, de tous les nouveaux contrats de service public conclus avec les acquéreurs des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, le contrat avec CIN a été le premier à arriver à échéance.

([10]) Décision (UE) 2020/1411 de la Commission du 2 mars 2020 concernant l'aide d'État C 64/99 (ex NN 68/99) mise à exécution par l'Italie en faveur des compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (groupe Tirrenia) (JO L 332 du 12.10.2020, p. 1).

([11]) Règlement no 1 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne (JO 17 du 6.10.1958, p. 385).

(20) Du 1er août 2012 au 15 juillet 2015, Caremar a fourni des services de transport maritime en vertu d'un contrat de service public signé entre la Regione Campania (région de la Campanie) et Caremar le 19 décembre 2012 (ci-après le «contrat transitoire») ([12]). Ce contrat prévoyait la poursuite des services fournis par Caremar durant la période de prorogation de la convention initiale dans la baie de Naples à partir du 1er août 2012 (c'est-à-dire la date à laquelle la prorogation de la convention initiale prévue par la loi no 163/2010 a cessé de s'appliquer). Le contrat transitoire devait initialement arriver à échéance le 31 décembre 2012, mais il a d'abord été prorogé jusqu'au 31 décembre 2013, et a ensuite été prorogé par diverses décisions de la Giunta Regionale (pouvoir exécutif) de la Regione Campania ([13]) jusqu'au 15 juillet 2015, c'est-à-dire la date d'achèvement du processus de privatisation de Caremar et d'entrée en vigueur du nouveau contrat de service public avec l'acquéreur de Caremar. Le contrat transitoire n'est pas couvert par la procédure formelle d'examen faisant l'objet de la décision d'ouverture de 2011 et de la décision d'extension de 2012 ([14]) et n'est donc pas examiné par la Commission dans la présente décision.

(21) Les activités de Caremar se limitent à la prestation des services publics maritimes attribués par les autorités italiennes, à savoir ceux couverts tout d'abord par la convention initiale prorogée, ensuite par le contrat transitoire et enfin par le nouveau contrat de service public.

(22) Le groupe Tirrenia a appartenu à l'Italie par l'intermédiaire de la société Fintecna ([15]) et comprenait initialement six sociétés, à savoir Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar et Toremar. Ces sociétés assuraient des services de transport maritime sur la base de contrats distincts de service public conclus avec l'Italie en 1991 et restés en vigueur durant vingt ans, de janvier 1989 à décembre 2008. Fintecna détenait l'intégralité du capital social de Tirrenia, laquelle était, à son tour, l'unique propriétaire des sociétés régionales Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar. En 2004, Tirrenia a fusionné avec Adriatica, qui exploitait plusieurs lignes maritimes entre l'Italie et l'Albanie, la Croatie, la Grèce et le Monténégro.

(23) Ces contrats de service public avaient pour objet de garantir la régularité et la fiabilité des services de transport maritime sur les lignes couvertes. À cet effet, l'Italie a octroyé une compensation publique aux sociétés du groupe Tirrenia pour les services fournis en vertu de ces contrats de service public.

(24) Conformément à l'article 1er de la convention initiale, les ports à desservir, les types de navires à utiliser et la fréquence requise pour le service faisant l'objet du mandat confié à Caremar devaient être détaillés dans des plans quinquennaux. Le dernier plan quinquennal officiellement approuvé pour Caremar est celui de la période 2000-2004, tandis qu'un plan a été élaboré pour la période 2005-2008 mais n'a jamais été officiellement approuvé par les ministères compétents. Les autorités italiennes ont expliqué qu'une planification à long terme n'était plus possible, du fait de l'absence de prévision budgétaire des fonds requis, et que le gouvernement a adopté à la place des décisions ad hoc.

([12]) Par la décision no 502/2012 du 21 septembre 2012, la Regione Campania a autorisé la conclusion d'un contrat transitoire avec Caremar et, par le décret exécutif no 314/2012 du 19 décembre 2012, elle a approuvé le contrat transitoire.

([13]) Le contrat transitoire a été prorogé à plusieurs reprises jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation de Caremar [à savoir par la décision no 191/2013 de la Giunta Regionale du 18 juin 2013, jusqu'au 31 décembre 2013; par la décision no 632/2013 de la Giunta Regionale du 27 décembre 2013, jusqu'au 28 février 2014; par la décision no 60/2014 de la Giunta Regionale du 28 février 2014, jusqu'au 30 avril 2014; par la décision no 123/2014 de la Giunta Regionale du 29 avril 2014, jusqu'au 30 juin 2014; par la décision no 243/2014 de la Giunta Regionale du 27 juin 2014, jusqu'au 31 décembre 2014; par la décision no 697/2014 de la Giunta Regionale du 23 décembre 2014, jusqu'au 31 mars 2015; et par la décision no 161/2015 de la Giunta Regionale du 28 mars 2015, jusqu'au 31 juillet 2015 au plus tard]. Par la loi no 228/2012 du 24 décembre 2012, l'Italie a autorisé le versement à la Regione Campania des ressources nécessaires pour garantir la continuité territoriale des services maritimes dans la région jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation de Caremar.

([14]) Voir considérants 54 et 55 de la décision d'extension de 2012.

([15]) Détenue à 100 % par le ministère italien de l'économie et des finances, Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) est spécialisée dans la gestion des participations et les procédures de privatisation; elle s'occupe, en outre, de projets de rationalisation et de restructuration de sociétés en proie à des difficultés industrielles, financières ou organisationnelles.

(25) La convention initiale entre l'Italie et Caremar a déjà été examinée par la Commission dans sa décision (UE) 2020/1411 ([16]) clôturant l'enquête relative à l'aide d'État en faveur des sociétés du groupe Tirrenia autres que Tirrenia pour la période 1992-2008 ([17]). Dans cette décision, la Commission a constaté que l'aide octroyée à Caremar pour la prestation de services de transport de cabotage maritime constituait une aide existante.

(26) Les services de transport de cabotage maritime proposés sont avant tout conçus pour répondre aux besoins de mobilité des populations locales et étaient comparables à un réseau de transport périurbain du point de vue des fréquences et des horaires, en particulier dans la baie de Naples.

3. LES MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

(27) En ce qui concerne Caremar, la procédure formelle d'examen faisant l'objet de la décision d'ouverture de 2011 et de la décision d'extension de 2012 porte sur les mesures suivantes:

a) la compensation octroyée à Caremar pour la prestation de services de transport maritime en vertu de la convention initiale prorogée (c'est-à-dire du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012);

b) la priorité d'accostage prévue par la loi no 166/2009;

c) les mesures prévues par la loi no 163/2010;

d) la privatisation de Caremar, y compris les conditions imposées par les autorités italiennes aux soumissionnaires potentiels dans le cadre de la procédure de vente de Caremar;

e) la compensation octroyée pour la prestation de services de transport maritime en vertu du nouveau contrat de service public.

3.1. L'organisation des services de transport maritime de Caremar du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012

3.1.1. *Les OSP*

(28) L'article 26 du décret-loi no 207/2008 du 30 décembre 2008 (ci-après le «décret-loi no 207/2008»), converti en loi no 14/2009 du 27 février 2009 (ci-après la «loi no 14/2009»), a prorogé pour un an, jusqu'au 31 décembre 2009, la convention initiale (ainsi que les contrats de service public conclus avec les autres sociétés du groupe Tirrenia), qui devait initialement arriver à échéance le 31 décembre 2008.

([16]) Décision (UE) 2020/1411 de la Commission du 2 mars 2020 concernant l'aide d'État C 64/99 (ex NN 68/99) mise à exécution par l'Italie en faveur des compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (groupe Tirrenia) (JO L 332 du 12.10.2020, p. 1).

([17]) Le 6 août 1999, la Commission a ouvert la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE à l'égard de la compensation versée aux six sociétés du groupe Tirrenia, y compris Caremar. Au cours de l'instruction, les autorités italiennes ont demandé que l'examen du dossier concernant le groupe Tirrenia soit scindé afin de parvenir, en priorité, à une décision finale concernant la société Tirrenia. La demande était justifiée par la volonté des autorités italiennes de procéder à la privatisation du groupe en commençant par Tirrenia et par leur intention d'accélérer le processus dans le cas de cette société. La Commission a estimé possible d'accéder à la demande des autorités italiennes et, par la décision 2001/851/CE de la Commission du 21 juin 2001 concernant les aides d'État versées par l'Italie à la compagnie maritime Tirrenia di Navigazione (JO L 318 du 4.12.2001, p. 9), a clos la procédure ouverte à l'encontre des aides versées à Tirrenia. Lesdites aides ont été déclarées compatibles avec le marché intérieur, sous réserve du respect de certains engagements pris par les autorités italiennes. Par la décision 2005/163/CE de la Commission du 16 mars 2004 concernant les aides d'État versées par l'Italie aux compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (Gruppo Tirrenia) (JO L 53 du 26.2.2005, p. 29), la Commission a déclaré que la compensation accordée par l'Italie à Caremar et aux autres sociétés du groupe Tirrenia (à l'exception de Tirrenia, qui avait fait l'objet de la décision 2001/851/CE) était partiellement compatible avec le marché intérieur, en partie compatible sous réserve du respect d'un certain nombre d'engagements pris par les autorités italiennes et en partie incompatible avec le marché intérieur. Le Tribunal a annulé la décision 2005/163/CE par son arrêt du 4 mars 2009 dans les affaires jointes Tirrenia di Navigazione SpA (T–265/04), Caremar SpA et autres (T–292/04) et Navigazione Libera del Golfo SpA (T–504/04) contre Commission des Communautés européennes, ECLI:EU:T:2009:48. Pour se conformer à cet arrêt, la Commission a rouvert la procédure formelle d'examen, qu'elle a finalement clôturée avec sa décision (UE) 2020/1411.

(29) L'article 19 *ter* du décret-loi n° 135/2009 converti en loi n° 166/2009 prévoyait que, compte tenu de la privatisation des sociétés du groupe Tirrenia, la participation de Caremar serait transférée de la société mère Tirrenia à la Regione Campania, sans aucune contrepartie. Par la suite, la Regione Campania devait céder à la Regione Lazio (région du Latium) les activités de Caremar concernant l'exploitation des liaisons de transport avec l'archipel des îles Pontines; ces activités seraient exercées de manière indépendante, par une société dénommée Laziomar ([18]).

(30) L'article 19 *ter* du décret-loi n° 135/2009 converti en loi n° 166/2009 précisait également que de nouveaux contrats de service public seraient conclus entre l'État italien et Tirrenia et Siremar avant le 31 décembre 2009. De même, les services régionaux devaient être établis dans le cadre de projets de contrats de service public qui devaient être conclus, respectivement, par Saremar et Toremar avec les autorités régionales de la Sardaigne et de la Toscane avant le 31 décembre 2009 et par Caremar avec la Regione Campania avant le 28 février 2010. Les projets de nouveaux contrats de service public devaient faire l'objet d'une procédure d'appel d'offres avec les sociétés elles-mêmes, et être signés avec les acquéreurs après l'achèvement de la privatisation de chacune de ces sociétés ([19]).

(31) À cette fin, en ce qui concerne Caremar, l'article 19 *ter* du décret-loi n° 135/2009 converti en loi n° 166/2009 a prorogé une nouvelle fois la convention initiale, du 1er janvier 2010 au 30 septembre 2010.

(32) L'article 19 *ter* du décret-loi n° 135/2009 converti en loi n° 166/2009 déterminait également des plafonds de compensation annuels fixes pour l'exploitation des services publics à partir du 1er janvier 2010 (dans le cadre de la prorogation de la convention initiale ainsi qu'en vertu des nouveaux contrats de service public). En ce qui concerne Caremar, ce plafond a été fixé à un montant total de 29 869 832 EUR ([20]).

(33) L'article 1er, paragraphe 5 *bis*, du décret-loi n° 125/2010 converti en loi n° 163/2010 a prorogé une nouvelle fois la convention initiale, du 1er octobre 2010 jusqu'à la date d'achèvement des processus de privatisation de Tirrenia et de Siremar, qui se sont clôturés respectivement le 19 juillet 2012 et le 31 juillet 2012. Par conséquent, en ce qui concerne Caremar, la convention initiale prorogée s'appliquait jusqu'au 31 juillet 2012.

(34) Les lignes soumises à des OSP exploitées par Caremar en vertu de la convention initiale prorogée étaient les suivantes:

a) entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012, huit lignes dans la baie de Naples (Capri-Sorrente, Capri-Naples, Ischia-Procida-Naples, Ischia-Naples, Ischia-Procida, Ischia-Procida-Pouzzoles, Procida-Naples, Procida-Pouzzoles) — au cours de cette période, les OSP imposées à Caremar n'ont connu que des changements très minimes du point de vue des fréquences et des horaires (comme résumé au considérant 39); et

b) entre le 1er janvier 2009 et le 31 mai 2011 ([21]), trois lignes dans l'archipel des îles Pontines (Ponza-Formia, Ponza-Anzio, Formia-Ventotene) — au cours de cette période, les OSP imposées à Caremar pour ces lignes n'ont pas changé.

([18]) Cette cession a été formalisée le 1er juin 2011.
([19]) Article 19 *ter*, paragraphe 10, de la loi n° 166/2009.
([20]) Dont 19 839 226 EUR par la Campanie et 10 030 606 EUR par le Latium.
([21]) À partir du 1er juin 2011, ces lignes ont été exploitées par la société Laziomar nouvellement constituée. La Commission a examiné la compensation octroyée à Laziomar pour l'exploitation de ces lignes entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2024 dans sa décision du 30 septembre 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015 et SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Lazio en faveur de Laziomar et de son acquéreur, CLN (JO L 200 du 29.7.2022, p. 154), voir note de bas de page n° 6.

Illustration n° 1

Lignes maritimes exploitées par Caremar dans la baie de Naples au cours de la période 2009-2012

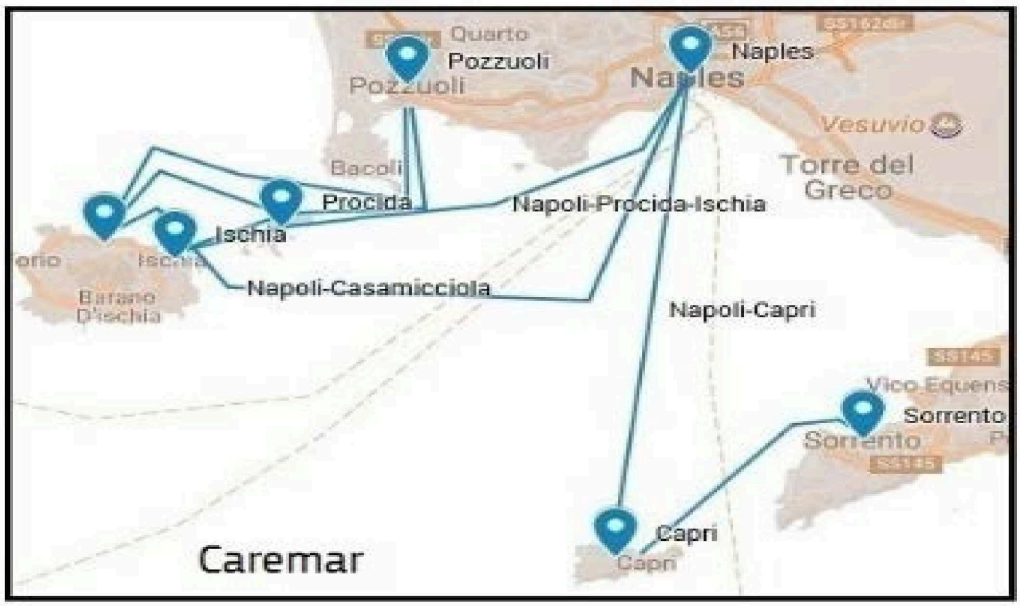
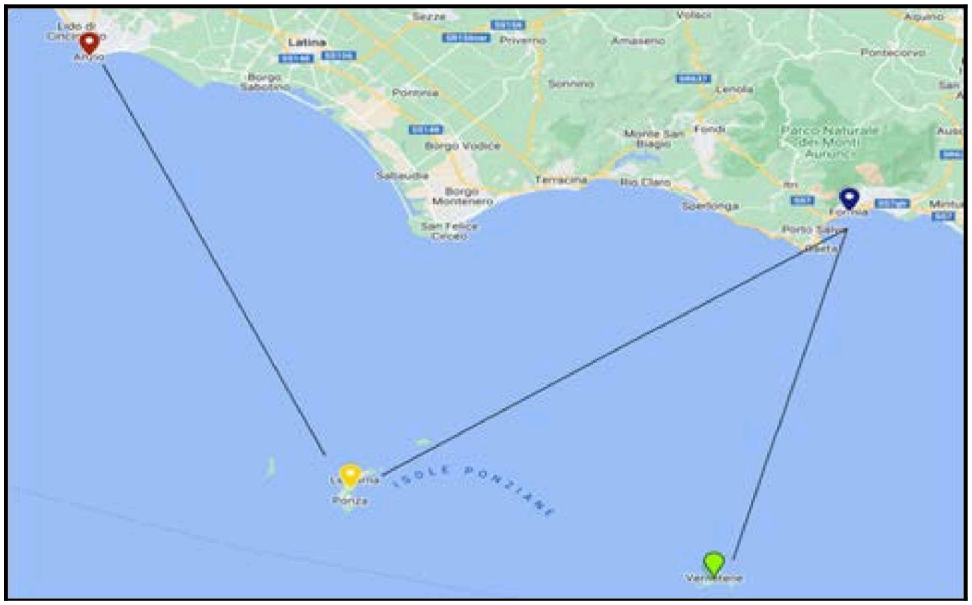


Illustration n° 2

Lignes maritimes exploitées par Caremar dans l'archipel des îles Pontines au cours de la période 2009-2011



(35) Les obligations attachées aux lignes mentionnées au considérant 34 étaient les mêmes que celles imposées à Caremar en vertu de la convention initiale et sont restées pratiquement inchangées, à l'exception de quelques modifications des fréquences et des horaires introduites au fil des ans par la Regione Campania dans les cadres en matière d'accostage (*quadri accosti*), approuvés et publiés par la Regione Campania, pour adapter l'offre à la demande des usagers, comme expliqué ci-dessous.

(36) Le 1er janvier 2009, c'est-à-dire au moment de la première prorogation de la convention initiale ([22]), les OSP imposées à Caremar en ce qui concerne les types de navires, les fréquences et les horaires étaient les mêmes que celles qui avaient été définies dans la convention initiale ([23]). En particulier:

a) sur la ligne **Capri-Sorrente**, Caremar devait assurer chaque jour, tout au long de l'année, huit services mixtes (c'est-à-dire transport de passagers, de véhicules et d'envois postaux) par transbordeur rapide à moteur (ci-après «TMV» ([24])) ([25]);

b) sur la ligne **Capri-Naples**, Caremar devait assurer tout au long de l'année, à destination/au départ de Naples (Calata Massa) ([26]), six services mixtes quotidiens par TMV (trajet de 50 minutes)/transbordeur (trajet d'1 heure 20 minutes) ([27]). En outre, Caremar devait assurer huit services mixtes supplémentaires en été: sept par TMV/transbordeur pendant toute la période estivale ([28]) et un par TMV uniquement entre le 1er juin et le 30 septembre ([29]);

c) sur la ligne **Ischia-Naples**, Caremar devait assurer tout au long de l'année trois services mixtes quotidiens par transbordeur à destination de Naples (Calata Massa) ([30]) et quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ de Naples (Beverello) ([31]);

d) sur la ligne **Ischia-Procida-Naples**, Caremar devait assurer tout au long de l'année quatorze services mixtes quotidiens par transbordeur à destination/au départ de Naples (Calata Massa) ([32]) et huit services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ de Naples (Beverello) ([33]);

e) sur la ligne **Ischia-Procida-Pouzzoles**, Caremar devait assurer tout au long de l'année six services mixtes quotidiens par transbordeur ([34]);

f) sur la ligne **Ischia-Procida**, Caremar ne devait assurer aucun service en plus des services déjà fournis sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles;

g) sur la ligne **Procida-Pouzzoles**, outre les traversées devant être effectuées sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, Caremar devait assurer tout au long de l'année deux services quotidiens de transport de passagers par hydroptère ([35]);

([22]) Prévue par le décret-loi nº 207/2008 converti en loi nº 14/2009, voir considérant 28.
([23]) Décision nº 548/2007 de la Giunta Regionale du 1er avril 2007.
([24]) Pour «*Traghetto Motonave Veloce*».
([25]) À savoir de Capri à Sorrente (trajet de 25 minutes) à **7 h 00**, **8 h 40**, **13 h 40** et **18 h 15**, et de Sorrente à Capri (trajet de 20 minutes) à **7 h 45**, **9 h 25**, **14 h 30** et **19 h 00**.
([26]) Le port de Naples compte plusieurs jetées, les plus importantes étant celle de Calata Massa (pour les TMV et les transbordeurs) et celle de Beverello (pour les hydroptères).
([27]) À savoir de Naples à Capri à **5 h 40** (par TMV), **17 h 00** (par TMV) et **18 h 40** (par transbordeur), et de Capri à Naples à **14 h 50** (par transbordeur), **15 h 40** (par TMV) et **19 h 50** (par TMV).
([28]) À savoir de Naples à Capri à **7 h 35** (par transbordeur), **12 h 15** (par TMV) et **12 h 55** (par transbordeur), et de Capri à Naples à **5 h 45** (par transbordeur), **9 h 30** (par transbordeur), **10 h 25** (par TMV) et **20 h 05** (par TMV), cette dernière liaison étant reportée à 22 h 20 entre le 1er juin et le 30 septembre.
([29]) À savoir de Naples à Capri à **21 h 10**.
([30]) À savoir du port d'Ischia à Naples (trajet d'1 heure 25 minutes) à **9 h 00**, **13 h 50** et **20 h 10**.
([31]) À savoir du port d'Ischia à Naples (trajet de 45 minutes) à **6 h 50** et **8 h 50**, et de Naples au port d'Ischia (trajet de 45 minutes) à **7 h 50** et **18 h 15**.
([32]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (durée totale d'1 heure 40 minutes) à **6 h 25** (avec départ de Procida à 7 h 30), **8 h 55** (avec départ de Procida à 10 h 00), **10 h 40** (avec départ de Procida à 11 h 55), **14 h 30** de Naples à Procida (avec départ de Procida à 15 h 35), **15 h 40** (avec départ de Procida à 16 h 45), **17 h 30** (avec départ de Procida à 18 h 35), **19 h 20** (avec départ de Procida à 20 h 25) et **21 h 55** (avec départ de Procida à 23 h 00). D'Ischia à Procida puis Naples (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **6 h 45** (avec départ de Procida à 7 h 15), **12 h 30** (avec départ de Procida à 12 h 55), **15 h 20** (avec départ de Procida à 16 h 50), **17 h 15** (avec départ de Procida à 17 h 45) et **19 h 30** (avec départ de Procida à 20 h 00).
([33]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **9 h 55** (avec départ de Procida à 10 h 35), **13 h 10** (avec départ de Procida à 13 h 50), **15 h 10** (avec départ de Procida à 15 h 50) et **20 h 20** (avec départ de Procida à 20 h 55).
D'Ischia à Procida puis Naples (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **12 h 00** (avec départ de Procida à 12 h 10), **14 h 15** (avec départ de Procida à 15 h 05), **16 h 15** (avec départ de Procida à 16 h 25) et **19 h 10** (avec départ de Procida à 19 h 20).
([34]) À savoir d'Ischia à Procida puis Pouzzoles (trajet total d'1 heure) à **8 h 30** (avec départ de Procida à 8 h 50), **11 h 20** (avec départ de Procida à 11 h 40) et **17 h 35** (avec départ de Procida à 18 h 00).
De Pouzzoles à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure) à **9 h 55** (avec départ de Procida à 10 h 30), **13 h 50** (avec départ de Procida à 14 h 20) et **18 h 55** (avec départ de Procida à 19 h 30).
([35]) À savoir de Procida à Pouzzoles (trajet de 15 minutes) à **8 h 25**, et de Pouzzoles à Procida (trajet de 15 minutes) à **8 h 50**.

h) sur la ligne **Procida-Naples**, outre les traversées devant être effectuées sur la ligne Ischia-Procida-Naples, Caremar devait assurer tout au long de l'année quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère ([36]);

i) sur la ligne **Ponza-Formia**, Caremar devait assurer tout au long de l'année deux services mixtes quotidiens par transbordeur (trajet de 2 heures 30 minutes) et un service quotidien de transport de passagers par hydroptère;

j) sur la ligne **Ponza-Anzio**, Caremar devait assurer deux services quotidiens de transport de passagers à grande vitesse en haute saison du lundi au samedi et quatre services mixtes quotidiens le dimanche et les jours fériés;

k) sur la ligne **Formia-Ventotene**, Caremar devait assurer tout au long de l'année deux services mixtes quotidiens par transbordeur (trajet de 2 heures) et deux ([37]) services quotidiens de transport de passagers par hydroptère (trajet de 60 minutes).

(37) Les OSP susmentionnées n'ont pas changé le 1er janvier 2010 et le 1er octobre 2010, c'est-à-dire au moment des deuxième et troisième prorogations de la convention initiale ([38]).

(38) À la suite d'une consultation publique menée en novembre et décembre 2010, par la décision nº 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011 et le décret exécutif nº 172/2011 du 21 septembre 2011 la mettant en œuvre, la Regione Campania a adopté un programme triennal (2011-2013) établissant des services minimaux dans la baie de Naples. En ce qui concerne Caremar, ce programme a confirmé les lignes maritimes et les obligations historiquement gérées par Caremar en vertu de la convention initiale et a apporté quelques modifications aux horaires des services, en vigueur du 1er octobre 2011 au 31 décembre 2013 ([39]). La Regione Campania a légèrement modifié ce programme par la décision nº 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011 (qui ne s'appliquait qu'à Caremar), laquelle a apporté quelques changements aux horaires et à la fréquence des services prévus dans le programme triennal, en vigueur à partir du 16 janvier 2012. Ces modifications ont été décidées par la Regione Campania après que les communautés et municipalités locales ont demandé d'adapter certains horaires et fréquences aux besoins des navetteurs ([40]). Le programme triennal 2011-2013 a ensuite été prolongé par la Regione Campania jusqu'à la fin de 2015 par de nouveaux actes législatifs ([41]) et est devenu partie intégrante du nouveau contrat de service public (voir considérant 83).

(39) Les modifications apportées par la Regione Campania aux OSP imposées à Caremar dans la baie de Naples au moyen du programme triennal 2011-2013 mentionné au considérant 38 peuvent être résumées comme suit:

a) sur la ligne **Capri-Sorrente**, Caremar devait continuer à assurer tout au long de l'année huit services mixtes quotidiens par TMV [mais les horaires de 2009 mentionnés au considérant 36 a) ont fait l'objet à deux reprises d'ajustements minimes, une première fois à partir du 1er octobre 2011 ([42]) et une deuxième fois à partir du 16 janvier 2012 ([43])];

([36]) À savoir de Procida à Naples (trajet de 40 minutes) à **6 h 35** et **9 h 20**, et de Naples à Procida (trajet de 40 minutes) à **7 h 30** et **17 h 45**.
([37]) Quatre services quotidiens le lundi.
([38]) Prévues respectivement par le décret-loi nº 135/2009 converti en loi nº 166/2009, voir considérant 31, et par le décret-loi nº 125/2010 converti en loi nº 163/2010, voir considérant 33.
([39]) Pour une description des discussions qui ont conduit à la définition du programme triennal adopté par la décision nº 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011, voir considérants 178 à 181.
([40]) Notamment la nécessité de fournir des services de transport adéquats aux étudiants vivant sur l'île d'Ischia mais suivant des études sur l'île de Procida, comme expliqué dans les considérants de la décision nº 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011, qui a entraîné quelques modifications des horaires et une légère augmentation du nombre de liaisons avec l'île de Procida.
([41]) À savoir par la décision nº 632/2013 de la Giunta Regionale du 27 décembre 2012 (prorogation jusqu'au 30 septembre 2014) et par la décision nº 230/2015 de la Giunta Regionale du 5 mai 2015 (prorogation jusqu'au 31 décembre 2015).
([42]) À savoir de Capri à Sorrente (trajet de 25 minutes) à **7 h 00**, **8 h 40**, **13 h 35** (au lieu de 13 h 40) et **18 h 30** (au lieu de 18 h 15), et de Sorrente à Capri (trajet de 20 minutes) à **7 h 45**, **9 h 25**, **14 h 25** (au lieu de 14 h 30) et **19 h 00** pendant la période estivale (contre 19 h 15 pendant la période hivernale).
([43]) À savoir de Capri à Sorrente (trajet de 25 minutes) à **7 h 00**, **8 h 40**, **13 h 35** (au lieu de 13 h 40) et **18 h 45** (au lieu de 18 h 30), et de Sorrente à Capri (trajet de 20 minutes) à **7 h 45**, **9 h 25**, **14 h 30** (au lieu de 14 h 25) et **19 h 25** (au lieu de 19 h 00 en été et de 19 h 15 en hiver).

b) sur la ligne **Capri-Naples**, Caremar devait continuer à assurer tout au long de l'année, au départ/à destination de Naples (Calata Massa), six services mixtes quotidiens, avec quelques modifications des horaires à partir du 1er octobre 2011 ([44]) et du 16 janvier 2012 ([45]) par rapport aux horaires présentés au considérant 36 b). Les huit services mixtes supplémentaires devant être assurés au cours de la période estivale [voir considérant 36 b)] sont devenus à partir du 1er octobre 2011 (moyennant des modifications minimes des horaires à partir du 16 janvier 2012): six services mixtes quotidiens supplémentaires à assurer tout au long de l'année (selon des horaires différents pour la période estivale ([46]) et pour la période hivernale ([47])) et deux autres services supplémentaires à assurer uniquement entre le 1er juin et le 30 septembre ([48]);

c) sur la ligne **Ischia-Naples**, Caremar devait assurer tout au long de l'année trois services mixtes quotidiens par transbordeur [moyennant des modifications minimes des horaires mentionnés au considérant 36 c) à partir du 1er octobre 2011 ([49]) et du 16 janvier 2012 ([50])]. Un service mixte quotidien supplémentaire par transbordeur a été inclus à partir du 16 janvier 2012, date à partir de laquelle Caremar devait effectuer une traversée supplémentaire par transbordeur à destination du port de Casamicciola sur l'île d'Ischia ([51]). En ce qui concerne les services de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ de Naples (Beverello), le nombre de traversées devant être effectuées par Caremar a été réduit au fil du temps. En effet, du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Caremar devait assurer quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère [voir considérant 36 c)]. Ces quatre traversées n'ont plus été incluses dans les horaires à partir du 1er octobre 2011 et n'ont été que partiellement réintroduites à partir du 16 janvier 2012, avec l'imposition à Caremar d'un service quotidien de transport de passagers par hydroptère entre Naples et le port d'Ischia ([52]);

d) sur la ligne **Ischia-Procida-Naples**, Caremar devait assurer tout au long de l'année plusieurs services mixtes quotidiens par transbordeur à destination/au départ de Naples (Calata Massa) et services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ de Naples (Beverello). En ce qui concerne les services mixtes, le nombre de traversées devant être effectuées par Caremar a été réduit légèrement et progressivement au fil du temps. En effet, les quatorze services mixtes quotidiens que Caremar devait assurer tout au long de l'année [voir considérant 36 d)] ont été ramenés à treize à partir du 1er octobre 2011 ([53]) (à savoir un service depuis le port de Casamicciola sur l'île d'Ischia ([54]) et douze services à destination/au départ du port d'Ischia ([55])) et ont ensuite été ramenés à dix à partir du 16 janvier 2012 ([56]) (à savoir un service depuis le port de Casamicciola sur l'île d'Ischia ([57])

([44]) À savoir de Naples à Capri par TMV: à **5 h 35** (au lieu de 5 h 40), **12 h 00** et **17 h 00**, et de Capri à Naples par TMV: à **10 h 25**, **15 h 30** (au lieu de 15 h 40) et **19 h 55** (au lieu de 19 h 50).

([45]) À savoir de Naples à Capri par TMV: à **5 h 35** (au lieu de 5 h 40), **12 h 00** et **17 h 25** (au lieu de 17 h 00), et de Capri à Naples par TMV: à **10 h 20** (au lieu de 10 h 25), **15 h 35** (au lieu de 15 h 30) et **20 h 15** (au lieu de 19 h 55).

([46]) À savoir de Naples à Capri par transbordeur: à **7 h 35**, **13 h 00** et **18 h 40**, et de Capri à Naples à **5 h 45**, **9 h 20** et **14 h 50**. À partir du 16 janvier 2012, les horaires étaient les suivants: de Naples à Capri par transbordeur: à **7 h 25**, **13 h 00** et **18 h 35**, et de Capri à Naples par transbordeur: à **5 h 40**, **9 h 20** et **14 h 50**.

([47]) À savoir de Naples à Capri par transbordeur: à **9 h 05** et **14 h 20**, et de Capri à Naples par transbordeur: à **6 h 45**, **11 h 00**, **16 h 15** et **20 h 10**. À partir du 16 janvier 2012, les horaires étaient les suivants: de Naples à Capri par transbordeur: à **9 h 00** et **14 h 20**, et de Capri à Naples par transbordeur: à **6 h 45**, **11 h 00**, **16 h 15** et **20 h 10**.

([48]) À savoir de Naples à Capri par TMV: à **21 h 20**, et de Capri à Naples par TMV: à **23 h 30**. À partir du 16 janvier 2012, les horaires étaient les suivants: de Naples à Capri par TMV: à **21 h 35**, et de Capri à Naples par TMV: à **23 h 50**.

([49]) À savoir d'Ischia à Naples (trajet d'1 heure 25 minutes) à **8 h 45**, et de Naples à Ischia (trajet d'1 heure 20 minutes) à **16 h 05** et **20 h 25**.

([50]) À savoir d'Ischia à Naples (trajet d'1 heure 25 minutes) à **8 h 45**, avec une liaison supplémentaire à **13 h 50**, et de Naples à Ischia (trajet d'1 heure 20 minutes) à 20 h 15 (au lieu de 20 h 25, la liaison de 16 h 05 étant supprimée).

([51]) À savoir de Naples à Ischia (trajet d'1 heure 15 minutes) à **15 h 45**.

([52]) À savoir de Naples à Ischia (trajet d'1 heure 5 minutes) à **14 h 45**.

([53]) La traversée partant à 15 h 40 de Naples pour Procida, puis pour le port d'Ischia, a été supprimée.

([54]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples (trajet total d'1 heure) à **12 h 55** du port de Casamicciola (avec départ de Procida à 13 h 35).

([55]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **6 h 25** (avec départ de Procida à 7 h 30), **9 h 10** (au lieu de 8 h 55, avec départ de Procida à 10 h 20), **10 h 45** (au lieu de 10 h 40, avec départ de Procida à 11 h 45), **15 h 15** (au lieu de 14 h 30, avec départ de Procida à 16 h 15), **17 h 45** (au lieu de 17 h 30, avec départ de Procida à 18 h 45), **19 h 30** (au lieu de 19 h 20, avec départ de Procida à 20 h 30) et **22 h 15** (au lieu de 21 h 55, avec départ de Procida à 23 h 15). D'Ischia à Procida puis Naples (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **7 h 00** (au lieu de 6 h 45, avec départ de Procida à 7 h 30), **13 h 55** (au lieu de 12 h 30, avec départ de Procida à 14 h 35), **15 h 30** (au lieu de 15 h 20, avec départ de Procida à 16 h 15), **17 h 25** (au lieu de 17 h 15, avec départ de Procida à 18 h 05) et **19 h 55** (au lieu de 19 h 30, avec départ de Procida à 20 h 30).

([56]) Les traversées partant à 7 h 00 et à 13 h 55 d'Ischia pour Procida, puis pour le port d'Ischia, ont été supprimées.

([57]) L'horaire est resté inchangé (départ à **12 h 55** du port de Casamicciola sur l'île d'Ischia, voir note de bas de page nº 54).

et neuf services à destination/au départ du port d'Ischia ([58])), mais avec l'ajout de deux services mixtes quotidiens entre le 15 juin et le 15 septembre ([59]). En ce qui concerne les services de transport de passagers, le nombre de traversées devant être effectuées par Caremar a légèrement augmenté au fil du temps. En effet, les huit services quotidiens de transport de passagers que Caremar devait assurer tout au long de l'année [voir considérant 36 d)] ont été portés à dix à partir du 1er octobre 2011 ([60]), et deux traversées supplémentaires ont encore été ajoutées entre le 1er juin et le 30 septembre ([61]). À partir du 16 janvier 2012, les services quotidiens de transport de passagers que Caremar devait assurer ont été ramenés à neuf tout au long de l'année ([62]), tandis que les deux traversées supplémentaires entre le 1er juin et le 30 septembre ont été maintenues, moyennant des ajustements minimes des horaires ([63]);

e) sur la ligne **Ischia-Procida-Pouzzoles**, Caremar devait assurer tout au long de l'année six services mixtes quotidiens par transbordeur. Les six services mixtes décrits au considérant 36 e) ont connu quelques modifications de leurs horaires à partir du 1er octobre 2011 et du 16 janvier 2012. En effet, à partir du 1er octobre 2011, Caremar devait effectuer une traversée à destination du port de Casamicciola sur l'île d'Ischia ([64]) et cinq traversées à destination/au départ du port d'Ischia ([65]), tandis qu'à partir du 16 janvier 2012, Caremar devait assurer deux services mixtes quotidiens au départ/à destination du port de Casamicciola sur l'île d'Ischia ([66]) et en assurer quatre à destination/au départ du port d'Ischia ([67]). En outre, à partir du 16 janvier 2012, Caremar devait assurer deux services mixtes supplémentaires par transbordeur entre le 16 septembre et le 14 juin (période scolaire) ([68]);

f) sur la ligne **Ischia-Procida**, du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Caremar ne devait assurer aucun service en plus des services déjà fournis sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples [voir considérant 36 f)]. Cela n'a pas changé entre le 1er octobre 2011 et le 15 janvier 2012. À partir du 16 janvier 2012, Caremar devait assurer tout au long de l'année un service quotidien de transport de passagers par hydroptère à destination du port d'Ischia ([69]), en plus des services déjà fournis sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples;

([58]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **6 h 25** (avec départ de Procida à 7 h 30), **10 h 45** (avec départ de Procida à 11 h 50), **15 h 10** (au lieu de 15 h 15, avec départ de Procida à 16 h 20), **17 h 30** (horaire rétabli au lieu de 17 h 45, avec départ de Procida à 18 h 35), **19 h 30** (au lieu de 19 h 20, avec départ de Procida à 20 h 30) et **21 h 55** (au lieu de 22 h 15, avec départ de Procida à 23 h 00). D'Ischia à Procida puis Naples (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **15 h 20** (au lieu de 15 h 30, avec départ de Procida à 15 h 50), **17 h 20** (au lieu de 17 h 25, avec départ de Procida à 17 h 50) et **19 h 25** (avec départ de Procida à 20 h 30).

([59]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **7 h 00** (avec départ de Procida à 7 h 25), et de Naples à Procida puis Ischia (durée totale d'1 heure 35 minutes) à **9 h 25** (avec départ de Procida à 10 h 30).

([60]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **8 h 50** (au lieu de 9 h 55, avec départ de Procida à 9 h 30), **11 h 45** (avec départ de Procida à 12 h 25), **13 h 10** (avec départ de Procida à 13 h 50), **15 h 10** (avec départ de Procida à 15 h 50) et **18 h 15** (avec départ de Procida à 18 h 55).
D'Ischia à Procida puis Naples (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **7 h 30** (avec départ de Procida à 7 h 55), **10 h 10** (avec départ de Procida à 10 h 35), **13 h 05** (au lieu de 12 h 00, avec départ de Procida à 13 h 30), **14 h 30** (au lieu de 14 h 15, avec départ de Procida à 14 h 55) et **16 h 30** (au lieu de 16 h 15, avec départ de Procida à 16 h 55).

([61]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples à **19 h 35** (avec départ de Procida à 20 h 00), et de Naples à Procida puis Ischia à **20 h 55** (avec départ de Procida à 21 h 30).

([62]) À savoir de Naples à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **8 h 40** (au lieu de 8 h 50, avec départ de Procida à 9 h 30), **11 h 45** (avec départ de Procida à 12 h 25), **13 h 10** (avec départ de Procida à 13 h 50) et **18 h 15** (avec départ de Procida à 18 h 55).
D'Ischia à Procida puis Naples (trajet total d'1 heure 10 minutes) à **6 h 45** (au lieu de 7 h 30, avec départ de Procida à 7 h 05), **10 h 15** (au lieu de 10 h 10, avec départ de Procida à 10 h 35), **13 h 00** (au lieu de 13 h 05, avec départ de Procida à 13 h 15), **14 h 30** (au lieu de 14 h 15, avec départ de Procida à 14 h 55) et **16 h 25** (au lieu de 16 h 30, avec départ de Procida à 16 h 45).

([63]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples à **19 h 35** (avec départ de Procida à 20 h 00), et de Naples à Procida puis Ischia à **21 h 05** (au lieu de 20 h 55, avec départ de Procida à 21 h 50).

([64]) À savoir de Pouzzoles à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure 15 minutes) à **10 h 20** (avec départ de Procida à 10 h 55).

([65]) À savoir d'Ischia à Procida puis Pouzzoles (trajet total d'1 heure) à **8 h 30** (avec départ de Procida à 9 h 10), **11 h 30** (au lieu de 11 h 20, avec départ de Procida à 12 h 10) et **18 h 00** (au lieu de 17 h 35, avec départ de Procida à 18 h 35). De Pouzzoles à Procida puis Ischia (trajet total d'1 heure 15 minutes) à **13 h 50** (avec départ de Procida à 14 h 20) et **19 h 15** (au lieu de 18 h 55, avec départ de Procida à 19 h 45).

([66]) À savoir de Pouzzoles à Procida puis Ischia à **10 h 15** (avec départ de Procida à 10 h 55), et d'Ischia à Procida puis Pouzzoles à **17 h 30** du port de Casamicciola (avec départ de Procida à 18 h 00).

([67]) À savoir d'Ischia à Procida puis Pouzzoles à **8 h 35** (avec départ de Procida à 9 h 00) et **11 h 30** (avec départ de Procida à 11 h 55), et de Pouzzoles à Procida puis Ischia à **14 h 00** (avec départ de Procida à 14 h 30) et **18 h 55** (avec départ de Procida à 19 h 35).

([68]) À savoir d'Ischia à Procida puis Pouzzoles à **7 h 20** (avec départ de Procida à 7 h 50), et de Pouzzoles à Procida puis Ischia à **9 h 00** (avec départ de Procida à 9 h 40).

([69]) À savoir de Procida à Ischia (trajet de 20 minutes) à **15 h 30**.

g) sur la ligne **Procida-Pouzzoles**, outre les traversées devant être effectuées sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, Caremar devait assurer tout au long de l'année deux services de transport de passagers par hydroptère [voir considérant 36 g)]. Ces traversées ont connu des modifications minimes de leurs horaires à partir du 1er octobre 2011 ([70]) et du 16 janvier 2012 ([71]);

h) sur la ligne **Procida-Naples**, outre les traversées devant être effectuées sur la ligne Ischia-Procida-Naples, Caremar devait assurer tout au long de l'année quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ de Naples (Beverello) ([72]) [voir considérant 36 h)], moyennant des modifications minimes de leurs horaires entre le 1er octobre 2011 et le 16 janvier 2012 ([73]).

(40) En vertu de l'article 1er de la convention initiale prorogée, Caremar devait respecter les horaires susmentionnés conformément aux obligations de continuité et de fréquence, de régularité et de ponctualité.

(41) En ce qui concerne le nombre, le type et la capacité des navires affectés aux lignes maritimes exploitées, l'article 1er de la convention initiale prorogée renvoie au contenu des plans quinquennaux.

(42) En ce qui concerne les tarifs, en vertu de l'article 4 de la convention initiale prorogée, Caremar devait présenter (et justifier) chaque année aux autorités italiennes compétentes le niveau des tarifs qu'elle entendait appliquer.

(43) La convention initiale prorogée ne contenait aucune disposition relative à la qualité du service.

(44) L'article 12 de la convention initiale prorogée présentait dans le détail les sanctions auxquelles Caremar s'exposait en cas de manquement aux OSP, à moins que Caremar ne prouve que le manquement ne lui était pas imputable car résultant d'un cas de force majeure. En vertu de la convention initiale prorogée, les sanctions étaient comprises entre 800 et 40 000 EUR en fonction de la gravité de l'infraction.

3.1.2. *La compensation*

(45) Pour les services de transport maritime assurés entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012, Caremar a reçu une compensation publique d'un montant total de 97 835 927 EUR.

(46) Le tableau no 1 montre la compensation annuelle versée à Caremar pour la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012 en vertu de la convention initiale prorogée:

([70]) À savoir de Procida à Pouzzoles (trajet de 15 minutes) à **8 h 10** (au lieu de 8 h 25), et de Pouzzoles à Procida (trajet de 15 minutes) à **8 h 55** (au lieu de 8 h 50).
([71]) À savoir de Procida à Pouzzoles (trajet de 15 minutes) à **8 h 10** (au lieu de 8 h 25), et de Pouzzoles à Procida (trajet de 15 minutes) à **8 h 50** (au lieu de 8 h 55).
([72]) À savoir de Procida à Naples (trajet de 40 minutes) à **6 h 35** et **9 h 20**, et de Naples à Procida (trajet de 40 minutes) à **7 h 30** et **17 h 45**.
([73]) À savoir de Procida à Naples (trajet de 40 minutes) à **6 h 35** et **9 h 25** (au lieu de 9 h 20), et de Naples à Procida (trajet de 40 minutes) à **7 h 30** et **17 h 30** (au lieu de 17 h 45).

Tableau nº 1

Compensation versée pour la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012 (EUR)

(EUR)

Année	Compensation
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (janvier-juillet)	**11 473 000**

(47) Le montant de la compensation annuelle octroyée à Caremar pour l'exécution des contrats de services maritimes était déterminé comme suit:

— pour la période allant du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2009, sur la base des mêmes dispositions législatives applicables en vertu de la convention initiale (voir considérants 48 à 52); et

— pour la période allant du 1er janvier 2010 au 31 juillet 2012, sur la base d'une nouvelle méthode établie dans la décision nº 111/2007 du *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* (Comité interministériel pour la programmation économique, ci-après le «CIPE») du 9 novembre 2007 intitulée «Critères d'établissement des obligations de service public et des dynamiques tarifaires dans le secteur des services de cabotage maritime d'intérêt public» ([74]) (ci-après la «décision nº 111/2007») (voir considérant 53).

3.1.2.1. La compensation octroyée du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2009

(48) Le décret présidentiel nº 501/1979 du 1er juin 1979 (ci-après le «décret présidentiel nº 501/1979») précisait les différents éléments (recettes et coûts) à prendre en considération dans le calcul de la subvention versée aux opérateurs du service public maritime pour l'exécution d'OSP. En outre, la loi nº 856/1986 du 5 décembre 1986 (ci-après la «loi nº 856/1986») a apporté certaines modifications au système des OSP maritimes en Italie. En ce qui concerne les liaisons avec les îles majeures et mineures, l'article 11 de ladite loi a modifié les critères de calcul de la compensation de service public. En effet, la subvention devait être calculée sur la base de la différence entre les recettes et les coûts du service, telle que déterminée au regard de paramètres moyens et objectifs, et devait inclure une rémunération raisonnable des capitaux investis. L'article susmentionné disposait, en outre, que les contrats de service public devaient inclure la liste des lignes subventionnées, la fréquence des liaisons et les types de navires à utiliser. Les subventions devaient être approuvées par les ministres compétents.

(49) Les principes établis dans le décret présidentiel nº 501/1979 et dans la loi nº 856/1986 se reflétaient dans la convention initiale.

(50) Dès lors, en 2009, la compensation pour la prestation de services d'intérêt économique général (ci-après «SIEG») a été calculée conformément à la méthode définie par la convention initiale. En particulier, la compensation correspondait à la perte nette cumulée sur les services assurés en régime de service public, à laquelle s'ajoutait un montant variable correspondant à la rémunération des capitaux investis.

(51) Les divers éléments de coût pris en considération pour calculer la compensation définie par les autorités publiques étaient les suivants: coûts de commission, coûts de publicité, coûts des services aux passagers à bord, coûts de chargement, de déchargement et de manœuvres, coûts du personnel administratif à terre, frais de manutention des navires, charges administratives, frais d'assurance, coûts de location et de crédit-bail, carburant, impôts et taxes, et coûts d'amortissement.

([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* (Journal officiel de la République italienne, ci-après «GURI»), série générale nº 50 du 28.2.2008].

(52) En ce qui concerne les paiements annuels, la convention initiale prévoyait que la compensation annuelle de service public devait être versée comme suit: un premier versement anticipé, à effectuer le 30 mars de chaque année au plus tard, correspondant à 70 % de la compensation versée l'année précédente; un deuxième versement, à effectuer le 30 juin au plus tard, correspondant à 20 % de la compensation de l'année précédente. Le solde, à liquider au 30 novembre au plus tard, correspondait à la différence entre les montants versés et le ratio négatif résultant des coûts et recettes d'exploitation de l'année en cours, tel qu'estimé sur la base des résultats des années précédentes. Si Caremar avait reçu un montant supérieur au coût net des services fournis (recettes moins coûts), elle était tenue de rembourser la différence ([75]).

3.1.2.2. La compensation octroyée du 1er janvier 2010 au 31 juillet 2012

(53) Du 1er janvier 2010 au 31 juillet 2012, la compensation pour l'exécution des OSP maritimes a été déterminée par l'application d'une nouvelle méthode définie dans la décision no 111/2007.

(54) Il ressort du préambule de la décision no 111/2007 que celle-ci a été émise aux fins de la privatisation des sociétés publiques fournissant des services maritimes en régime de service public ([76]). Les dispositions de la décision no 111/2007 ont été appliquées en ce qui concerne les services fournis par les sociétés du groupe Tirrenia, y compris Caremar, à partir de 2010, avant même l'entrée en vigueur des nouveaux contrats de service public, à la suite des privatisations correspondantes.

(55) En vertu de la décision no 111/2007, le niveau de la compensation pour les OSP était fondé sur le coût net nécessaire à l'exécution des OSP, majoré d'un rendement adéquat. Ce niveau de rendement était déterminé ex ante pour toute la période réglementaire couverte par le contrat de service public. En tout état de cause, le montant total de la compensation octroyée était également plafonné au niveau des ressources publiques allouées par la loi au contrat de service public concerné, s'il était inférieur au niveau de compensation quantifié sur la base de la méthode du coût net.

(56) Le coût net nécessaire à l'exécution des OSP était quantifié sur la base de la différence entre les coûts et les recettes enregistrés par la société pour l'exploitation du service public maritime. En particulier, les coûts et les recettes doivent être déterminés par ligne et les (éventuels) coûts communs aux activités de service public et aux activités commerciales doivent être répartis de manière transparente sur la base des critères ex ante accompagnant le contrat de service public concerné et décrits dans un rapport ad hoc.

(57) Le taux de rendement du capital est calculé sur la base du coût moyen pondéré du capital (ci-après «CMPC»). Le rendement escompté des fonds propres ([77]) doit être calculé à l'aide du modèle d'évaluation des actifs financiers. Sur la base de ce modèle, le coût des fonds propres est calculé en fonction: i) du taux sans risque; ii) du coefficient bêta (estimation du profil de risque de la société par rapport au marché des actions); iii) de la prime de risque sur actions attribuée au marché des actions.

(58) En particulier, le coût des fonds propres était calculé en appliquant une prime destinée à soutenir un risque supplémentaire par rapport au taux de rendement des actifs sans risque. Cette prime doit être déterminée comme étant la prime de risque de marché multipliée par son coefficient bêta, lequel mesure le niveau de risque d'un actif spécifique par rapport au marché.

(59) Conformément à la décision no 111/2007, le taux de rendement des actifs sans risque correspond au rendement brut moyen d'obligations de référence à dix ans par rapport aux douze mois précédents pour lesquels des données sont disponibles.

([75]) En vertu de l'article 3, paragraphe 10, de la convention initiale, toute surcompensation résultant des comptes certifiés de la société doit être remboursée par celle-ci dans un délai de 15 jours à compter de l'approbation du bilan de la société pour l'année concernée.

([76]) Conformément à l'article 1er, point 999, de la loi no 296/2006 du 27 décembre 2006 et à l'article 1er, point e), du décret législatif no 430/1997 du 5 décembre 1997.

([77]) Le taux de rendement escompté par un investisseur, compte tenu du profil de risque de la société et des flux de trésorerie associés.

(60) La décision nº 111/2007 fixe la prime de risque de marché à 4 %. En outre, dans le cas d'un service exploité sur une base non exclusive, le risque supporté par l'opérateur (qui est vraisemblablement plus élevé) est rémunéré par une majoration de 2,5 % de la prime de risque de marché.

(61) En pratique, le montant de la compensation versé à Caremar ne peut, en tout état de cause, pas excéder le plafond de 29 869 832 EUR ([78]) par an, tel qu'établi par la loi nº 166/2009 (voir considérant 32). Bien que la loi nº 166/2009 fixe un plafond pour la compensation annuelle versée à toutes les sociétés du groupe Tirrenia pour l'exploitation des services maritimes soumis au régime de service public, la décision nº 111/2007 contient aussi certaines garanties qui permettent à ces opérateurs de couvrir leurs coûts d'exploitation de manière suffisante.

(62) En particulier, conformément à la décision nº 111/2007, la portée des services, les tarifs maximaux fixés par le contrat de service public et la compensation effectivement octroyée doivent être définis ex ante de manière à garantir au prestataire de services la couverture intégrale des coûts nécessaires à la prestation des SIEG. La formule suivante s'applique:

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

où:

VA(RSP) est la valeur actualisée de la compensation pour l'exécution des OSP;

VA[AI(X)] est la valeur actualisée des autres recettes (tarifs perçus et autres);

VA(CA) est la valeur actualisée des coûts d'exploitation admissibles, du remboursement de la dette et du rendement des capitaux investis.

(63) Si, a posteriori, au cours de l'exploitation du service soumis à des OSP, il apparaissait que la compensation octroyée était inférieure à ce qui était nécessaire pour couvrir les coûts d'exploitation admissibles, compte tenu des autres recettes, la société ne pourrait se prévaloir d'aucune révision rétroactive automatique du montant de la compensation pour les OSP ni demander une telle révision pendant la période réglementaire couverte par le contrat, mais pourrait uniquement demander aux autorités italiennes compétentes d'adopter l'une des mesures suivantes à l'avenir: réduire le périmètre des activités subventionnées ou, à défaut, reconsidérer l'organisation des services (dont le type de navires, par exemple) ou modifier les tarifs maximaux.

(64) En outre, le plafond tarifaire applicable à chaque service, hors taxes et droits portuaires, est ajusté chaque année sur la base de la formule de calcul du plafonnement des prix ci-dessous:

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

où:

ΔT est la variation annuelle en pourcentage du plafond tarifaire;

ΔP est le taux d'inflation pour l'année de référence;

X est le taux annuel réel d'ajustement du plafond tarifaire, qui est établi dans la convention et demeure constant pendant toute la durée de celle-ci.

(65) La décision nº 111/2007 précise, en outre, que le plafond tarifaire peut être ajusté de telle sorte qu'il reflète les variations des coûts du carburant, en prenant comme référence les prix standard accessibles au public.

(66) En ce qui concerne les paiements annuels, les mêmes principes applicables en vertu de la prorogation de la convention initiale expliqués au considérant 52 ont continué de s'appliquer au cours de la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012.

([78]) Dont 19 839 226 EUR par la Campanie et 10 030 606 EUR par le Latium.

3.2. **La privatisation de Caremar**

(67) Par sa décision n° 444/2011 du 9 août 2011, la Giunta Regionale de la Regione Campania a établi des lignes directrices pour la mise en œuvre de la procédure restreinte ([79]) de privatisation de Caremar et l'attribution à l'acquéreur de Caremar d'un contrat de service public de cabotage maritime pour la prestation de services de transport maritime sur une période de neuf ans en échange d'une compensation de service public.

(68) Par le décret exécutif n° 202/2012 du 12 juillet 2012 fixant les procédures préliminaires, la Regione Campania a lancé la procédure restreinte, dans le cadre de laquelle le critère d'attribution retenu a été celui du meilleur prix.

(69) L'appel à candidatures a été publié au supplément au *Journal officiel de l'Union européenne* le 17 juillet 2012 et dans la GURI n° 86 du 25.7.2012, ainsi que sur le site internet de la Regione Campania.

(70) L'accès à l'appel d'offres n'était soumis à aucune exigence technique. En effet, même si le projet d'appel d'offres initial pour Caremar incluait certaines exigences techniques et financières (c'est-à-dire des volumes prédéterminés de milles marins et de chiffre d'affaires dans le secteur du transport maritime) sur la base desquelles seules des compagnies maritimes auraient pu participer à la procédure d'appel d'offres, à la suite des échanges entre les autorités italiennes et la Commission des 26 octobre 2011, 22 décembre 2011 et 14 mars 2012 postérieurs à la décision d'ouverture de 2011, les autorités italiennes ont modifié l'appel d'offres final en éliminant de la notation les critères techniques et en les remplaçant par des exigences financières concernant la capacité économique et financière adéquate, à prouver soit en faisant confirmer par au moins deux établissements financiers une capacité économique et financière de 6 000 000 EUR, soit en justifiant d'actifs nets d'au moins 6 000 000 EUR.

(71) À la suite de la publication de l'appel d'offres, à l'expiration du délai fixé au 21 septembre 2012 pour la présentation des manifestations d'intérêt, dix parties ont manifesté leur intérêt à participer à la procédure d'appel d'offres [à savoir Alilauro Gruson S.p.A. (ci-après «Aligruson»), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor et Usticalines S.p.A.].

(72) Par le décret exécutif n° 34/2013 du 21 février 2013, la Regione Campania a approuvé les résultats de l'enquête menée au cours de la phase de préqualification et a admis toutes les parties ayant manifesté leur intérêt, sauf Vetor, à l'étape suivante (la phase de soumission des offres).

(73) Par le décret exécutif n° 78/2013 du 17 mai 2013, les neuf candidats admissibles ont été invités à soumettre une offre ([80]). L'invitation à soumettre une offre contenait le nouveau projet de contrat d'une durée de neuf ans devant être signé entre l'adjudicataire et la Regione Campania, ainsi que des informations plus détaillées sur la procédure d'appel d'offres ([81]). En particulier, la lettre d'invitation indiquait que le critère d'attribution serait:

([79]) La procédure d'appel d'offres restreinte visée à l'article 55, paragraphe 6, du code italien des marchés publics (décret législatif n° 163/2006, *Codice dei Contratti pubblici*) était une procédure en deux phases dans le cadre de laquelle seuls les opérateurs invités à la phase de soumission peuvent soumettre des offres.

([80]) Le décret exécutif n° 78/2013 du 17 mai 2013 a été publié au *Bollettino Ufficiale della Regione Campania* (Journal officiel de la Regione Campania, ci-après «BURC») n° 28/2013 du 27.5.2013 ainsi que sur le site internet de la Regione Campania. Parallèlement, la Regione Campania a également publié sur son site internet des précisions sur l'invitation à soumettre une offre sous la forme de réponses aux questions fréquemment posées.

([81]) Outre le nouveau projet de contrat d'une durée de neuf ans devant être signé entre l'adjudicataire et la Regione Campania, ces informations comprenaient le projet de contrat de vente de Caremar, le projet de modèle de plan d'entreprise que les parties devaient suivre pour la présentation de leur offre, un projet de modèle d'offre et un projet de déclaration d'engagement que les parties pouvaient suivre pour la soumission de leur offre, ainsi que les règles à suivre pour l'accès aux locaux de Caremar et à la salle d'information. Pour ce qui est de la procédure, les parties ont été informées, entre autres, du calendrier et des conditions concernant: i) l'accès à la salle d'information de la procédure d'appel d'offres et aux locaux de Caremar; ii) la soumission des offres; iii) la présentation d'une garantie à l'appui de l'offre; iv) l'attribution de l'offre (y compris le critère d'attribution); v) la possibilité de demander des éclaircissements sur l'offre.

«le meilleur prix, en tant que différence la plus faible obtenue en soustrayant de la valeur de la compensation recherchée par le concurrent le prix proposé pour l'achat des actions, en faveur de l'offre la plus basse (x) résultant de l'application de la formule suivante:

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

où:

— *a* est le montant de la contrepartie des services minimaux sur la base de l'appel d'offres visée au point 2.1 b);

— *Da * 75 %* est le montant du rabais proposé sur la base de l'offre multiplié par le coefficient correcteur afin de tenir compte de la répartition sur 9 ans de cette réduction; et

— *6* est le montant du prix de l'action visé au point 2.1 a) proposé à la hausse».

(74) En outre, en ce qui concerne le prix de vente minimal de Caremar, la lettre d'invitation mentionnait une somme d'au moins 6 000 000 EUR ([82]), tandis que, pour le montant maximal de la compensation de service public, une somme ne dépassant pas 19 839 226 EUR était prévue pour chacune des neuf années du contrat.

(75) À l'expiration du délai, trois offres avaient été reçues des candidats suivants: i) l'association temporaire d'entreprises SNAV/Rifim; ii) Aligruson; iii) TTT Lines S.p.A. en association temporaire avec ses partenaires Marittima S.r.l., Marworld et Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Ce dernier candidat sera finalement exclu par la commission d'adjudication pour ne pas avoir été en mesure de fournir une garantie financière appropriée à l'appui de son offre.

(76) Le 4 octobre 2013, Marworld a notifié à la Regione Campania un recours introduit devant le TAR Campania pour contester, entre autres, la décision d'exclusion.

(77) Par le décret exécutif n° 178/2013 du 29 octobre 2013, la Regione Campania a confirmé le classement établi par la commission d'adjudication ([83]), tel que présenté ci-après, qui avait été déterminé sur la base des valeurs numériques indiquées dans chaque offre et selon la formule figurant dans la lettre d'invitation (voir considérant 73): SNAV/Rifim proposait 111 395 812 EUR (dont 6 000 001 EUR pour l'acquisition de Caremar), tandis qu'Aligruson proposait 128 556 568 EUR (dont 6 000 060 EUR pour l'acquisition de Caremar). Son offre ayant été retenue à l'issue de la procédure d'appel d'offres, SNAV/Rifim s'est vu attribuer le marché.

(78) Par arrêt du 5 juin 2014, le TAR Campania a annulé l'attribution du marché, considérant qu'aucun des trois candidats n'aurait dû être invité à participer à l'appel d'offres. La Regione Campania a introduit un recours contre cet arrêt. Par arrêt du 10 février 2015, le Consiglio di Stato a annulé l'arrêt du TAR Campania, confirmant ainsi la décision de la commission d'adjudication.

([82]) Selon les informations fournies par l'Italie, le prix de base de 6 000 000 EUR pour la vente aux enchères de Caremar avait été calculé en ajoutant à la valeur de son actif net comptable au 31 décembre 2010 (soit 4 470 008 EUR) les plus-values sur la flotte et une composante générique de survaleur liée au fait que Caremar était une société disposant de son propre savoir-faire et d'une présence solide sur le territoire et qu'elle était réputée sur le marché sur lequel elle opérait.

([83]) Ce classement avait été rendu public par la commission d'adjudication lors de sa réunion publique du 29 juillet 2013. À cette occasion, la commission d'adjudication a indiqué que l'offre retenue serait envoyée au pouvoir adjudicateur (à savoir la Regione Campania) pour vérification. Par le décret exécutif n° 130/2012 du 2 août 2012, la Regione Campania a décidé d'engager la procédure de vérification discrétionnaire prévue à l'article 86, paragraphe 3, du décret législatif n° 136/2006 et a demandé à la commission d'adjudication d'évaluer si l'offre soumise par SNAV/Rifim était adéquate. Lors de ses réunions des 16 et 27 septembre 2013, la commission d'adjudication a examiné en détail les hypothèses financières sous-tendant l'offre soumise par SNAV/Rifim et a déclaré que cette offre était adéquate et fiable. La commission d'adjudication a communiqué les résultats de la procédure de vérification durant sa réunion publique du 16 octobre 2013, au cours de laquelle elle a également confirmé le classement rendu public le 29 juillet 2013.

(79) À la suite de l'arrêt du TAR Campania confirmant la décision de la commission d'adjudication d'attribuer l'offre à SNAV/Rifim, SNAV/Rifim a subordonné l'exécution de son offre à la confirmation par la Regione Campania de l'absence de changement des conditions financières de Caremar par rapport à celles qui avaient été évaluées par les soumissionnaires lors de la procédure d'appel d'offres menée en 2013. Après avoir constaté que les fonds propres de Caremar au 31 décembre 2024 étaient inférieurs de 2 155 008 EUR au niveau qui était le leur lorsque SNAV/Rifim avait soumis l'offre qui allait être retenue, la Regione Campania a décidé de rétablir les fonds propres de Caremar au niveau qui était le leur à la fin de l'année 2013. Dès lors, par la décision n° 316/2015 de la Giunta Regionale du 21 mai 2015 ([84]), la Regione Campania a octroyé 2 155 008 EUR à Caremar, sous réserve de son acquisition par l'adjudicataire, afin de rétablir la situation financière de Caremar à la valeur qui était la sienne au moment de la soumission de l'offre retenue pour l'acquisition de Caremar.

(80) Le contrat de vente entre la Regione Campania et SNAV/Rifim a été signé le 16 juillet 2015 et, à cette date, la propriété de toutes les actions de Caremar a été transférée de la Regione Campania à SNAV/Rifim pour un prix fixe de 6 000 001 EUR.

(81) L'acquéreur étant une entité collective, les actions de Caremar ainsi cédées ont été achetées par SNAV et par Rifim, responsables conjointement et solidairement de toutes les obligations contractuelles: SNAV a acquis 75 000 actions et Rifim a acquis les 75 000 actions restantes, chaque société recevant ainsi 50 % du capital social total de Caremar.

3.3. **Le nouveau contrat de service public**

3.3.1. *Les OSP*

(82) Le 16 juillet 2015, la Regione Campania et Caremar ont signé le nouveau contrat de service public pour la prestation de services de transport maritime. Ce contrat de service public est entré en vigueur pour une période de neuf ans (c'est-à-dire jusqu'au 15 juillet 2024 inclus).

(83) Les OSP imposées à Caremar (et donc à son acquéreur SNAV/Rifim) concernent la prestation de services réguliers de transport maritime de passagers et/ou de véhicules (y compris les véhicules de secours) et d'envois postaux, à des tarifs prédéterminés, par transbordeur et par navire rapide (c'est-à-dire par TMV dans le cas des services mixtes et par hydroptère dans le cas des services limités au transport de passagers) et selon les horaires indiqués dans le programme de transport maritime prévu par la décision n° 443/2011 de la Giunta Regionale de la Regione Campania du 9 août 2011 (incluse à l'annexe D du nouveau contrat de service public), telle que modifiée par la décision n° 857/2011 de la Giunta Regionale de la Regione Campania du 30 décembre 2011 (incluse à l'annexe E du nouveau contrat de service public), ainsi que leurs éventuelles modifications ultérieures.

(84) En ce qui concerne les lignes maritimes à exploiter, Caremar doit assurer des services de transport maritime sur les huit lignes suivantes, conformément aux horaires indiqués aux annexes D et E du nouveau contrat de service public: Capri-Naples, Capri-Sorrente, Ischia-Naples, Ischia-Procida-Naples, Ischia-Procida-Pouzzoles, Ischia-Procida, Procida-Pouzzoles et Procida-Naples.

(85) Les détails des OSP en ce qui concerne les types de navires (transbordeur, TMV, hydroptère), les horaires et la fréquence (annuelle/saisonnière) pour chaque ligne sont les mêmes que ceux en vigueur en vertu de la convention initiale prorogée à partir du 16 janvier 2012, décrits au considérant 39.

(86) En vertu de l'article 8, paragraphe 4, point d), du nouveau contrat de service public, Caremar doit s'acquitter des OSP conformément aux obligations de continuité et de fréquence, de régularité et de ponctualité. L'article 8, paragraphe 4, point l), précise que le respect de ces obligations devait être assuré en permanence, y compris pendant les périodes de manutention ordinaire et extraordinaire des navires.

([84]) Publiée au BURC n° 35 du 8.6.2015. Cette décision a été confirmée par le décret présidentiel n° 116/2015 du 15 juillet 2015, publié au BURC n° 45 du 20.7.2015.

(87) En vertu de l'article 8, paragraphe 4, point c), du nouveau contrat de service public, en ce qui concerne les services mixtes, Caremar doit donner la priorité au transport des envois postaux (dans la limite de 12 mètres linéaires) si le prestataire du service postal universel l'exige. En outre, en vertu de l'article 9 du nouveau contrat de service public, Caremar est tenue d'effectuer, à la demande de la Regione Campania et sans compensation supplémentaire, jusqu'à dix trajets supplémentaires par an afin de répondre à des besoins exceptionnels de service public.

(88) En ce qui concerne le nombre, le type et la capacité des navires affectés aux lignes maritimes exploitées, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, de l'article 8, paragraphe 4, point m), et de l'article 8, paragraphe 5, du nouveau contrat de service public, Caremar est tenue d'utiliser au moins sept des navires indiqués à l'annexe H du contrat (ou une flotte équivalente en nombre, caractéristiques techniques, capacité et confort) et de garantir à tout moment la disponibilité d'un navire de réserve présentant les caractéristiques indiquées dans ladite annexe H. En outre, Caremar est tenue de garantir à tout moment l'efficacité des navires indiqués à l'annexe H ([85]).

(89) En ce qui concerne les tarifs, en vertu de l'article 8, paragraphe 4, point e), et de l'article 13 du nouveau contrat de service public, Caremar doit respecter les tarifs établis dans la décision n° 183/2011 de la Giunta Regionale du 29 avril 2011 et la décision n° 67/2013 de la Giunta Regionale du 7 mars 2013, incluses aux annexes B et C du contrat de service public, ainsi que leurs éventuelles modifications ultérieures. Caremar peut demander chaque année à la Regione Campania d'ajuster les tarifs pour tenir compte de l'inflation, mais la Regione Campania peut décider de ne pas accorder l'ajustement demandé ou de suspendre un ajustement déjà accordé ([86]). En outre, en vertu de l'article 8, paragraphe 4, point b), Caremar doit assurer gratuitement le transport urgent de patients en ambulance du service national de santé.

(90) En ce qui concerne la qualité du service, en vertu de l'article 8, paragraphe 4, point v), du nouveau contrat de service public, Caremar doit respecter les normes de qualité visées à l'article 11 du nouveau contrat de service public relatives à la ponctualité, au confort pendant le trajet et à l'information des usagers, telles que détaillées à l'annexe O du nouveau contrat de service public, qui précise également les sanctions applicables en cas de non-respect de ces normes. En outre, conformément à l'article 8, paragraphe 4, point f), Caremar doit satisfaire aux niveaux de qualité fixés par la Regione Campania dans la charte de service (*Carta di Servizio*) adoptée en vertu de la décision n° 3/2012 de la Giunta Regionale du 16 mars 2012.

(91) Outre les sanctions prévues à l'annexe O en cas de non-respect des normes minimales de qualité visées à l'article 11 du nouveau contrat de service public, l'article 25 du nouveau contrat de service public précise des sanctions supplémentaires en cas de manquement aux OSP imposées à Caremar (concernant par exemple les obligations en matière de continuité et de régularité ([87]), de ponctualité ([88]) ou de tarifs ([89])), à moins que Caremar ne prouve que le manquement ne lui est pas imputable car résultant d'un cas de force majeure.

([85]) Article 8, paragraphe 4, point m), du nouveau contrat de service public.

([86]) Article 13, paragraphes 4 et 5, du nouveau contrat de service public.

([87]) Par exemple, l'article 25, paragraphe 1, point a), du nouveau contrat de service public prévoit une pénalité de 80 EUR/mille pour chaque trajet non effectué, et une pénalité supplémentaire de 5 000 EUR est prévue en cas de non-réalisation d'un même trajet plus de sept fois par mois. Si, au cours d'une période de trois mois, Caremar se rend coupable pour la deuxième fois de la non-réalisation d'un même trajet plus de sept fois par mois, le contrat de service public qui lui a été confié est révoqué.

([88]) Par exemple, l'article 25, paragraphe 1, point b), du nouveau contrat de service public prévoit une pénalité de 150 EUR pour chaque absence de communication motivée, dans les 24 heures, d'un retard de plus de 30 minutes. Pour chaque retard de plus de 30 minutes, la pénalité s'élève à 500 EUR si le retard concerne un trajet qui a déjà subi un retard de plus de 30 minutes au cours du même mois.

([89]) Par exemple, l'article 25, paragraphe 1, point i), du nouveau contrat de service public prévoit une pénalité de 1 500 EUR si deux plaintes écrites alléguant un non-respect des obligations tarifaires sont reçues au cours d'un trimestre, et la pénalité est portée à 5 000 EUR en cas de réception d'une troisième plainte au cours du même trimestre.

3.3.2. *La compensation*

(92) Sur la base de la procédure d'appel d'offres pour la compensation au titre du nouveau contrat relatif à l'exécution des OSP sur les lignes maritimes visées au considérant 84, la Regione Campania a fixé la rémunération annuelle de base à 178 553 034 EUR pendant les neuf ans du contrat (19 839 226 EUR par an), sous réserve de révisions à la baisse. Le montant proposé par SNAV/Rifim, fixé à la suite de l'appel d'offres, s'élevait à 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR par an ([90])) avec un rabais de 81 542 961 EUR pendant les neuf ans du contrat. Pour la période allant du 16 juillet 2015 au 31 décembre 2015, la compensation a été fixée à 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) En vertu de l'article 16 du nouveau contrat de service public, la compensation de service public est quantifiée sur la base de la méthode définie dans la décision n° 111/2007 ([92]), selon laquelle la compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des OSP (équilibre économique et financier), y compris un bénéfice raisonnable (voir considérants 55 à 66).

(94) L'article 17 du nouveau contrat de service public prévoit que, tous les trois ans, les parties doivent vérifier les conditions de l'équilibre économique du contrat, conformément aux critères de stabilité définis dans la décision n° 111/2007. En cas d'écart par rapport à cet équilibre contractuel (par exemple, dans le cas d'une sous-compensation supérieure à 5 % de la compensation totale), l'article 17 du nouveau contrat de service public prévoit un mécanisme de rééquilibrage pour évaluer tous les paramètres liés au paiement de la compensation. Si le montant de la compensation se révèle insuffisant pour couvrir les coûts d'exploitation occasionnés par la prestation du service, le nouveau contrat de service public permet de réexaminer les paramètres essentiels de la compensation, à savoir de modifier le système tarifaire, de réduire le périmètre des services publics proposés ou de revoir les actifs corporels de l'entreprise utilisés pour la prestation des services. En cas de surcompensation, la Regione Campania doit réduire la compensation à verser pour la période réglementaire suivante et récupérer le montant de toute surcompensation déjà versée (voir article 17, paragraphe 4, et article 18).

(95) La compensation est versée chaque année en trois tranches: un premier versement anticipé, correspondant à 70 % de la compensation, est effectué le 30 avril de chaque année au plus tard; un deuxième versement, correspondant à 20 % de la compensation, est effectué le 30 septembre au plus tard; le solde, après déduction des réductions et des sanctions, est liquidé le 31 janvier de l'année suivante au plus tard ([93]).

(96) En vertu de l'article 18 du nouveau contrat de service public, toute surcompensation doit être remboursée à la Regione Campania dans un délai de 30 jours à compter de la demande de la Regione Campania. Pour la période allant du 16 juillet 2015 au 31 décembre 2017, la procédure de vérification a révélé l'existence d'une surcompensation de 835 057 EUR, laquelle a été restituée à la Regione Campania. Pour la période allant du 31 décembre 2021 au 31 décembre 2021, la compensation annuelle de 10 778 897 EUR a été ramenée à 9 093 983 EUR à la suite de la procédure de vérification portant sur la période allant jusqu'au 31 décembre 2017. Sur la base des comptes financiers disponibles, la procédure de vérification pour les années 2018 à 2021 a révélé l'existence d'une surcompensation de 1 389 811 EUR, laquelle a été restituée à la Regione Campania.

(97) En vertu de l'article 20 du nouveau contrat de service public, la Regione Campania dispose de pouvoirs de surveillance sur le contrat et contrôle sa bonne exécution, l'adéquation et la qualité des actifs de l'exploitant, le respect des obligations légales et la réalisation des objectifs de qualité lors de l'exécution des OSP.

([90]) En vertu de l'article 16, paragraphe 2, du nouveau contrat de service public, «[l]a compensation susmentionnée ne peut dépasser, pendant la durée du présent contrat de service, le montant de 10 778 897 EUR par année civile, majorés de la TVA, indiqué à la baisse dans l'offre».

([91]) Article 16, paragraphe 3, du nouveau contrat de service public.

([92]) Article 16, paragraphe 1, du nouveau contrat de service public.

([93]) Article 16, paragraphe 5, du nouveau contrat de service public. L'article 16, paragraphe 6, du nouveau contrat de service public précisait que la compensation pour la période allant du 16 juillet 2015 au 31 décembre 2015 était versée en deux tranches: la première tranche, de 70 %, le 15 août 2015 au plus tard et la deuxième tranche, de 30 %, le 31 janvier 2016 au plus tard.

(98) À la suite du réexamen périodique de l'équilibre économique du contrat au titre de l'article 17, la compensation préalablement définie sur la base de la procédure d'appel d'offres (10 778 897 EUR) a été réduite par la Regione Campania pour atteindre 9 093 983 EUR pour la période 2018-2021, puis 9 087 149 EUR pour la période 2022-2024. Le tableau n° 2 présente la compensation préalablement définie et la compensation effectivement versée à Caremar pour la période août 2015-2021.

Tableau n° 2

Compensation définie et compensation versée à Caremar en vertu du nouveau contrat de service public pendant la période 2015-2021 (EUR)

(EUR)

Année	Compensation définie	Compensation versée
2015 (à partir de juillet 2015)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4. La priorité d'accostage

(99) L'article 19 *ter*, paragraphe 21, du décret-loi n° 135/2009 converti en loi n° 166/2009 disposait que, pour garantir la continuité territoriale avec les îles et exécuter leurs OSP, les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, bénéficiaient du maintien des postes d'accostage déjà assignés et de la priorité d'attribution de postes d'accostage, dans le respect des procédures prévues par les autorités maritimes, telles qu'établies par la loi n° 84/1994 du 28 janvier 1994 et par le code italien de la navigation.

3.5. Les mesures prévues par la loi n° 163/2010

(100) La loi n° 163/2010 prévoyait la possibilité, pour les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, d'utiliser à titre temporaire les ressources financières déjà engagées ([94]) pour la modernisation et l'adaptation de la flotte, afin de couvrir à la place le nouveau besoin urgent de liquidités. Les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia qui avaient recours à cette possibilité étaient toutefois tenues de reconstituer les fonds concernés, de manière à pouvoir encore entreprendre les travaux nécessaires pour moderniser leurs navires et se conformer aux nouvelles normes internationales de sécurité définies par l'accord de Stockholm de 1996 ([95]).

(101) En particulier, 23 750 000 EUR ont été dégagés pour financer les travaux de modernisation de l'ensemble du groupe Tirrenia, en ayant recours à deux lignes de crédit ([96]). Caremar a utilisé ces lignes de crédit pour moderniser ses navires.

([94]) Comme prévu par l'article 19, paragraphe 13 *bis*, du décret-loi n° 78/2009 du 1er juillet 2009, converti en loi n° 102/2009 du 3 août 2009 (ci-après la «loi 102/2009»), et par l'article 19 *ter*, paragraphe 19, de la loi n° 166/2009.

([95]) Ces normes de sécurité ont ensuite été détaillées dans la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 144 du 15.5.1998, p. 1), transposée en droit italien par le décret législatif n° 45/2000 du 4 février 2000, dans la directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 123 du 17.5.2003, p. 18), transposée en droit italien par le décret législatif n° 52/2005 du 8 mars 2005, et dans la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (JO L 123 du 17.5.2003, p. 22), transposée en droit italien par le décret législatif n° 65/2005 du 14 mars 2005.

([96]) Tous les fonds (à savoir 7 000 000 EUR) prévus par l'article 19 *ter*, paragraphe 19, de la loi n° 166/2009 ainsi que 16 750 000 EUR provenant des fonds prévus par la loi 102/2009.

(102) L'article 1er de la loi nº 163/2010 prévoyait, en outre, ce qui suit:

a) l'article 19 *ter* du décret-loi nº 135/2009 converti, après modifications, en loi nº 166/2009 est modifié par l'introduction du paragraphe 24 *bis*, en vertu duquel toutes les opérations et tous les actes officiels relevant de la mise en application des dispositions de l'article 19 *ter*, paragraphes 1 à 15, de la loi nº 166/2009 bénéficient de l'exonération fiscale. Ces paragraphes concernent la libéralisation du secteur du cabotage maritime par la privatisation du groupe Tirrenia, y compris sa phase préparatoire, c'est-à-dire le transfert des entreprises régionales à leurs régions respectives;

b) afin de garantir la continuité du service public et de soutenir la procédure de privatisation des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, les régions concernées peuvent avoir recours aux ressources du *Fondo per le aree sottoutilizzate* (fonds pour les zones sous-exploitées, ci-après le «FAS») ([97]) visé par la décision nº 1/2009 du CIPE du 6 mars 2009 ([98]).

4. **LA PROCÉDURE D'INFRACTION 2007/4609**

(103) Le 19 décembre 2008, à la suite d'échanges intervenus précédemment entre les services de la Commission et l'Italie, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission a envoyé une demande de renseignements à l'Italie. Cette demande portait, entre autres, sur une vue d'ensemble des lignes de service public exploitées durant cette période et sur la mission de service public que l'Italie avait prévue dans le cadre des nouvelles conventions proposées. L'Italie a également été invitée à fournir des informations plus détaillées sur les plans de privatisation du groupe Tirrenia.

(104) Par lettre du 28 avril 2009, l'Italie a envoyé une réponse détaillée à la demande de la Commission du 19 décembre 2008. Dans cette lettre, l'Italie a notamment déclaré ce qui suit:

a) la prorogation de la convention initiale jusqu'au 31 décembre 2009 était nécessaire pour mener à bien la libéralisation du secteur du cabotage maritime en Italie en privatisant le groupe Tirrenia;

b) la compensation de service public octroyée au groupe Tirrenia était nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles en exploitant des liaisons maritimes qui n'avaient pas été assurées de manière adéquate par les opérateurs privés présents sur le marché;

c) un processus approfondi de rationalisation des lignes s'est achevé le 10 mars 2009, dans le cadre duquel il avait été tenu compte des aspects connexes pertinents sur le plan social et économique ainsi qu'en matière d'emploi, de même que de la nécessité de sauvegarder les liaisons essentielles pour garantir la continuité territoriale, en invitant les six régions concernées à participer à une consultation. Le processus de rationalisation aurait entraîné une réduction du coût net du service public d'environ 66 000 000 EUR et le licenciement d'environ 600 marins embarqués sur les navires des sociétés du groupe Tirrenia. L'Italie a rappelé, de surcroît, que la rationalisation de 2009 a permis de mener à bien les mesures amorcées (en 2004, 2006 et 2008) pour réduire les services assurés par le groupe Tirrenia;

d) les objectifs prévoyaient: i) le maintien des liaisons nécessaires pour garantir la continuité territoriale entre les îles et les régions et la protection du droit à la santé, aux études et à la mobilité; ii) la rationalisation des liaisons dès lors que des opérateurs privés assuraient les mêmes liaisons pendant la même période, avec des garanties de qualité et de continuité analogues; iii) la rationalisation des liaisons estivales et des moyens de transport rapides réservés au transport de passagers;

e) dans sa lettre, l'Italie a fourni une vue d'ensemble des lignes exploitées par les sociétés du groupe Tirrenia en 2008 et du nombre réduit de lignes qu'elles exploiteraient en 2009. Selon l'Italie, ces dernières devaient faire l'objet des nouvelles conventions devant être conclues avec les nouveaux propriétaires des sociétés du groupe Tirrenia.

([97]) Le FAS est un fonds national qui soutient la mise en œuvre de la politique régionale italienne. Ses ressources sont destinées principalement aux régions reconnues comme étant sous-exploitées par les autorités italiennes.

([98]) GURI nº 137 du 16.6.2009.

(105) Le 21 décembre 2009, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission a envoyé un courrier à l'Italie, faisant observer entre autres que, compte tenu de la restructuration radicale du secteur du cabotage maritime en Italie et de l'impact social considérable qu'aurait eu la privatisation en cas de lancement d'appels d'offres sur la base d'un simple contrat de service public, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres en vue de l'attribution de pareils contrats à des compagnies maritimes était, en principe et à titre exceptionnel, acceptable, afin de garantir le respect du principe de non-discrimination entre les armateurs européens visé par le règlement (CEE) nº 3577/92 du Conseil ([99]). La Commission a fait observer que le règlement (CEE) nº 3577/92 n'impose pas aux États membres de privatiser leurs compagnies de transport maritime, mais simplement de libéraliser ce marché spécifique.

(106) Le 29 janvier 2010 ([100]), la Commission a envoyé une lettre de mise en demeure relative à la mise en œuvre erronée du règlement (CEE) nº 3577/92, dans laquelle elle a rappelé que, conformément à ce règlement, lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des OSP, il doit le faire sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs de l'Union. Aux termes de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement, les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration. La Commission a néanmoins relevé que les sociétés du groupe Tirrenia ont continué à exploiter les services de transport maritime après l'expiration des contrats de service public respectifs. Plus précisément, ces conventions devaient arriver à échéance à la fin de l'année 2008, mais elles ont été prorogées à plusieurs reprises par l'Italie. La Commission a dès lors invité cette dernière à présenter ses observations à ce propos.

(107) Le même jour et séparément, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission a répondu à la lettre de l'Italie du 22 janvier 2010, en soulignant que sa réponse concernait uniquement le respect du règlement (CEE) nº 3577/92 et non les questions relatives aux aides d'État. Dans ce contexte, il a indiqué que les justifications fournies au sujet de certaines lignes étaient suffisantes pour lever certaines des réserves émises précédemment. Le directeur général a rappelé que les contrats de service public ne peuvent porter que sur des lignes pour lesquelles il existe une défaillance du marché.

(108) Le 29 mars 2010, l'Italie a répondu à la lettre de la Commission du 29 janvier 2010.

(109) Le 10 septembre 2010, l'Italie a informé la Commission que la procédure de mise en concurrence pour le contrat concernant, entre autres, les lignes de l'archipel des îles Pontines exploitées par Caremar à l'époque avait été retardée. Par la suite, la loi nº 163/2010 a prorogé une nouvelle fois la convention initiale, jusqu'à l'achèvement des procédures de privatisation de Tirrenia et de Siremar (voir, également, considérant 33).

(110) Compte tenu de ces évolutions, le 24 novembre 2010, la Commission a transmis une lettre de mise en demeure complémentaire, dans laquelle elle a:

a) relevé que la convention initiale de Caremar, entre autres, avait été automatiquement prorogée, sans aucune procédure de mise en concurrence;

b) souligné qu'alors que les contrats de service public en cause avaient continué à être appliqués, aucune procédure de mise en concurrence n'avait été menée à bien, entre autres, pour Caremar;

c) indiqué qu'elle se réservait le droit d'émettre, le cas échéant, un avis motivé (après avoir pris connaissance des observations éventuelles de l'Italie).

(111) Le 21 juin 2012, la Commission a adopté un avis motivé concernant la prorogation des OSP attribuées à trois sociétés (Caremar, Laziomar et Saremar) de l'ancien groupe Tirrenia. Étant donné que les procédures d'appels d'offres pour les trois autres sociétés (Tirrenia, Toremar et Siremar) avaient été menées à bien dans le courant de l'année 2011 ([101]), ces sociétés étaient exclues du champ d'application de l'avis motivé. La Commission a souligné que, plus de trois ans après la date normale d'expiration des conventions initiales respectives, l'Italie n'avait toujours pas lancé de procédures de mise en concurrence aux fins de l'attribution d'un contrat de service public pour les liaisons de cabotage maritime exploitées, entre autres, par Caremar. Ces conventions avaient été automatiquement prorogées pour une durée indéterminée, ce qui empêchait d'autres armateurs de l'Union d'exercer une concurrence pour obtenir les contrats.

([99]) Règlement (CEE) nº 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

([100]) La lettre de mise en demeure a été adoptée le 28 janvier 2010, mais n'a été notifiée à l'Italie que le jour suivant.

([101]) Même si le transfert officiel de propriété de Tirrenia, de Toremar et de Siremar n'est devenu effectif qu'en 2012.

(112) Le 8 août 2012, l'Italie a répondu à l'avis motivé, affirmant que les avis d'appel d'offres pour la sélection des sociétés chargées de l'exécution des nouveaux contrats de service public avaient été ou allaient être publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Plus précisément, l'avis a été publié le 20 juillet 2012 pour Caremar et le 1er août 2012 pour Laziomar.

(113) Le 14 janvier 2014, la société CLN est devenue le nouveau propriétaire de Laziomar et a conclu un contrat de service public d'une durée de dix ans pour les liaisons avec l'archipel des îles Pontines.

(114) Le 16 juillet 2015, SNAV/Rifim a acquis la propriété de Caremar, qui a conclu un contrat de service public d'une durée de neuf ans.

(115) Par lettre datée du 15 juillet 2016, l'Italie a informé la Commission que la privatisation de toutes les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia était achevée. Le 8 décembre 2016, la Commission a décidé de clore la procédure d'infraction.

5. MOTIFS DE L'OUVERTURE ET DE L'EXTENSION DE LA PROCÉDURE

5.1. La compensation pour la prestation de services de transport maritime du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012

5.1.1. *Existence d'une aide*

(116) Dans sa décision d'ouverture de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que la définition des OSP n'était pas assez claire et ne lui permettait donc pas de conclure de manière définitive si elle contenait ou non des erreurs manifestes. En particulier, la Commission ne disposait pas d'une vision complète des obligations effectivement imposées à Caremar pour l'exploitation des lignes de la baie de Naples et de l'archipel des îles Pontines par rapport aux services proposés par ses concurrents sur certaines de ces lignes (voir considérants 194, 203, 205 et 208 de la décision d'ouverture de 2011). En outre, en ce qui concerne les lignes de la baie de Naples, la Commission avait des doutes au sujet de la légitimité à considérer comme un véritable service public la permanence de nuit dans les ports insulaires; elle a invité les autorités italiennes à préciser si certaines pathologies ne permettaient pas le transport par hélicoptère et à fournir des informations sur la disponibilité et les capacités d'autres services de transport médical (voir considérant 206 de la décision d'ouverture de 2011).

(117) La Commission a considéré, à titre préliminaire, que la deuxième condition de l'arrêt Altmark ([102]) était satisfaite, étant donné que les paramètres sur la base desquels la compensation était calculée avaient été préalablement établis et respectaient les exigences de transparence (voir considérant 239 de la décision d'ouverture de 2011). La Commission a notamment souligné, au considérant 240 de la décision d'ouverture de 2011, que ces paramètres sont décrits dans la convention initiale (pour la compensation relative à l'année 2009) ainsi que dans la décision no 111/2007 (pour la compensation à partir de 2010).

(118) La Commission a néanmoins considéré que la troisième condition de l'arrêt Altmark ne semblait pas remplie et que les opérateurs pouvaient avoir bénéficié d'une surcompensation pour l'exécution des missions de service public (voir considérant 244 de la décision d'ouverture de 2011). En particulier, la Commission a exprimé des doutes quant à la proportionnalité de la compensation versée aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia depuis 2009, compte tenu de l'absence de définition claire des obligations imposées à ces sociétés (voir considérant 245 de la décision d'ouverture de 2011). De même, la Commission a exprimé des doutes sur le fait que la prime de risque de 6,5 % applicable à partir de 2010 corresponde à un niveau de risque approprié, dans la mesure où, à première vue, Caremar ne supportait pas les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services (voir considérant 247 de la décision d'ouverture de 2011).

([102]) Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, en présence de Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) La Commission a également conclu, à titre préliminaire, que la quatrième condition de l'arrêt Altmark n'était pas respectée, étant donné que la prorogation de la convention initiale n'avait pas fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres (voir considérant 249 de la décision d'ouverture de 2011). Elle a relevé, de surcroît, qu'aucun des éléments recueillis ne permettait de soutenir que Caremar fournissait effectivement les services en cause à un coût moindre pour la collectivité (voir considérant 251 de la décision d'ouverture de 2011).

(120) Dans la décision d'ouverture de 2011, la Commission est dès lors parvenue à la conclusion préliminaire que la compensation de service public versée aux opérateurs durant la période de prorogation de la convention initiale constituait une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE (voir considérant 255 de la décision d'ouverture de 2011). Elle a en outre estimé que cette aide devait être considérée comme une aide nouvelle (voir considérant 257 de la décision d'ouverture de 2011).

(121) Dans la décision d'extension de 2012, la Commission a également exprimé les mêmes doutes en ce qui concerne la compensation octroyée à Caremar entre janvier 2012 et sa privatisation (voir considérants 42, 180 et 181 de la décision d'extension de 2012).

5.1.2. *Compatibilité*

(122) Dans la décision d'ouverture de 2011, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que la compensation de service public pour les années 2009, 2010 et 2011 ne relevait pas du champ d'application de la décision 2005/842/CE de la Commission ([103]) ni de l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public ([104]) (ci-après l'«encadrement SIEG de 2005»). Elle a donc apprécié cette mesure directement au regard de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE et a exprimé des doutes sur le respect des conditions de compatibilité applicables (voir considérant 315 de la décision d'ouverture de 2011).

(123) Dans la décision d'extension de 2012, la Commission a fait observer qu'un nouveau paquet SIEG était entré en vigueur le 31 janvier 2012, lequel se composait de la décision 2012/21/UE de la Commission ([105]) et de l'encadrement SIEG de 2011. La Commission a toutefois considéré, à titre préliminaire, que la compensation de service public au titre de la prorogation de la convention initiale ne pouvait ni être considérée comme compatible avec le marché intérieur, ni être exemptée de l'obligation de notification au sens de la décision 2012/21/UE, parce que cette prorogation n'était pas conforme à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3577/92, en vertu duquel, lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires (voir considérant 256 de la décision d'extension de 2012). La Commission n'a pas exclu que la compensation de service public octroyée au titre de la convention initiale prorogée puisse relever, en principe, de l'encadrement SIEG (voir considérant 258 de la décision d'extension de 2012), mais elle ne disposait pas d'éléments suffisants pour conclure en ce sens (voir considérant 267 de la décision d'extension de 2012).

5.2. **La privatisation de Caremar**

(124) Dans la décision d'extension de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant à la transparence et à l'inconditionnalité de la procédure d'appel d'offres pour la vente de Caremar en vue de garantir une vente au prix du marché (voir considérant 242 de la décision d'extension de 2012). En particulier, la Commission a considéré que la vente de Caremar et l'attribution du nouveau contrat de service public pouvaient avoir limité le nombre de soumissionnaires ou influé sur le prix de vente (voir considérant 243 de la décision d'extension de 2012).

([103]) Décision 2005/842/CE de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67).

([104]) Encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public (JO C 297 du 29.11.2005, p. 4).

([105]) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

(125) Sur la base des informations disponibles au moment de la publication de sa décision d'extension de 2012, la Commission a également conclu à l'incompatibilité avec le marché intérieur des aides potentiellement octroyées au cours du processus de privatisation (voir considérant 305 de la décision d'extension de 2012).

5.3. **Le nouveau contrat de service public**

5.3.1. *Existence d'une aide*

(126) Dans la décision d'extension de 2012, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que la compensation versée à Caremar ne satisfaisait pas aux conditions énoncées dans l'arrêt Altmark et constituait donc une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission est parvenue à cette conclusion étant donné: i) que des concurrents qui semblaient proposer des services similaires étaient présents au moins sur certaines lignes exploitées par Caremar, et que les informations fournies à la Commission afin de déterminer si le SIEG répondait à un besoin réel de service public qui n'aurait pas pu être satisfait par les seules forces du marché étaient insuffisantes; ii) que le calcul de la compensation conformément à la décision n° 111/2007 semblait avoir donné lieu à une surcompensation de l'opérateur pour l'exécution du service public, pour les mêmes raisons que celles exposées dans la décision d'ouverture de 2011; iii) que la quatrième condition de l'arrêt Altmark n'était apparemment pas remplie, puisque le service public avait été attribué à la condition que l'adjudicataire acquière la totalité de Caremar. La Commission a estimé que, si le contrat de service public avait fait l'objet d'un appel d'offres sans obligation d'achat, le coût pour la collectivité aurait pu être moindre.

5.3.2. *Compatibilité*

(127) En ce qui concerne la compatibilité de la compensation versée à Caremar, dans la décision d'extension de 2012, la Commission a observé que, sur la base des informations fournies par les autorités italiennes, la décision 2012/21/UE ne semblait pas s'appliquer. En tout état de cause, la Commission ne pouvait pas se prononcer sur l'application de la décision 2012/21/UE, le contrat signé n'ayant pas été présenté à ce stade (voir considérant 283 de la décision d'extension de 2012). La Commission n'a reçu aucune information (par exemple, le nombre de passagers transportés au cours des deux années précédant le mandat) lui permettant d'examiner les autres conditions de compatibilité énoncées dans la décision 2012/21/UE. La Commission a donc examiné l'aide au regard de l'encadrement SIEG de 2011, mais cette appréciation ne lui a pas permis de lever les doutes quant au respect des conditions de compatibilité prévues par cet encadrement, notamment en ce qui concerne l'existence d'un véritable SIEG sur toutes les lignes et le niveau du bénéfice raisonnable accordé à Caremar (voir considérants 298 et 300 de la décision d'extension de 2012).

5.4. **La priorité d'accostage**

(128) Dans la décision d'ouverture de 2011, la Commission a conclu à titre préliminaire que, dès lors que la priorité d'accostage ne faisait pas l'objet d'une rémunération, cette mesure constitue un avantage d'origine réglementaire qui ne suppose aucun transfert de ressources d'État, et ne peut donc pas être considérée comme une aide d'État (voir considérant 278 de la décision d'ouverture de 2011). La Commission a estimé que, dans la mesure où Caremar fournit un véritable SIEG et où cette priorité n'est accordée que pour les lignes exploitées dans le cadre du SIEG, cette priorité, si elle donnait lieu à une rémunération, ne conférerait pas d'avantage économique supplémentaire en ce sens qu'elle serait intrinsèquement liée à la prestation du SIEG (voir considérant 279 de la décision d'ouverture de 2011). La Commission a néanmoins invité l'Italie et les tiers à fournir des renseignements complémentaires à cet égard (voir considérant 280 de la décision d'ouverture de 2011).

(129) Ayant exprimé des doutes quant à la légalité de la mission de SIEG, la Commission n'a pas pu tirer de conclusions sur la compatibilité de la mesure avec le marché intérieur, si celle-ci devait être considérée comme une aide (voir considérant 319 de la décision d'ouverture de 2011).

5.5. **Les mesures prévues par la loi n° 163/2010**

(130) Au considérant 289 de la décision d'ouverture de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que toutes les mesures prévues par la loi n° 163/2010 constituaient une aide d'État en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris la société Tirrenia elle-même. Ces mesures comprennent: i) l'utilisation éventuelle, à des fins de liquidité, des fonds destinés à la modernisation des navires; ii) les exonérations fiscales liées au processus de privatisation; et iii) l'utilisation éventuelle de ressources du FAS. La Commission a invité l'Italie à préciser si et en quoi chacune de ces mesures était nécessaire à la prestation du service public.

(131) En outre, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que ces mesures constituaient probablement des aides au fonctionnement ayant contribué à réduire les coûts que Caremar et les autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia auraient dû, normalement, supporter elles-mêmes et, partant, que ces mesures devraient être considérées comme étant incompatibles avec le marché intérieur (voir considérant 320 de la décision d'ouverture de 2011).

6. **OBSERVATIONS DE CAREMAR**

6.1. **Sur les OSP et sur l'environnement concurrentiel**

(132) Caremar fait valoir que les OSP ont été définies avec précision dans des actes de la Regione Campania et que cette dernière, lorsqu'elle a défini les OSP imposées à Caremar, avait dûment tenu compte de l'environnement concurrentiel des services maritimes fournis dans la baie de Naples et des besoins de transport maritime de la population locale.

(133) Selon Caremar, les OSP qui lui ont été imposées sont définies dans la convention initiale, dans les plans quinquennaux et dans les cadres en matière d'accostage (*quadri accosti*) approuvés et publiés par la Regione Campania pour adapter l'offre à la demande des usagers. En ce qui concerne le niveau des services requis, Caremar a signalé que les OSP ne concernaient pas uniquement la ligne à assurer, mais qu'elles comportaient aussi un certain nombre d'obligations liées à la continuité et à la fréquence des traversées, à la régularité et à la ponctualité, aux tarifs et à d'autres exigences concernant la capacité et les caractéristiques des navires à utiliser, répondant ainsi à un véritable besoin de service public.

(134) Caremar a fourni des informations détaillées sur les différentes lignes maritimes pour démontrer qu'elle les exploitait conformément à des exigences spécifiques conçues pour répondre à des besoins de service public (par exemple, l'obligation d'effectuer la première traversée jusqu'au continent le matin et la nécessité en résultant de maintenir des navires sur l'île pendant la nuit, ce qui suppose des coûts supplémentaires), différenciant ainsi son rôle de celui de ses concurrents. Caremar a expliqué que, pour s'acquitter de ces obligations, ses équipages restaient en service pendant un total de 16 heures par jour (le maximum autorisé par la législation applicable) et par navire.

(135) En ce qui concerne l'environnement concurrentiel dans la baie de Naples et l'archipel des îles Pontines, Caremar a affirmé qu'elle a toujours été le seul opérateur capable d'offrir un service de transport maritime régulier et fiable destiné à relier sans interruption les îles et le continent. Caremar a souligné qu'elle joue un rôle essentiel pour le respect du principe de continuité territoriale, car les seules forces du marché n'ont jamais été en mesure de répondre aux attentes et aux besoins des communautés insulaires en matière de services réguliers et directs assurant la connectivité entre les îles et le continent. Selon Caremar, cela s'explique par le fait que la baie de Naples se caractérise par un certain nombre d'îles très densément peuplées qui influent inévitablement sur la demande quotidienne de services de connectivité réguliers (par exemple, à des fins professionnelles ou d'études).

6.2. **Sur la conformité de la prorogation de la convention initiale avec les conditions de l'arrêt Altmark**

(136) Caremar fait valoir que la compensation reçue durant la période de prorogation de la convention initiale ne constitue pas une aide d'État parce que les quatre conditions cumulatives énoncées dans l'arrêt Altmark sont remplies.

(137) En ce qui concerne la première condition de l'arrêt Altmark, Caremar fait valoir qu'elle a été chargée de l'exécution d'OSP clairement définies et que, par conséquent, cette première condition est remplie (voir observations présentées à la section 6.1).

(138) En ce qui concerne la deuxième condition de l'arrêt Altmark, Caremar rappelle que les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été établis au préalable (c'est-à-dire dans la convention initiale et dans la décision nº 111/2007) de façon objective et transparente, de sorte que la deuxième condition de l'arrêt Altmark est remplie elle aussi.

(139) En ce qui concerne la troisième condition de l'arrêt Altmark, Caremar fait valoir que la compensation octroyée durant la période de prorogation n'a pas dépassé ce qui était nécessaire pour couvrir les coûts supplémentaires occasionnés par le service, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable, et que la troisième condition de l'arrêt Altmark est donc remplie. En réponse aux doutes de la Commission quant au fait que, depuis 2010, Caremar aurait bénéficié d'une surcompensation pour l'exécution des OSP, Caremar fait valoir que la compensation versée n'était pas suffisante pour couvrir les coûts supportés pour l'exécution des OSP et qu'aucune marge bénéficiaire n'a en outre été accordée.

(140) Enfin, en ce qui concerne la quatrième condition de l'arrêt Altmark, Caremar indique qu'en l'absence d'une procédure d'appel d'offres publique, la compensation a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts d'une entreprise efficace (par exemple, les coûts entièrement amortis des navires, l'optimisation du ratio équipage/performance ou le maintien des tarifs les plus bas malgré l'augmentation des coûts du carburant).

6.3. **Sur la conformité de la prorogation de la convention initiale avec l'article 106, paragraphe 2, du TFUE**

(141) Caremar affirme qu'aux fins de l'appréciation de la compatibilité, comme indiqué au considérant 308 de la décision d'ouverture de 2011, trois conditions cumulatives doivent être remplies:

a) les services doivent constituer des SIEG;

b) les services doivent être confiés de manière adéquate par l'État au bénéficiaire;

c) la compensation doit être proportionnée au coût occasionné par la prestation des SIEG.

(142) En ce qui concerne la première condition, Caremar explique que les services sont fournis conformément à des exigences publiques spécifiques, Caremar garantissant ainsi la continuité territoriale (voir observations présentées à la section 6.1).

(143) En ce qui concerne la deuxième condition, Caremar soutient qu'elle assure les services maritimes tels qu'ils lui ont été confiés par la convention initiale, laquelle définit en détail les OSP imposées à Caremar.

(144) Enfin, en ce qui concerne la condition de la proportionnalité, Caremar répète qu'elle a reçu une sous-compensation, par exemple en 2010 et 2011, ainsi qu'il ressort de ses comptes.

6.4. **Sur la priorité d'accostage**

(145) Caremar fait valoir qu'aucun avantage économique ne découle de la priorité d'accostage et que, par conséquent, cette mesure ne saurait être qualifiée d'aide d'État. En outre, Caremar souligne que la priorité d'accostage n'est utilisée que pour l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de service public.

6.5. **Sur les mesures prévues par la loi nº 163/2010**

(146) En ce qui concerne les mesures de soutien financier accordées à Caremar au titre de la loi nº 163/2010, Caremar confirme qu'un montant de 2 115 000 EUR lui a été alloué aux seules fins de la modernisation de sa flotte. Cela démontre, selon Caremar, que les mesures prévues par la loi nº 163/2010 ne constituent pas une aide d'État en sa faveur, car elles sont nécessaires au financement des OSP qui lui ont été attribuées.

7. **OBSERVATIONS DES CONCURRENTS DE CAREMAR**

7.1. **Observations de Medmar**

7.1.1. *Sur les OSP et sur l'environnement concurrentiel*

(147) Medmar a souligné que les mesures d'aide d'État couvertes par la décision d'ouverture de 2011 et les conditions du marché sont restées inchangées par rapport à ce qui avait été examiné dans la décision 2005/163/CE. Ces mesures d'aide d'État concernent: a) la compensation octroyée chaque année à Caremar pour l'exploitation de la ligne Naples-Capri, au sujet de laquelle la Commission, dans la décision 2005/163/CE, a ordonné la récupération de toutes les subventions versées à Caremar; et b) une compensation octroyée chaque année à Caremar pour l'exploitation de la ligne Ischia-Procida, au sujet de laquelle la Commission, dans la décision 2005/163/CE, a ordonné à l'Italie de limiter le nombre de liaisons exploitées par Caremar et de ne compenser que les pertes d'exploitation nettes subies par Caremar. Selon Medmar, la décision 2005/163/CE a été adoptée parce que le secteur privé était en mesure d'offrir des services comparables à ceux que propose Caremar, avec des actifs comparables.

(148) Medmar a signalé que la Regione Campania avait attribué tant à Caremar qu'à Medmar des OSP relatives à l'exploitation des liaisons Ischia-Procida, Procida-Naples et Ischia-Procida-Pouzzoles. Toutefois, contrairement à Caremar, Medmar n'a reçu aucune compensation pour la prestation des services concernés. Aucune procédure d'appel d'offres publique n'a été lancée pour trouver des entreprises en mesure d'exécuter les OSP au moindre coût pour la collectivité. Au lieu de cela, la Regione Campania a obligé les entreprises privées à accepter de signer des «actes de soumission» en vertu desquels elles s'engageaient à exécuter les OSP selon les modalités et conditions fixées par la Regione Campania (en matière d'horaires et de tarifs). Selon Medmar, toute entreprise privée refusant de signer un tel «acte de soumission» ne recevrait aucune autorisation d'exploiter un quelconque service dans la région.

(149) Medmar a soutenu qu'il n'était pas nécessaire que la Regione Campania octroie à Caremar une compensation pour des OSP, étant donné que Medmar pouvait fournir le même service sans compensation.

(150) Medmar a notamment expliqué qu'elle effectuait en 2011 des traversées quotidiennes comme suit:

— Ischia-Naples: sept traversées quotidiennes (dont cinq incluant un arrêt sur l'île de Procida),

— Ischia-Pouzzoles: treize traversées quotidiennes plus une liaison quotidienne avec Casamicciola pendant la saison estivale.

(151) Selon Medmar, Caremar effectuait quant à elle un nombre moindre de traversées sur les lignes susmentionnées, à savoir:

— Ischia-Naples: onze traversées quotidiennes plus trois pendant la saison estivale,

— Ischia-Procida-Pouzzoles: trois traversées quotidiennes.

(152) En outre, Medmar a souligné que la qualité des services assurés et des navires déployés correspond à celle des services et navires de Caremar. De surcroît, d'autres entreprises privées sont actives dans la même région.

(153) Dans ces circonstances, Medmar a conclu que l'attribution d'OSP à Caremar n'était pas nécessaire et était dès lors incompatible avec le TFUE.

(154) À supposer que la Commission juge que l'attribution des OSP était nécessaire, Medmar fait valoir que cette attribution viole l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) nº 3577/92, aux termes desquels «[l]orsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires» et «[t]oute compensation due […] en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires».

(155) Medmar a par ailleurs fait valoir que l'Italie n'avait pas fourni d'informations sur les montants octroyés pour chaque liaison exploitée par Caremar.

7.1.2. *Sur la priorité d'accostage*

(156) Medmar fait valoir que la priorité d'accostage accordée à Caremar viole l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) nº 3577/92 dans la mesure où Caremar se voit ainsi attribuer les meilleures liaisons aux heures les plus rentables sur le plan financier, ce qui constitue une discrimination à l'égard des armateurs de l'Union et les empêche d'exercer leur droit de fournir des services sur un marché ouvert.

(157) Medmar renvoie, en outre, à la recommandation de l'*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (l'autorité italienne de la concurrence, ci-après l'«AGCM») du 13 juillet 2009 concernant l'abrogation de la disposition ([106]) en vertu de laquelle Caremar se voit accorder la priorité d'accostage pour ses services. Selon l'AGCM, cette disposition menace d'éliminer la concurrence car elle empêche les entreprises privées d'exploiter des liaisons aux heures rentables sur le plan financier.

7.1.3. *Sur les mesures prévues par la loi nº 163/2010*

(158) Medmar souligne qu'en vertu de la loi nº 163/2010, l'Italie a prorogé la convention initiale jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation. Cette prorogation viole le règlement (CEE) nº 3577/92 dans la mesure où l'entreprise chargée d'exécuter les OSP n'a pas été choisie dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres publique, ce qui constitue une discrimination à l'égard de Medmar.

(159) En outre, en vertu de l'article 19 de la loi nº 163/2010, Caremar a reçu 2 115 000 EUR pour la modernisation de sa flotte, ce montant constituant, selon Medmar, une aide au fonctionnement et donc une aide incompatible. De plus, la loi nº 163/2010 a donné à Caremar et aux autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia l'accès à un montant de 49 000 000 EUR pour couvrir les besoins de liquidité, ce montant constituant lui aussi, selon Medmar, une aide au fonctionnement et donc une aide incompatible.

(160) Enfin, Medmar fait valoir que les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Caremar constituent des aides incompatibles.

7.2. **Observations de SNAV et de l'ACAP**

(161) En ce qui concerne l'attribution d'OSP à Caremar, SNAV et l'ACAP ont fait valoir que la condition de l'arrêt Altmark exigeant l'existence d'un véritable SIEG n'était pas remplie et que l'attribution en question n'était pas nécessaire, les lignes exploitées par Caremar étant également exploitées par des entreprises privées. SNAV exploitait notamment les lignes suivantes:

— Sorrente-Capri: sept traversées quotidiennes en semaine, cinq le week-end,

— Naples-Ischia: quatre traversées quotidiennes, dont trois via Procida,

— Procida-Ischia: quatre traversées quotidiennes,

— Procida-Naples: quatre traversées quotidiennes.

(162) SNAV et l'ACAP font valoir que l'attribution du SIEG à Caremar et la compensation y afférente constituent une aide d'État incompatible au sens de l'article 107 du TFUE.

7.3. **Observations de GNV**

(163) Les observations de GNV concernaient la priorité d'accostage et les mesures prévues par la loi nº 163/2010.

(164) En ce qui concerne la priorité d'accostage, GNV a fait remarquer que Caremar et les autres sociétés du groupe Tirrenia ont été les entreprises qui ont le plus bénéficié, sur le plan des horaires et des postes d'accostage, des possibilités de transport de passagers offertes par le marché car elles ont pu choisir les horaires d'accostage les plus avantageux, ce qui leur a permis d'améliorer leur position sur le segment du transport de passagers au détriment des entreprises privées concurrentes.

([106]) L'article 19 *ter* du décret-loi nº 135/2009.

(165) En ce qui concerne les mesures prévues par la loi n° 163/2010, GNV a fait valoir qu'elles constituaient des aides au fonctionnement grâce auxquelles Caremar ainsi que les autres sociétés du groupe Tirrenia ont réussi à éviter des coûts qu'elles auraient dû, normalement, supporter au moyen de leurs propres ressources financières.

7.4. **Observations d'Alilauro**

(166) Alilauro a affirmé qu'avant la privatisation de Caremar, la Regione Campania abusait de sa position dominante en coordonnant l'ensemble du trafic dans la baie de Naples au moyen de l'attribution d'OSP et en fixant le niveau des tarifs. Selon Alilauro, c'est en raison d'un conflit d'intérêts que la Regione Campania n'a pas lancé d'appel d'offres public pour la vente de Caremar.

(167) En outre, Alilauro a fait valoir que toutes les lignes exploitées par Caremar étaient également exploitées par d'autres opérateurs privés, sans recevoir de compensation publique, et que l'allégation d'une exacerbation des coûts de Caremar résultant de l'obligation de maintenir des navires dans les ports insulaires est dénuée de fondement, d'une part parce que des navires d'entreprises privées étaient présents dans ces ports et d'autre part parce que, si des services de santé d'urgence étaient requis, ceux-ci pouvaient être fournis par des bateaux à moteur spécialement construits à cet effet, ainsi que par des hélicoptères.

7.5. **Observations de NLG**

(168) Selon NLG, aucun besoin public véritable n'était à signaler sur la ligne Naples-Capri, car NLG effectuait deux fois plus de traversées quotidiennes à destination de l'île de Capri, traversées qu'elle considérait comme équivalentes à celles de Caremar au niveau de la qualité, de la continuité et du confort des navires.

(169) En outre, NLG s'est plainte de l'absence d'un appel d'offres public préalable pour les prorogations de la convention initiale, ce qui constitue une discrimination à son égard.

(170) NLG a ajouté que les mesures prévues par la loi n° 163/2010 constituaient des aides illégales et incompatibles en raison de leur caractère d'aides au fonctionnement, tandis que la priorité d'accostage accordée à Caremar constituait une infraction supplémentaire, car elle permettait à cette société de bénéficier des meilleures lignes et des meilleurs horaires.

7.6. **Observations de Marworld**

(171) Marworld a affirmé que la Regione Campania avait octroyé une aide à Caremar au cours du processus de privatisation. Marworld a notamment souligné que, par la décision n° 316/2015 de la Giunta Regionale du 21 mai 2015, la Regione Campania a octroyé 2 155 008 EUR à Caremar, sous réserve de son acquisition par SNAV/Rifim, afin de rétablir la situation financière de Caremar à la valeur qui était la sienne lorsque SNAV/Rifim avait proposé 6 000 001 EUR pour le rachat de Caremar.

8. **OBSERVATIONS DE L'ITALIE**

8.1. **Sur les OSP et sur l'environnement concurrentiel**

(172) L'Italie explique que Caremar exerce ses activités uniquement dans le cadre de l'exécution d'OSP et qu'elle dispose d'une compétence presque exclusive dans le domaine du transport de véhicules et de marchandises (envois postaux, par exemple) depuis les îles de la baie de Naples vers le continent, à l'intérêt commercial limité, tandis que les concurrents se concentrent essentiellement sur le transport de passagers (voir, en particulier, considérants 182 à 185).

(173) Selon l'Italie, les OSP attribuées à Caremar répondent à un besoin réel et actuel des communautés insulaires qui ne serait probablement pas satisfait par les seules forces du marché, notamment en ce qui concerne la continuité territoriale et la fréquence des traversées, leur régularité et leur ponctualité, ainsi qu'un certain nombre d'exigences en matière de capacité des navires et d'équipage.

(174) Pour illustrer l'existence d'une véritable demande des services maritimes concernés de la part des usagers, l'Italie a produit des données relatives aux services de transport assurés par Caremar sur les lignes soumises à des OSP faisant l'objet de la convention initiale prorogée, du contrat transitoire et du nouveau contrat de service public.

(175) Les données relatives aux services maritimes fournis par Caremar sur les lignes de la baie de Naples au cours de la période 2009-2021 (voir tableaux nos 3 à 8 ci-dessous) montrent qu'une demande des usagers concernant non seulement des services de transport de passagers, mais également des services mixtes (incluant aussi le transport de véhicules et de marchandises), était toujours présente. En outre, selon l'Italie, le fait que les services fournis par Caremar sont restés stables au fil des ans indique clairement que l'offre de Caremar répondait à la demande des usagers locaux – laquelle est plutôt stable puisque c'est tout au long de l'année que les résidents ont besoin chaque jour de services de transport maritime – et n'a pas été affectée par les fluctuations du trafic touristique.

Transport de passagers

Tableau n° 3

Passagers transportés pendant la période 2009-2014

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

(1) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport de passagers fournis par Caremar pendant la période 2011-2021, et cette ventilation montre que le trafic par segment est lui aussi resté stable au fil des ans.

(2) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport de passagers fournis par Caremar pendant la période 2011-2021, et cette ventilation montre que le trafic par segment est lui aussi resté stable au fil des ans.

Tableau n° 4

Passagers transportés pendant la période 2015-2021

Lignes maritimes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri-Sorrente	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000-200 000]	[100 000-200 000]
Capri-Naples	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000-400 000]	[400 000-500 000]
Ischia-Procida-Naples (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-Pouzzoles (2)	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000-300 000]	[300 000-400 000]

(1) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples.

(2) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles.

Véhicules

Tableau n° 5

Véhicules transportés pendant la période 2009-2014

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

(1) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport fournis par Caremar pendant la période 2013-2021, et cette ventilation montre que le nombre de véhicules transportés par Caremar sur chaque segment est resté stable au fil des ans.

(2) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport fournis par Caremar pendant la période 2013-2021, et cette ventilation montre que le nombre de véhicules transportés par Caremar sur chaque segment est resté stable au fil des ans.

Tableau n° 6

Véhicules transportés pendant la période 2015-2021

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

(1) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples.

(2) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles.

Marchandises (mètres linéaires)

Tableau n° 7

Marchandises transportées pendant la période 2009-2014 (mètres linéaires)

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

(1) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport fournis par Caremar pendant la période 2013-2021, et cette ventilation montre que le nombre de mètres linéaires de marchandises transportées par Caremar sur chaque segment est resté stable au fil des ans.

(2) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles. L'Italie a également ventilé par segment les services de transport fournis par Caremar pendant la période 2013-2021, et cette ventilation montre que le nombre de mètres linéaires de marchandises transportées par Caremar sur chaque segment est resté stable au fil des ans.

Tableau nº 8

Marchandises transportées pendant la période 2015-2021 (mètres linéaires)

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

([1]) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur les segments Ischia-Procida et Procida-Naples ainsi que sur la ligne directe Ischia-Naples.
([2]) Le trafic sur cette ligne comprenait également le trafic sur le segment Procida-Pouzzoles.

(176) En ce qui concerne les lignes de l'archipel des îles Pontines, qui n'ont été exploitées par Caremar qu'entre le 1er janvier 2009 et le 31 mai 2011 ([107]), l'Italie a communiqué le nombre de passagers transportés par Caremar sur ces lignes en 2009 et 2010 et le nombre de véhicules transportés sur ces lignes en 2009, voir tableau nº 9. Selon l'Italie, ces données, quoique partielles ([108]), permettent de considérer qu'une demande des usagers était présente et stable sur ces lignes.

Tableau nº 9

Passagers et véhicules transportés en 2009 et 2010

Lignes maritimes	2009		2010	
	Passagers	Véhicules	Passagers	Véhicules
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) En ce qui concerne l'application des critères de l'arrêt SNCM ([109]) à la situation du transport maritime dans la baie de Naples, l'Italie fait valoir que ces critères ne sont pas appropriés dans la mesure où ils définissent une analyse purement quantitative fondée sur la comparaison de l'offre et de la demande de transport, qui ne tient pas compte des spécificités des besoins de service public de la population locale.

([107]) Le 1er juin 2011, l'exploitation des lignes de l'archipel des îles Pontines a été transférée à Laziomar.
([108]) Selon l'Italie, il est impossible de retrouver les données restantes concernant le transport de passagers en 2011, le transport de véhicules en 2010 et 2011 et le transport de marchandises au cours de la période 2009-2011.
([109]) Arrêt du 1er mars 2017 dans l'affaire Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Commission européenne, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, points 130 et 134.

(178) En ce qui concerne la définition de la demande des usagers et de l'offre du marché, l'Italie a expliqué que les choix opérés par la Regione Campania en matière de fréquences et d'horaires des services devant être assurés par Caremar sur les lignes couvertes par la convention initiale prorogée étaient fondés sur les besoins exprimés par les autorités locales et ont résulté de discussions avec les compagnies maritimes opérant dans la baie de Naples concernant leur capacité à fournir les services aux conditions du marché ou dans le cadre d'OSP imposées unilatéralement.

(179) En particulier, l'Italie a expliqué que le cadre procédural régissant la définition, par la Regione Campania, des OSP dans le secteur du transport maritime est énoncé à l'article 17 de la loi régionale n° 3/2002 du 28 mars 2002, en vertu duquel la Regione Campania doit consulter les usagers des services et les prestataires des services avant de fixer le périmètre des OSP. En outre, selon le même article, le périmètre des OSP doit être vérifié et, si nécessaire, revu tous les trois ans. En ce qui concerne la convention initiale prorogée, les OSP exécutées par Caremar du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011 étaient fondées sur une consultation publique menée par la Regione Campania en 2006 et 2007 ([110]). Le périmètre des OSP a été revu en 2011, en ce qui concerne les fréquences et les horaires (les lignes soumises à des OSP restant elles-mêmes inchangées), par la décision n° 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011 sur la base d'une consultation publique menée en 2010 et 2011 (lancée en novembre 2010).

(180) L'Italie a fourni des informations détaillées sur les travaux qui ont conduit à l'adoption de la décision n° 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011 par laquelle la Regione Campania a adopté un programme triennal (2011-2013) de services minimaux dans la baie de Naples (voir considérant 38), qui est entré en vigueur le 1er octobre 2011. Ce programme concernait tous les opérateurs de services maritimes dans la baie de Naples. En ce qui concerne Caremar, par la décision n° 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011, la Regione Campania a apporté quelques légères modifications aux horaires et aux fréquences devant être respectés par Caremar, avec effet au 16 janvier 2012.

(181) L'Italie a expliqué qu'à la suite de la consultation publique menée en novembre et décembre 2010, au début de l'année 2011, la Regione Campania a invité le représentant des municipalités de la baie de Naples à des réunions techniques afin de débattre des besoins publics recensés dans le cadre de la consultation publique, dans l'optique de la révision du programme des services de transport maritime dans la baie de Naples ([111]). Le 22 juillet 2011, la Regione Campania a rencontré les compagnies maritimes opérant dans la baie de Naples (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV et l'ACAP) pour discuter des besoins de service public recensés par la Région et les autorités locales et pour vérifier la disponibilité du marché à fournir des services suffisants afin d'y répondre. Les discussions ont confirmé que le marché seul n'aurait pas fourni tous les services jugés nécessaires par la Regione Campania pour répondre aux besoins publics. Le 28 juillet 2011, la Regione Campania a de nouveau rencontré les représentants des îles de la baie de Naples pour définir avec eux les aspects techniques, en matière de fréquences et d'horaires, du programme triennal (2011-2013) ([112]). À la suite de l'adoption d'un programme triennal (2011-2013) de services minimaux

([110]) Par la décision n° 548/2007 de la Giunta Regionale du 2 avril 2007.

([111]) Par exemple, le 25 février 2011, la Regione Campania a invité les représentants des municipalités d'Ischia à participer le 2 mars 2011 à une réunion technique sur la définition du programme de services de transport maritime entre Naples-Pouzzoles et Ischia. Au cours de cette réunion, les représentants des municipalités d'Ischia ont insisté sur la nécessité d'assurer des liaisons à destination/au départ d'Ischia: a) au tout début de la journée et pendant la nuit afin de permettre l'approvisionnement en marchandises; b) entre 6 h 30 et 9 h 00 afin de permettre aux étudiants et aux travailleurs d'effectuer leurs déplacements quotidiens pour Naples ou Pouzzoles, et entre 12 h 30 et 15 h 00 afin de permettre leur retour à Ischia; c) entre 9 h 00 et 12 h 30 et entre 15 h 00 et 18 h 00 afin de permettre à la population d'Ischia d'exercer des activités sur le continent pendant la journée et de retourner à Ischia pendant la journée; en outre, ces plages horaires permettent d'accéder aux services de transport ferroviaire et aérien sur le continent sans devoir passer la nuit à Naples ou Pouzzoles; d) entre 18 h 00 et 24 h 00 afin de garantir la continuité territoriale également pendant la nuit et de permettre la participation aux activités culturelles.

([112]) Dans ce contexte, par exemple, le représentant d'Ischia a demandé de reporter le premier départ de Casamicciola le matin de 7 h 00 à 7 h 10. La municipalité de Capri a demandé deux traversées supplémentaires au départ/à destination de Naples, à savoir de Naples à Capri à 18 h 10 et de Capri à Naples à 19 h 10. La municipalité de Procida a demandé de reporter de 6 h 30 à 6 h 40 le trajet en hydroptère depuis Procida et d'assurer une escale à Procida pour les navires quittant Ischia à 10 h 35 à destination de Naples. La Regione Campania a pris note de ces demandes et a demandé du temps pour vérifier leur faisabilité.

dans la baie de Naples (voir considérant 38), les autorités de Procida se sont plaintes de ne pas voir leur île suffisamment desservie dans le cadre du nouveau programme triennal ([113]). Par conséquent, le 7 octobre 2011, la Regione Campania a invité les représentants des municipalités de la baie de Naples à une réunion technique afin d'examiner les possibilités d'adaptation du programme triennal adopté.

(182) En ce qui concerne l'environnement concurrentiel, l'Italie a estimé que les services fournis par les concurrents de Caremar ne répondaient pas de manière appropriée aux besoins des populations insulaires. L'Italie a expliqué que la densité de population extrêmement élevée des îles de Capri ([114]), d'Ischia ([115]) et de Procida ([116]), qui comptent ensemble plus de 96 000 habitants (soit quelque 3 % des plus de 3 millions d'habitants de la province de Naples à laquelle appartiennent ces îles) ([117]), exige que le transport maritime soit presque aussi fréquent que le transport terrestre local afin de répondre aux besoins des étudiants et des travailleurs qui, chaque jour, se rendent sur le continent et en reviennent.

(183) Jusqu'en 2017, le programme de services de transport maritime dans la baie de Naples regroupait les services de transport maritime sous les trois catégories suivantes:

a) services commerciaux — les compagnies maritimes peuvent exercer leurs activités dans la baie de Naples sous réserve d'une autorisation préalable ([118]). Les horaires et la fréquence du service sont choisis par la compagnie maritime au moment de sa demande d'autorisation d'exploitation de la ligne. L'opérateur de marché n'est pas tenu de fournir le service mais, si le service ou une partie de celui-ci – par exemple à certaines heures ou durant certains jours – n'est pas assuré pendant une certaine période, l'autorisation d'exploitation est révoquée pour les services non fournis ([119]);

([113]) En particulier, les représentants de Procida ont observé que, sur les 41 trajets programmés depuis Ischia, seuls 18 transitaient par Procida et ils ont demandé un nombre plus élevé d'escales à Procida.

([114]) L'île de Capri a une superficie de 10,4 kilomètres carrés et se compose de deux municipalités (Capri et Anacapri) totalisant environ 13 900 habitants. La municipalité de Capri compte environ 7 300 habitants (soit une densité de population d'environ 1 800 habitants par kilomètre carré) et la municipalité d'Anacapri compte environ 6 600 habitants (soit une densité de population d'environ 1 000 habitants par kilomètre carré). Source: https://www.italiapedia.it (dernière consultation le 31 mai 2024).

([115]) L'île d'Ischia a une superficie de 46,3 kilomètres carrés, se compose de six municipalités (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno et Serrara Fontana) totalisant environ 61 500 habitants et est la troisième île la plus peuplée d'Italie (après la Sicile et la Sardaigne), bien que, par la superficie, elle ne soit que la huitième île du pays. La municipalité d'Ischia compte environ 18 600 habitants (soit une densité de population d'environ 2 300 habitants par kilomètre carré), la municipalité de Barano d'Ischia compte environ 9 800 habitants (soit une densité de population d'environ 900 habitants par kilomètre carré), la municipalité de Casamicciola Terme compte environ 8 300 habitants (soit une densité de population d'environ 1 500 habitants par kilomètre carré), la municipalité de Forio compte environ 17 000 habitants (soit une densité de population d'environ 1 300 habitants par kilomètre carré), la municipalité de Lacco Ameno compte environ 4 600 habitants (soit une densité de population d'environ 2 300 habitants par kilomètre carré) et la municipalité de Serrara Fontana compte environ 3 200 habitants (soit une densité de population d'environ 480 habitants par kilomètre carré). Source: https://www.italiapedia.it (dernière consultation le 31 mai 2024).

([116]) L'île de Procida a une superficie de 4,1 kilomètres carrés et se compose d'une seule municipalité (celle de Procida) comptant environ 10 600 habitants (soit une densité de population d'environ 2 500 habitants par kilomètre carré). Source: https://www.italiapedia.it (dernière consultation le 31 mai 2024).

([117]) Source: https://www.italiapedia.it (dernière consultation le 31 mai 2024).

([118]) L'Italie a expliqué que ce régime d'autorisation était fondé jusqu'au 9 janvier 2017 sur le décret exécutif n° 80/2003 du 21 février 2003. En vertu de l'article 4 de ce décret exécutif, l'autorisation d'exploitation était accordée aux compagnies maritimes qui remplissaient les conditions prévues par la loi pour l'exploitation de services de transport maritime. Depuis le 10 janvier 2017, le régime d'autorisation est fondé sur la décision n° 442/2016 de la Giunta Regionale du 2 août 2016.

([119]) Par exemple, par le décret exécutif n° 269/2012, la Regione Campania a révoqué l'autorisation accordée le 21 septembre 2011 à Medmar pour l'exploitation des services suivants sur la ligne Ischia (Casamicciola)-Pouzzoles: d'Ischia à Pouzzoles à 6 h 00, 14 h 00 et 17 h 45, et de Pouzzoles à Ischia à 11 h 00, 15 h 40 et 19 h 30. L'autorisation a été révoquée parce que ces services n'avaient jamais été assurés par Medmar. En ce qui concerne la traversée d'Ischia à Pouzzoles de 20 h 30, qui n'a été effectuée par Medmar que les vendredis, samedis et dimanches du 15 juin au 15 septembre, l'autorisation n'est restée en vigueur que pour la partie des services effectivement fournie.

b) services soumis à des OSP sans compensation — les compagnies maritimes autorisées à exploiter une ligne pouvaient être soumises à des OSP (concernant la fréquence, la régularité, les types de navires utilisés et les tarifs maximaux) sans compensation ([120]). Ces OSP concernaient les services de transport maritime que la Regione Campania a jugés importants pour assurer la continuité entre le continent et les îles. Cependant, comme l'Italie l'a expliqué, la Regione Campania n'exerçait aucun contrôle réel sur la prestation effective de ces services, car les opérateurs maritimes pouvaient cesser de les fournir à leur convenance, sans aucune sanction, moyennant un préavis de 45 jours. Si le service, ou une partie de celui-ci — par exemple à certaines heures ou durant certains jours —, n'était pas assuré pendant une certaine période, l'autorisation d'exploitation était révoquée pour les services non fournis. En outre, l'Italie a expliqué que les concurrents de Caremar pouvaient toujours demander à la Regione Campania de suspendre temporairement l'ensemble ou une partie des services soumis à des OSP qui leur étaient imposés. Cela s'est produit par exemple en 2009, lorsque certains concurrents de Caremar ont demandé à la Regione Campania de réduire le nombre de services soumis à des OSP qu'ils devaient assurer dans la baie de Naples et d'augmenter les tarifs maximaux qu'ils pouvaient pratiquer pour les services soumis à des OSP restant d'application, en raison des difficultés financières auxquelles les opérateurs maritimes étaient confrontés dans le contexte de la crise économique ([121]). À cette occasion, après avoir mené une consultation publique sur les besoins locaux, la Regione Campania a décidé de ne pas augmenter les tarifs maximaux sur les lignes soumises à des OSP et d'autoriser une suspension temporaire ([122]) de certains des services soumis à des OSP fournis par les concurrents de Caremar sur certaines lignes ([123]). En outre, l'Italie a souligné qu'entre la fin décembre 2010 et le 1er octobre 2011, Caremar, Gestour et Procida Lines étaient les seules entreprises fournissant des services maritimes dans la baie de Naples dans le cadre d'OSP, étant donné que tous les autres opérateurs maritimes avaient soudainement refusé de continuer à fournir les services dans le cadre d'OSP ([124]). En substance, l'Italie a fait remarquer que ce système d'OSP était inefficace parce que les opérateurs maritimes acceptaient d'exploiter la ligne en vertu des OSP définies par la Regione Campania uniquement pour obtenir le créneau horaire concerné dans le cadre en matière d'accostage approuvé et publié par la Regione Campania. En réalité, souvent, ces services n'étaient pas fournis ([125]) ou étaient fournis de manière non conforme aux OSP (du point de vue des horaires et des prix maximaux ([126])), en particulier en basse saison. Dès lors, l'Italie a souligné que les services proposés par les concurrents de Caremar dans le cadre d'OSP n'étaient pas comparables aux services assurés par Caremar, non seulement au niveau de la fréquence, mais également au niveau de la fiabilité (par exemple, ponctualité, qualité et, plus généralement, garantie d'exploitation);

([120]) Ce système d'OSP sans compensation est resté en vigueur jusqu'au 9 janvier 2017. Depuis le 10 janvier 2017, Caremar est le seul opérateur maritime soumis à des OSP dans la baie de Naples, tous les autres opérateurs restant soumis uniquement au régime d'autorisation.

([121]) Ce point est également mentionné dans les considérants du décret exécutif nº 374/2009, qui rappelle les lettres des 25 mars 2009 et 22 juin 2009 envoyées par les concurrents de Caremar à la Regione Campania concernant, respectivement, la réduction du nombre de services soumis à des OSP et l'augmentation des tarifs maximaux pouvant être appliqués aux usagers sur les lignes soumises à des OSP restant d'application.

([122]) Du 15 juillet 2009 au 15 septembre 2009.

([123]) Les lignes concernées étaient Capri-Sorrente, Capri-Naples, Ischia-Procida-Naples et Ischia-Naples. Les services soumis à des OSP non fournis par les concurrents de Caremar sur ces lignes n'ont pas été pris en considération dans l'évaluation de l'environnement concurrentiel dans la baie de Naples.

([124]) Par le décret exécutif nº 402/2010, la Regione Campania a pris acte de la situation, suspendu le cadre en matière d'accostage en vigueur à l'époque et adopté un cadre d'accostage d'urgence qui est resté en vigueur jusqu'au 30 septembre 2011. En vertu de ce cadre d'accostage d'urgence, Caremar était le seul opérateur maritime à exploiter, en étant soumis à des OSP, les lignes Capri-Sorrente, Capri-Naples, Ischia-Naples, Ischia-Procida-Naples, Ischia-Procida-Pouzzoles, Ischia-Procida et Procida-Naples, tandis que Gestour et Procida Lines étaient soumises à des OSP pour l'exploitation de la ligne Procida-Pouzzoles.

([125]) Les annulations et suspensions fréquentes du service par les concurrents de Caremar dans la baie de Naples ont également été soulignées par l'AGCM dans sa décision nº 25295/2015 du 28 janvier 2015 adoptée dans l'affaire I689C, par laquelle l'AGCM a sanctionné les sociétés 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 en liquidation, Gescab S.r.l. et l'ACAP pour avoir mis en œuvre un accord horizontal restreignant la concurrence sur le marché du transport maritime de passagers dans la baie de Naples depuis 1998 (voir, notamment, point 255 de la décision nº 25295/2015 de l'AGCM du 28 janvier 2015).

([126]) Medmar et Alilauro ont été sanctionnées par l'AGCM en 2012 pour des pratiques commerciales qui ont empêché l'acquisition de billets aux tarifs réduits pour les résidents (décision nº 23258/2012 de l'AGCM du 31 janvier 2012 dans l'affaire PS5983 concernant Medmar et décision nº 23264/2012 de l'AGCM du 31 janvier 2012 dans l'affaire PS7667 concernant Alilauro).

c) services soumis à des OSP avec compensation — les services couverts par le contrat de service public conclu avec Caremar sont soumis, contre compensation, à des OSP concernant la continuité et la fréquence, la régularité, la ponctualité, la qualité, le type et la capacité des navires utilisés ainsi que les tarifs. L'Italie a expliqué que ces services concernaient les plages horaires durant lesquelles le service de transport maritime est le plus nécessaire pour les navetteurs (en début de matinée, en début d'après-midi et en soirée) ([127]). Le cadre contractuel, avec son régime de sanctions, visait à garantir la prestation de ces services.

(184) L'Italie a expliqué que, dans les faits, les concurrents de Caremar n'effectuaient pas toutes les traversées mentionnées dans les cadres en matière d'accostage (*quadri accosti*) approuvés et publiés par la Regione Campania. En effet, d'une part, les compagnies maritimes opérant aux conditions du marché étaient autorisées, mais pas obligées, à exploiter les créneaux horaires définis dans ces cadres en matière d'accostage et, d'autre part, les compagnies maritimes opérant dans le cadre d'OSP n'étaient pas effectivement sanctionnées en cas de non-prestation du service soumis à des OSP ([128]).

(185) En ce qui concerne les cadres en matière d'accostage approuvés et publiés par la Regione Campania pour les années concernées et les services effectivement fournis par les concurrents de Caremar entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012, l'Italie a expliqué que la situation concurrentielle dans la baie de Naples était la suivante:

a) sur la ligne **Capri-Sorrente**, outre Caremar, quatre autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services: Aligruson, NLG, SNAV et, en 2009 et 2010, Ali Maritime Agency S.r.l. (ci-après «Alimar»). Selon l'Italie, toutefois, les services fournis par ces sociétés ne répondaient pas au besoin de service public défini par la Regione Campania, qui consistait à assurer tout au long de l'année des liaisons suffisantes (services mixtes) permettant aux résidents de Capri de se rendre quotidiennement sur le continent à des fins professionnelles ou d'études (en leur permettant donc de prendre leur voiture) ainsi que permettant l'approvisionnement des îles en marchandises (y compris les envois postaux). En effet, comme indiqué aux considérants 36 a) et 39 a), Caremar devait effectuer tout au long de l'année, au départ/à destination de Capri par TMV, deux traversées aller-retour le matin, une traversée aller-retour en début d'après-midi et une traversée aller-retour en soirée. En revanche, les concurrents de Caremar ne fournissaient que des services de transport maritime de passagers (c'était le cas de NLG ([129]) et d'Alimar ([130])) ou, s'ils assuraient également des services mixtes, c'était uniquement pendant la période estivale (c'était le cas de SNAV ([131]) et d'Aligruson ([132]));

([127]) L'Italie a souligné que, pour respecter les plages horaires ainsi prévues, Caremar devait maintenir un navire sur l'île pendant la nuit (ce qui supposait des coûts supplémentaires auxquels échappaient les concurrents de Caremar).

([128]) La non-prestation du service sur une longue période, une fois établie par les autorités compétentes, avait pour seule conséquence majeure la révocation de l'autorisation d'exploiter le créneau horaire en cause (tant dans le cas d'un service fourni aux conditions du marché que dans le cas d'un service assuré dans le cadre d'OSP).

([129]) NLG effectuait deux traversées quotidiennes en basse saison et sept traversées quotidiennes en haute saison [dont trois traversées dans le cadre d'OSP, à savoir deux quittant Sorrente à 9 h 40 et 13 h 10, et (à partir de 2010) une quittant Capri à 8 h 55]. L'Italie a observé que les services fournis par NLG sur la ligne Capri-Sorrente n'étaient pas réellement en concurrence avec les services de Caremar, comme le confirme le fait que les observations de NLG ne concernaient pas la ligne Capri-Sorrente, mais portaient uniquement sur la ligne Naples-Capri (voir considérant 168).

([130]) Selon l'Italie, Alimar était autorisée à effectuer deux traversées quotidiennes de transport de passagers, l'une quittant Capri pour Sorrente à 6 h 00 et l'autre quittant Sorrente pour Capri à 22 h 55, mais uniquement du 1er juillet au 31 août.

([131]) En ce qui concerne les services mixtes, en vertu des programmes de transport maritime tant de 2007 que de 2011 (c'est-à-dire à partir de 2009), SNAV était autorisée à effectuer dix traversées quotidiennes par TMV (six quittant Capri pour Sorrente à 7 h 35, 9 h 15, 12 h 10, 15 h 55, 17 h 40 et 18 h 05, et quatre quittant Sorrente pour Capri à 8 h 10, 11 h 25, 13 h 50 et 16 h 35), mais uniquement pendant la période estivale (plus précisément du 1er avril au 3 novembre).

([132]) En ce qui concerne les services mixtes, en vertu des programmes de transport maritime tant de 2007 que de 2011 (c'est-à-dire à partir de 2009), Aligruson était autorisée à effectuer quatre traversées quotidiennes (deux quittant Sorrente pour Capri à 11 h 30 et 14 h 00, et deux quittant Capri pour Sorrente à 12 h 30 et 18 h 05), mais uniquement pendant la période estivale.

b) sur la ligne **Capri-Naples**, outre Caremar, quatre autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis (ci-après «Neapolis») ([135]) et Metrò del Mare S.c.a.r.l. (ci-après «Metrò del Mare») ([136]). Cependant, tous ces opérateurs ne fournissaient que des services de transport maritime de passagers, tandis que Caremar devait assurer des services mixtes [voir considérants 36 b) et 39 b)]. Selon l'Italie, les services fournis par les concurrents de Caremar ne répondaient pas au besoin de service public défini par la Regione Campania, qui consistait à assurer tout au long de l'année des liaisons suffisantes (services mixtes) permettant aux résidents de Capri de se rendre quotidiennement sur le continent à des fins professionnelles ou d'études (en leur permettant donc de prendre leur voiture) ainsi que permettant l'approvisionnement des îles en marchandises (y compris les envois postaux);

c) sur la ligne **Ischia-Naples**, outre Caremar, deux autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services: Alilauro (fournissant uniquement des services de transport de passagers) et Medmar (fournissant uniquement des services mixtes). Selon l'Italie, les services fournis par les concurrents de Caremar n'étaient pas suffisants pour répondre aux besoins publics de la population locale. En ce qui concerne les services de transport de passagers, Alilauro opérait principalement pendant la période estivale et les services (limités) fournis tout au long de l'année l'étaient dans le cadre d'OSP à d'autres moments que les services assurés par Caremar [voir considérants 36 c) et 39 c)]. En effet, du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Alilauro effectuait 20 traversées par hydroptère (dix-neuf dans le cadre d'OSP et une aux conditions du marché) exclusivement au cours de la période estivale, à l'exception d'un service soumis à des OSP ([137]). À partir du 1er octobre 2011, Alilauro effectuait quatorze traversées par hydroptère (cinq dans le cadre d'OSP tout au long de l'année ([138]) et neuf aux conditions du marché uniquement pendant la période estivale). En ce qui concerne les services mixtes, Medmar opérait principalement pendant la période estivale et les services (limités) fournis tout au long de l'année ou seulement en hiver l'étaient dans le cadre d'OSP à d'autres moments que les services assurés par Caremar [voir considérants 36 c) et 39 c)]. En effet, du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Medmar effectuait dix-neuf traversées par transbordeur/TMV (douze dans le cadre d'OSP et sept aux conditions du marché) uniquement au cours de la période estivale, et pas toujours quotidiennement. À partir du 1er octobre 2011, Medmar effectuait 23 traversées par transbordeur/TMV (dix-sept aux conditions du marché, exclusivement au cours de la période estivale, et six dans le cadre d'OSP. Sur les six services exploités dans le cadre d'OSP, seules deux traversées étaient effectuées tout au long de l'année ([139]), tandis que deux n'étaient effectuées qu'en hiver ([140]) et les deux dernières uniquement en été ([141])));

([133]) En 2009 et 2010 et durant une partie de l'année 2011, SNAV fournissait douze services quotidiens de transport de passagers sur cette ligne, à savoir onze traversées par hydroptère en été (en partie dans le cadre d'OSP et en partie dans le cadre du régime d'autorisation) et une traversée par hydroptère tout au long de l'année (de Capri à Naples à 8 h 10, dans le cadre d'OSP). À partir du 1er octobre 2011, SNAV fournissait sur cette ligne 25 services quotidiens de transport de passagers par hydroptère, dont treize traversées quotidiennes effectuées tout au long de l'année, toutes dans le cadre d'OSP (onze étant réalisées conjointement avec NLG).

([134]) En 2009 et 2010 et durant une partie de l'année 2011, NLG fournissait des services quotidiens de transport maritime de passagers sur cette ligne, mais uniquement en été (21 traversées par hydroptère), en partie dans le cadre d'OSP et en partie dans le cadre du régime d'autorisation. À partir du 1er octobre 2011, NLG fournissait sur cette ligne 34 services quotidiens de transport de passagers par hydroptère, dont quinze traversées quotidiennes effectuées tout au long de l'année. Deux de ces quinze traversées quotidiennes (à savoir celles quittant Capri pour Naples à 9 h 35 et à 11 h 35) étaient effectuées aux conditions du marché, les treize autres dans le cadre d'OSP (onze de ces services soumis à des OSP étant assurés conjointement avec SNAV).

([135]) Neapolis était une entreprise commune constituée le 31 août 2004 par NLG (participation de 50 %) et SNAV (participation de 50 %). Elle a exploité cette ligne en 2009, 2010 et 2011. En 2009 et 2010, Neapolis devait effectuer sur cette ligne huit traversées quotidiennes par hydroptère dans le cadre d'OSP, à savoir de Capri à Naples à 6 h 50 (tout au long de l'année), 8 h 50 (uniquement en été), 14 h 10 (tout au long de l'année) et 17 h 25 (uniquement en été), et de Naples à Capri à 7 h 55 (uniquement en été), 10 h 00 (uniquement en été), 16 h 05 (uniquement en été) et 20 h 05 (uniquement en été). En 2011, ces services ont été ramenés à cinq et exploités tout au long de l'année aux conditions du marché (dans le cadre du régime d'autorisation): de Capri à Naples à 8 h 50, 14 h 10 et 17 h 30, et de Naples à Capri à 10 h 00 et 16 h 05.

([136]) Metrò del Mare était une entreprise commune constituée le 20 mai 2002 par NLG (participation de 20 %), SNAV (participation de 40 %), Alilauro (participation de 20 %) et Aligruson (participation de 20 %). Elle a exploité cette ligne en 2009 et 2010. En 2009 et 2010, Metrò del Mare devait effectuer sur cette ligne, en été, quatre traversées (presque quotidiennes) par hydroptère dans le cadre d'OSP, à savoir de Capri à Naples à 10 h 30 et 10 h 50, et de Naples à Capri à 16 h 30 et 17 h 05.

([137]) À savoir celui de Naples à Ischia à **9 h 35**.

([138]) À savoir d'Ischia à Naples à **6 h 30**, **9 h 25** et **19 h 55**, et de Naples à Ischia à **7 h 35** et **20 h 10**. Comme indiqué au considérant 39 c), Caremar n'était pas tenue de fournir des services de transport de passagers sur cette ligne entre le 1er octobre 2011 et le 15 janvier 2012 et, à partir du 16 janvier 2012, elle ne devait assurer qu'un seul service quotidien de transport de passagers par hydroptère, de Naples à Ischia à **14 h 45**.

([139]) À savoir de Naples à Ischia à **8 h 35** et **14 h 10**.

([140]) À savoir d'Ischia à Naples à **16 h 35** et de Naples à Ischia à **18 h 30**.

([141]) À savoir d'Ischia à Naples à **17 h 00** et de Naples à Ischia à **18 h 30**.

d) sur la ligne **Ischia-Procida-Naples**, outre Caremar, deux autres compagnies maritimes fournissaient des services: Medmar, qui était autorisée à exploiter des services mixtes sur cette ligne ([142]), mais qui, selon l'Italie, n'a presque jamais fourni ces services; et SNAV, qui exploitait huit services quotidiens de transport de passagers par hydroptère dans le cadre d'OSP. Selon les autorités italiennes, les services fournis par SNAV n'étaient pas comparables aux services de transport de passagers devant être assurés par Caremar. Premièrement, entre le 1er janvier 2009 et le 30 septembre 2011, les services de SNAV étaient tous fournis (sauf un ([143])) pendant la saison estivale, tandis que Caremar devait assurer tous ses services tout au long de l'année [voir considérant 36 d)]. Deuxièmement, même si, à partir du 1er octobre 2011, le nombre de traversées effectuées par SNAV tout au long de l'année a été porté à sept ([144]) (sur huit ([145])) et même si Caremar a ajouté deux traversées entre le 1er juin et le 30 septembre [voir considérant 39 d)], SNAV opérait à d'autres moments de la journée que Caremar;

e) sur la ligne **Ischia-Procida-Pouzzoles**, outre Caremar, une seule autre compagnie maritime était autorisée à fournir des services, à savoir Medmar, qui assurait toutefois des services mixtes pour la plupart sans escale à Procida. En effet, entre le 1er janvier 2009 et le 30 septembre 2011, Medmar exploitait un total de 39 services mixtes par transbordeur entre Ischia et Pouzzoles (dont la majorité uniquement pendant la période estivale ([146])), et seuls trois de ces services mixtes comportaient une escale à Procida ([147]). À partir du 1er octobre 2011, Medmar exploitait un total de 40 services mixtes par transbordeur entre Ischia et Pouzzoles, et seuls quatre de ces services mixtes comportaient une escale à Procida ([148]). Selon les autorités italiennes, les services de Medmar comportant une escale à Procida n'étaient pas comparables aux services assurés par Caremar du point de vue des fréquences et des horaires [voir considérants 36 e) et 39 e)]. En particulier, en ce qui concerne les services fournis tout au long de l'année, Caremar assurait six services mixtes quotidiens — trois au départ d'Ischia (à 8 h 35, 11 h 30 et 17 h 30) et trois au départ de Pouzzoles (à 10 h 15, 14 h 00 et 18 h 55) — tandis que Medmar assurait deux services mixtes quotidiens au départ d'Ischia (à 2 h 30 et 18 h 55) et deux au départ de Pouzzoles (à 4 h 10 et 20 h 30). En ce qui concerne les services supplémentaires fournis par Caremar pendant la période scolaire à partir du 16 janvier 2012, Caremar devait assurer les services au départ d'Ischia à 7 h 20 et au départ de Pouzzoles à 9 h 00, tandis que, sur cette ligne, Medmar n'effectuait aucune traversée comportant une escale à Procida au cours de cette période ([149]);

([142]) Selon les cadres en matière d'accostage, entre le 1er janvier 2009 et le 30 septembre 2011, Medmar devait exploiter tout au long de l'année, dans le cadre d'OSP, deux services mixtes quotidiens par transbordeur, à savoir au départ d'Ischia à **22 h 00** (avec départ de Procida à 22 h 40), et au départ de Naples à **24 h 00** (avec départ de Procida à 1 h 00). À partir du 1er octobre 2011, Medmar devait exploiter dans le cadre d'OSP deux services mixtes quotidiens tout au long de l'année, à savoir au départ d'Ischia à **6 h 25** (avec départ de Procida à 7 h 25) et **10 h 35** (avec départ de Procida à 11 h 15), et un service mixte pendant la période estivale (mais pas toujours quotidiennement) au départ d'Ischia à **22 h 20** (avec départ de Procida à 23 h 00).

([143]) À savoir celui d'Ischia à Procida puis Naples, partant de Casamicciola à **9 h 45** (et de Procida à **10 h 05**).

([144]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples avec départ de Casamicciola à **7 h 10** (et départ de Procida à **7 h 30**), **9 h 45** (et départ de Procida à **10 h 10**), **13 h 50** (et départ de Procida à **14 h 15**) et **17 h 40** (et départ de Procida à **18 h 05**), et de Naples à Procida puis Ischia à **8 h 25** (avec départ de Procida à **9 h 05**), **16 h 20** (avec départ de Procida à **17 h 00**) et **19 h 00** (avec départ de Procida à **19 h 40**). Toutes ces traversées étaient effectuées dans le cadre d'OSP.

([145]) La seule traversée effectuée pendant la période estivale était également la seule traversée effectuée aux conditions du marché. Au cours de la période estivale, SNAV était autorisée à exploiter des services de transport de passagers par hydroptère d'Ischia à Procida puis Naples, partant de Casamicciola à **11 h 25** (et de Procida à 11 h 45).

([146]) Seules trois traversées sur 39 étaient effectuées tout au long de l'année (dans le cadre d'OSP) — deux sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles et une sur la ligne directe Ischia (Casamicciola)-Pouzzoles — et une traversée était effectuée uniquement pendant la période scolaire (du 16 septembre au 14 juin). Les 35 traversées restantes n'étaient effectuées qu'au cours de la période estivale.

([147]) Deux services dans le cadre d'OSP devant être assurés tout au long de l'année — à savoir celui quittant Ischia (Casamicciola) pour Procida puis pour Pouzzoles à **2 h 30**, et celui quittant Pouzzoles pour Procida puis pour Ischia (Casamicciola) à **4 h 10** — et un service fourni aux conditions du marché, à savoir celui quittant Ischia pour Procida puis pour Pouzzoles à **7 h 30**, qui n'était toutefois assuré que pendant la période scolaire (du 16 septembre au 14 juin).

([148]) Ces quatre services faisaient tous l'objet d'OSP à exécuter tout au long de l'année, à savoir d'Ischia (Casamicciola) à Procida puis Pouzzoles à **2 h 30** et **18 h 55**, et de Pouzzoles à Procida puis Ischia (Casamicciola) à **4 h 10** et **20 h 30**.

([149]) Medmar avait cessé de fournir le service partant d'Ischia à 7 h 30 aux conditions du marché pendant la période scolaire.

f) sur la ligne **Ischia-Procida**, outre Caremar, sept autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services, principalement dans le cadre d'une ligne plus longue (par exemple Ischia-Procida-Naples ou Ischia-Procida-Pouzzoles): d'une part, Medmar (pour des services mixtes) ([150]) et SNAV (pour des services de transport de passagers) ([151]), opérant en partie dans le cadre d'OSP et en partie aux conditions du marché, et, d'autre part, Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l (ci-après «Ippocampo») ([153]), Rumore S.r.l. (ci-après «Rumore») ([154]), Marine Club S.r.l. (ci-après «Marine Club») ([155]) et Capitan Morgan S.r.l. (ci-après «Capitan Morgan») ([156]), opérant uniquement aux conditions du marché. Selon l'Italie, les services fournis par le marché étaient trop fragmentés, négligeables et instables ([157]) pour être considérés, même pris dans leur ensemble, comme comparables aux services assurés par Caremar dans le cadre d'OSP. Cela a été confirmé par le fait que, à la suite de la consultation publique menée en 2011, la Regione Campania a jugé nécessaire, à partir du 16 janvier 2012, d'ajouter aux OSP déjà exécutées par Caremar sur cette ligne un service quotidien supplémentaire de transport de passagers par hydroptère entre Procida et Ischia à 15 h 30 tout au long de l'année afin de répondre aux besoins des populations insulaires concernant leurs trajets domicile-travail/école [voir considérant 39 f)];

g) sur la ligne **Procida-Pouzzoles**, outre Caremar, trois autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services: Procida Lines S.r.l. (ci-après «Procida Lines»), Gestour S.r.l. (ci-après «Gestour») et Ippocampo. Toutefois, selon l'Italie, les navires utilisés par les concurrents de Caremar pour fournir le service étaient d'une capacité limitée et ne pouvaient pas transporter des passagers à mobilité réduite ou en fauteuil roulant. En

([150]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Medmar était autorisée à exploiter quatre services mixtes quotidiens à destination/au départ d'Ischia: trois tout au long de l'année dans le cadre d'OSP (au départ de Procida à **1 h 10**, et au départ d'Ischia à **2 h 30** et **22 h 00**) et un seul pendant la période scolaire aux conditions du marché (au départ d'Ischia à **7 h 30**). À partir du 1er octobre 2011, Medmar était autorisée à exploiter huit services mixtes quotidiens à destination/au départ d'Ischia: six tout au long de l'année (au départ de Procida à **5 h 00** et **21 h 20**, et au départ d'Ischia à **2 h 30**, **6 h 25**, **10 h 35** et **18 h 55**) et deux uniquement pendant la période estivale (au départ de Procida à **1 h 30**, et au départ d'Ischia à **22 h 20**), tous dans le cadre d'OSP. L'Italie a toutefois expliqué que certains des services sur cette ligne n'étaient presque jamais exploités par Medmar (notamment les services qui concernaient le segment Ischia-Procida).

([151]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, SNAV assurait quatorze services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ d'Ischia: quatre tout au long de l'année — à savoir trois dans le cadre d'OSP (au départ d'Ischia à **7 h 10** et **9 h 45**, et au départ de Procida à **13 h 10**) et un aux conditions du marché (au départ d'Ischia à **8 h 30**) —, et dix uniquement pendant la période estivale — à savoir six dans le cadre d'OSP (au départ de Procida à **9 h 00**, **17 h 00**, **19 h 05** et **19 h 20**, et au départ d'Ischia à **13 h 35** et **17 h 40**) et quatre aux conditions du marché (au départ de Procida à **7 h 50** et **17 h 50**, et au départ d'Ischia à **18 h 30** et **19 h 45**). À partir du 1er octobre 2011, SNAV assurait seize services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination/au départ d'Ischia: neuf tout au long de l'année — à savoir huit dans le cadre d'OSP (au départ d'Ischia à **7 h 10**, **9 h 45**, **13 h 50** et **17 h 40**, et au départ de Procida à **9 h 05**, **13 h 15**, **17 h 00** et **19 h 40**) et un aux conditions du marché (au départ d'Ischia à **8 h 30**) —, et sept seulement pendant la période estivale aux conditions du marché (au départ de Procida à **7 h 50**, **11 h 00**, **17 h 50** et **19 h 20**, et au départ d'Ischia à **11 h 25**, **18 h 30** et **19 h 45**).

([152]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Alilauro était autorisée à exploiter trois services quotidiens de transport de passagers par hydroptère à destination d'Ischia, aux conditions du marché pendant la période estivale, à savoir au départ de Procida à **8 h 35**, **12 h 35** et **18 h 35**. À partir du 1er octobre 2011, Alilauro n'a plus été autorisée à exploiter cette ligne.

([153]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Ippocampo était autorisée à exploiter deux services mixtes aux conditions du marché, mais seulement en été et pas toujours quotidiennement (principalement le week-end), à savoir au départ d'Ischia à **9 h 25**, et au départ de Procida à **17 h 00**. Depuis le 1er octobre 2011, Ippocampo était autorisée à exploiter six services mixtes aux conditions du marché, mais uniquement pendant la période estivale et pas toujours quotidiennement, à savoir au départ d'Ischia à **9 h 25**, **11 h 40** et **14 h 30**, et au départ de Procida à **11 h 00**, **13 h 00** et **17 h 00**.

([154]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Rumore était autorisée à exploiter quatre services mixtes aux conditions du marché: trois uniquement pendant la période estivale et pas toujours quotidiennement (au départ de Procida à **12 h 20** et **18 h 30**, et au départ d'Ischia à **15 h 10**) et un service quotidien tout au long de l'année (au départ d'Ischia à **10 h 40**). Les services et les horaires de Rumore n'ont pas changé depuis le 1er octobre 2011.

([155]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Marine Club était autorisée à exploiter un service mixte aux conditions du marché le jeudi pendant la période estivale (au départ de Procida à **12 h 15**). À partir du 1er octobre 2011, Marine Club n'a plus été autorisée à exploiter cette ligne.

([156]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Capitan Morgan était autorisée à exploiter deux services mixtes quotidiens aux conditions du marché au cours de la période estivale (au départ d'Ischia à **15 h 10**, et au départ de Procida à **18 h 00**). Depuis le 1er octobre 2011, Capitan Morgan était autorisée à exploiter trois services mixtes quotidiens aux conditions du marché au cours de la période estivale (au départ d'Ischia à **15 h 10** et **18 h 35**, et au départ de Procida à **18 h 00**).

([157]) Par exemple, les petits opérateurs maritimes, tels qu'Ippocampo, Rumore, Marine Club et Capitan Morgan, utilisaient des navires qui étaient plus petits et moins puissants que ceux de Caremar et qui, contrairement à ces derniers, ne pouvaient opérer que dans de bonnes conditions météorologiques.

outre, les services fournis par les concurrents de Caremar n'étaient fournis qu'au cours de la période estivale et pas tous les jours (c'était le cas d'Ippocampo) ([158]) ou, en tout état de cause, étaient souvent suspendus ou annulés et ne pouvaient donc pas garantir les mêmes niveaux de régularité que ceux que Caremar proposait (comme dans le cas de Procida Lines) ([159]). En fait, selon l'Italie, au cours de la période 2012-2015, Gestour ([160]) était la seule entreprise, outre Caremar, à fournir des services tout au long de l'année sur cette ligne. Toutefois, l'Italie a souligné que les services fournis par Gestour n'étaient pas comparables aux services assurés par Caremar au niveau de la durée du trajet (Caremar devait assurer le service par hydroptère, pour un trajet de 15 minutes, tandis que Gestour exploitait des transbordeurs, pour un trajet de 50 minutes);

h) sur la ligne **Procida-Naples**, outre Caremar, deux autres compagnies maritimes étaient autorisées à fournir des services: SNAV ([161]) (fournissant des services de transport de passagers par hydroptère) et Medmar ([162]) (fournissant des services mixtes par transbordeur). Selon l'Italie, les services de transport de passagers fournis par SNAV tout au long de l'année n'étaient pas comparables aux services assurés par Caremar parce qu'ils étaient fournis à des moments différents de la journée.

(186) En ce qui concerne la situation concurrentielle des lignes maritimes exploitées par Caremar dans l'archipel des îles Pontines au cours de la période 2009-2011, l'Italie a expliqué ce qui suit:

a) sur la ligne **Ponza-Formia**, outre Caremar, il n'y avait qu'une seule autre compagnie maritime, Vetor S.r.l. (ci-après «Vetor»), qui exploitait deux services quotidiens de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année dans le cadre d'OSP (au départ de Ponza à 8 h 30, et au départ de Formia à 16 h 00). Selon l'Italie, les services fournis par Vetor n'étaient pas fiables étant donné que Vetor annulait souvent la traversée, notamment en cas de mauvaises conditions météorologiques, et ces services n'étaient en tout état de cause pas comparables aux services mixtes assurés par Caremar, qui garantissaient aux résidents une liaison quotidienne

([158]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Ippocampo était autorisée à exploiter quatre services mixtes pendant la période estivale (essentiellement seulement le dimanche), à savoir au départ de Procida à **18 h 45** et **20 h 00**, et au départ de Pouzzoles à **19 h 20** et **20 h 50**. Les horaires de ces services sont restés inchangés depuis le 1er octobre 2011.

([159]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Procida Lines était autorisée à exploiter seize services mixtes tout au long de l'année, mais pas toujours quotidiennement: onze aux conditions du marché (au départ de Procida à **5 h 50**, **10 h 45**, **15 h 25**, **17 h 30** et **19 h 15**, et au départ de Pouzzoles à **5 h 05**, **9 h 25**, **13 h 35**, **16 h 25**, **18 h 25** et **20 h 00**) et cinq dans le cadre d'OSP [au départ de Procida à **4 h 00** (uniquement le vendredi), **7 h 50** et **12 h 40**, et au départ de Pouzzoles à **7 h 05** et **11 h 50**]. Depuis le 1er octobre 2011, Procida Lines était autorisée à exploiter quinze services mixtes tout au long de l'année, mais pas toujours quotidiennement: quatorze aux conditions du marché [au départ de Procida à **4 h 00** (uniquement le vendredi), **7 h 50**, **10 h 45**, **12 h 40**, **15 h 25**, **17 h 30** et **19 h 15**, et au départ de Pouzzoles à **5 h 05**, **7 h 05**, **11 h 50**, **13 h 35**, **16 h 25**, **18 h 25** et **20 h 00**] et un dans le cadre d'OSP (au départ de Procida à **5 h 50**). L'Italie a toutefois expliqué que ces services n'avaient presque jamais été fournis au cours de la période 2012-2015. Par exemple, en ce qui concerne le service soumis à des OSP, une fois qu'il a été établi que Procida Lines ne s'acquittait pas des OSP, par le décret exécutif no 18/2012 du 29 février 2012, la Regione Campania a révoqué le service soumis à des OSP de Procida Lines et l'a attribué à Gestour jusqu'au 31 décembre 2012.

([160]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Gestour exploitait treize services mixtes quotidiens par transbordeur (trajet de 50 minutes) tout au long de l'année: huit aux conditions du marché (au départ de Pouzzoles à **6 h 00**, **8 h 30**, **10 h 35** et **12 h 55**, et au départ de Procida à **6 h 50**, **9 h 30**, **11 h 20** et **17 h 05**) et cinq dans le cadre d'OSP (au départ de Pouzzoles à **15 h 05**, **17 h 55** et **19 h 50**, et au départ de Procida à **14 h 05** et **18 h 55**). À partir du 1er octobre 2011, Gestour exploitait neuf services mixtes quotidiens par transbordeur (trajet de 50 minutes) tout au long de l'année aux conditions du marché (au départ de Pouzzoles à **6 h 00**, **8 h 30**, **10 h 35**, **12 h 55** et **19 h 50**, et au départ de Procida à **6 h 50**, **9 h 30**, **11 h 20** et **18 h 55**).

([161]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, SNAV exploitait neuf services quotidiens de transport de passagers par hydroptère dans le cadre d'OSP: deux tout au long de l'année (à savoir au départ de Procida à **7 h 35** et **10 h 05**) et sept au cours de la période estivale [à savoir au départ de Naples (Beverello) à **8 h 20**, **12 h 30**, **16 h 20**, **18 h 40** et **18 h 45**, et au départ de Procida à **13 h 50** et **18 h 00**]. À partir du 1er octobre 2011, SNAV exploitait dix services quotidiens de transport de passagers par hydroptère (trajet de 20 minutes): huit tout au long de l'année dans le cadre d'OSP [à savoir au départ de Procida à **7 h 30**, **10 h 10**, **14 h 15** et **18 h 05**, et au départ de Naples (Beverello) à **8 h 25**, **12 h 30**, **16 h 20** et **19 h 00**] et deux seulement en été aux conditions du marché [au départ de Procida à **11 h 45**, et au départ de Naples (Beverello) à **18 h 45**].

([162]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Medmar exploitait quotidiennement deux services mixtes par transbordeur (trajet de 60 minutes) dans le cadre d'OSP tout au long de l'année, à savoir au départ de Naples (Calata Massa) à **24 h 00**, et au départ de Procida à **22 h 40**. À partir du 1er octobre 2011, Medmar exploitait deux services mixtes dans le cadre d'OSP tout au long de l'année, à savoir au départ de Naples (Calata Massa) à **00 h 20**, et au départ de Procida à **11 h 15**, et un service mixte dans le cadre d'OSP pendant la période estivale (pas toujours quotidiennement) au départ de Procida à **23 h 00**.

tout au long de l'année également pour le transport de véhicules et de marchandises. En ce qui concerne les services de transport de passagers, l'Italie a expliqué que Caremar était tenue de maintenir les navires sur l'île pendant la nuit afin d'assurer la première traversée de la journée (départ de Ponza à 5 h 30) et de garantir une liaison quotidienne avec le continent à des fins professionnelles ou d'études (retour à Ponza à 17 h 30). La disponibilité de navires sur l'île pendant la nuit était également destinée à garantir le transport maritime vers le continent en cas d'urgence médicale ne pouvant pas être satisfaite par un transport aérien d'urgence (hélicoptères, par exemple);

b) sur la ligne **Ponza-Anzio**, outre Caremar, il n'y avait qu'une seule autre compagnie maritime, Vetor, qui exploitait deux services quotidiens de transport de passagers par hydroptère en haute saison aux conditions du marché, tandis que, en basse saison, Vetor effectuait deux traversées le samedi uniquement dans le cadre d'OSP. Selon l'Italie, les services mixtes assurés par Caremar étaient justifiés par des raisons de développement social et économique et visaient à garantir aux passagers disposant de véhicules la possibilité d'effectuer un trajet aller-retour au départ/à destination de Ponza tout au long de l'année. En ce qui concerne les services de transport de passagers, l'Italie a expliqué que les services fournis par Vetor n'étaient pas fiables étant donné que Vetor annulait souvent la traversée, notamment en cas de mauvaises conditions météorologiques;

c) sur la ligne **Formia-Ventotene**, outre Caremar, deux autres compagnies maritimes fournissaient des services: Vetor et Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. (ci-après «SNAP»). Vetor exploitait dans le cadre d'OSP un service quotidien de transport de passagers par hydroptère en basse saison et un service de transport de passagers par hydroptère tous les lundis en haute saison. SNAP exploitait un service quotidien de transport de passagers en haute saison par hydroptère aux conditions du marché. Selon l'Italie, les services assurés par Caremar étaient nécessaires pour permettre aux résidents de Ventotene de se rendre sur le continent à des fins professionnelles ou d'études, étant donné que Caremar assurait le premier trajet de la journée au départ de Ventotene par transbordeur à 5 h 30 et un service quotidien de transport de passagers au départ de Ventotene par hydroptère à 6 h 45. En outre, en restant sur l'île pendant la nuit, les navires de Caremar permettaient un transport maritime vers le continent en cas d'urgence médicale.

(187) En ce qui concerne les observations de Medmar (voir section 7.1), l'Italie a qualifié de partielles et incomplètes les conclusions que cette société a tirées au sujet de l'équivalence de ses services avec les services assurés par Caremar. Selon l'Italie, Medmar se limite à comparer ses services à ceux de Caremar sur certaines lignes en ne se basant que sur la fréquence quotidienne des traversées, tandis qu'aucune évaluation n'est effectuée quant aux horaires, au caractère saisonnier, aux types de transport et aux tarifs. En particulier, en ce qui concerne la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, l'Italie a souligné que Caremar était la seule entreprise à fournir des services de transport maritime suffisamment fiables au moment de la définition des OSP et que cette ligne a toujours été essentielle pour répondre aux besoins de mobilité des étudiants sur les deux îles ainsi qu'aux exigences sanitaires liées à la possibilité pour les résidents de Procida de se rendre aux hôpitaux de Pouzzoles et d'Ischia.

(188) En réponse à l'allégation de Medmar selon laquelle Caremar n'avait pas besoin d'une compensation pour les services fournis, étant donné que Medmar fournissait elle aussi, sur les mêmes lignes, certains services dans le cadre d'OSP mais sans compensation, l'Italie a expliqué que, lorsqu'elle a attribué les OSP, elle l'a fait conformément au règlement (CEE) nº 3577/92, qui permet d'attribuer horizontalement des OSP à tous les armateurs intéressés. L'attribution des OSP s'est déroulée en deux étapes. Premièrement, l'Italie a imposé des OSP aux opérateurs intéressés sur certaines lignes sans compensation. Deuxièmement, dans le cas où les entreprises n'auraient pas souhaité exploiter les lignes sans compensation, la Regione Campania aurait lancé une procédure d'appel d'offres publique en vue d'attribuer à l'entreprise adjudicataire un contrat de service public et une compensation y afférente. Par conséquent, selon la Regione Campania, Medmar a accepté d'exécuter les OSP sans compensation, comme indiqué dans l'acte de soumission signé par cette société.

(189) D'une manière générale, à la lumière des OSP imposées à Caremar et des OSP imposées aux concurrents de Caremar (voir considérants 182 à 186), l'Italie soutient que les services fournis par lesdits concurrents dans le cadre des OSP constituent essentiellement des services qu'ils ont accepté de fournir dans le cadre de leurs activités maritimes respectives. Ces OSP n'étaient pas comparables à celles qui devaient être exécutées par Caremar, étant donné que les opérateurs pouvaient renoncer à leurs OSP moyennant un court préavis adressé à la Regione Campania; par ailleurs, le non-respect de ces OSP n'était passible d'aucune sanction. Enfin, l'existence de ces OSP imposées aux concurrents de Caremar n'a pas supprimé le contrat de service public conclu avec Caremar pour que cette société continue à répondre aux besoins des collectivités locales en matière de continuité territoriale, tels que périodiquement constatés par la Regione Campania dans le cadre de la révision des programmes maritimes qui a tenu compte à la fois des services fournis dans le cadre des OSP et de ceux assurés en vertu du contrat de service public conclu avec Caremar.

8.2. **Sur la privatisation de Caremar**

(190) L'Italie affirme qu'à la suite de la demande de renseignements de la Commission du 26 octobre 2011 et des observations de la Commission des 22 décembre 2011 et 14 mars 2012, elle a modifié l'appel d'offres pour la privatisation de Caremar conformément aux exigences de la Commission visant à garantir la transparence et le caractère non discriminatoire de la procédure.

(191) Par exemple, toute discrimination fondée sur la nationalité de l'opérateur économique soumissionnaire a été supprimée. En tout état de cause, l'Italie souligne que le cahier des charges ne contenait aucune condition impliquant le maintien du personnel employé par Caremar, ni aucune condition relative aux relations de travail existantes avec l'entreprise.

(192) En outre, l'Italie a modifié l'exigence en matière d'admissibilité relative à la capacité économique et financière, en supprimant les clauses qui n'autorisaient que des compagnies maritimes à participer à la procédure d'appel d'offres, permettant ainsi une participation maximale et une pondération optimale par rapport aux valeurs économiques de la procédure. En ce qui concerne le critère d'attribution, l'Italie confirme que le critère de sélection était celui du prix net le plus élevé.

(193) L'Italie estime donc que le processus de privatisation de Caremar, bien qu'il ne soit pas conçu comme une vente d'actions en bourse, devrait être considéré comme transparent, inconditionnel et non discriminatoire, garantissant ainsi une participation maximale.

8.3. **Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec les conditions de l'arrêt Altmark**

(194) L'Italie fait valoir que le nouveau contrat de service public remplit les quatre conditions de l'arrêt Altmark pour les raisons suivantes:

a) en ce qui concerne la première condition de l'arrêt Altmark, l'Italie fait valoir que la mission de service public définie dans le contrat concerne les lignes de cabotage insulaire reliant l'Italie continentale aux ports des petites îles. L'exploitation de ces lignes vise à garantir la régularité et la fréquence d'un service indispensable au développement économique des îles, tout en répondant aux besoins essentiels de mobilité des communautés insulaires, en assurant l'effectivité du droit à la continuité territoriale garanti par la constitution italienne. En outre, le nouveau contrat définit clairement les services à assurer, les types de navires à utiliser, les plages horaires à satisfaire, y compris les traversées en soirée et la nuit, ainsi que les contraintes tarifaires à respecter;

b) le respect de la deuxième condition de l'arrêt Altmark n'a pas été remis en cause par la Commission dans sa décision d'ouverture de 2011;

c) en ce qui concerne la troisième condition de l'arrêt Altmark, l'Italie exclut toute possibilité que Caremar ait reçu une compensation dépassant ce qui était nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des OSP, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. En particulier, l'Italie fait valoir que le nouveau contrat de service public comporte suffisamment de clauses de récupération car, comme le prévoit, par exemple, son article 18, intitulé «Récupération des surcompensations», toute surcompensation devait être restituée par l'entreprise dans un délai de 30 jours à compter de la demande correspondante. C'est ce qui s'est passé pour les exercices 2015, 2016 et 2017, ainsi que 2018 et 2019: une surcompensation a été détectée pour ces périodes dans le cadre de la procédure de vérification prévue dans le contrat et a été récupérée (voir considérant 96);

d) l'Italie considère que la quatrième condition de l'arrêt Altmark est également remplie, étant donné que l'attribution du contrat de service public a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres transparente et concurrentielle à laquelle ont participé plusieurs opérateurs, qui a permis de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir les services au moindre coût. En ce qui concerne les doutes de la Commission portant sur l'association du nouveau contrat de service public et de la privatisation de Caremar, l'Italie précise que tous les ajustements nécessaires demandés par la Commission ont été apportés aux projets de documents d'appel d'offres afin de les mettre en conformité avec le cadre législatif applicable.

8.4. **Sur la prime de risque de 6,5 % prévue dans la décision n° 111/2007 à partir de 2010 et sur le taux de 10,55 % appliqué pour le nouveau contrat de service public**

(195) Dans la décision d'ouverture de 2011, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que la prime de risque de 6,5 % ne semblait pas refléter un niveau de risque approprié, étant donné que les opérateurs ne semblaient pas assumer les risques que suppose normalement l'exploitation de services de transport maritime (voir considérant 247 de la décision d'ouverture de 2011).

(196) Selon l'Italie, les conclusions préliminaires de la Commission semblent reposer sur une interprétation erronée du paramètre de la prime de risque. La prime de risque ne constitue pas une compensation destinée à couvrir des coûts que l'opérateur devrait quoi qu'il en soit supporter dans l'exercice de ses activités, puisque, dans le cas contraire, l'activité serait déficitaire. L'Italie fait valoir qu'aucun entrepreneur ne déciderait d'entreprendre une activité dans le seul but de couvrir ses coûts. En effet, la troisième condition de l'arrêt Altmark prévoit un taux raisonnable pour le rendement du capital (bénéfice) qu'exigerait une entreprise moyenne au moment de déterminer l'opportunité de fournir le SIEG pendant toute la durée du mandat. La prime de risque en question est donc la rémunération nécessaire à l'exécution des OSP, qui revient à l'entrepreneur qui encourt et gère le risque commercial.

(197) L'Italie souligne que la prime de risque est déterminée à l'aide d'analyses macroéconomiques en vertu desquelles une prime de risque moyenne est attribuée au pays ou à la région de référence pour le secteur concerné. Selon l'IESE Business School, une prime de risque nationale d'un taux de 6,4 % serait appropriée pour l'Italie. Dès lors, cette prime est parfaitement compatible avec la prime de risque de 4 % définie dans la décision n° 111/2007, majorée de 2,5 % pour les services non exclusifs (prime de risque de 6,5 %). L'Italie précise que la prime de risque de 6,5 % correspondait également au taux de rendement du capital investi dont Caremar a bénéficié en 2009 au cours de la première année de la période de prorogation de la convention initiale. En outre, l'Italie renvoie à la décision de la Commission du 13 juin 2017 relative à la liaison maritime rapide pour passagers entre Messine et Reggio Calabria, en Italie, dans laquelle la méthode de calcul, fondée sur un taux de rendement attendu de 8 %, n'avait pas été contestée. En particulier, dans ce dernier cas, la Commission avait accepté un taux de 8 % incluant la prime de risque de 6,5 % mentionnée dans la décision n° 111/2007, compte tenu du fait que le marché ne comportait pas l'octroi de droits exclusifs, majorée d'un taux supplémentaire de 1,5 % en raison de la courte durée du contrat.

(198) Le taux (brut) de 6,5 % a été utilisé jusqu'en 2015 et, par la suite, pour le nouveau contrat de service public, le taux de rendement du capital investi pris en considération aux fins de la compensation a été fixé à 10,55 %, ce qui a été considéré comme un bénéfice raisonnable compte tenu du risque supporté par Caremar dans la prestation des services soumis à des OSP. L'Italie fait valoir que ce taux plus élevé que le taux de 6,5 % fixé dans les contrats précédents se justifie par le risque commercial considérable auquel Caremar s'expose en raison de la sous-compensation probable qui pourrait survenir au cours des neuf années de la durée du nouveau contrat de service public (par exemple, en raison de la volatilité des prix du carburant). L'Italie souligne qu'en vertu du nouveau contrat de service public, Caremar prend intégralement à sa charge toute sous-compensation égale ou inférieure à 5 % de la compensation totale, mais s'expose également au risque d'une sous-compensation supérieure à 5 % de la compensation totale. En fait, le mécanisme de rééquilibrage prévu à l'article 17 du nouveau contrat de service public n'est pas obligatoire (il est seulement indiqué que le réexamen des paramètres essentiels de la compensation est «autorisé», ce qui signifie que la Regione Campania ne doit pas nécessairement l'accepter) et, compte tenu de ses

caractéristiques (à savoir l'absence de rétroactivité, la possibilité d'ajuster la compensation uniquement par des modifications des paramètres de la prestation du service), n'a que des effets limités sur l'équilibre économique du contrat. Selon l'Italie, Caremar i) prend à sa charge toute sous-compensation (même supérieure à 5 % de la compensation totale) survenant au cours des trois premières et des trois dernières années du contrat, étant donné que le mécanisme de rééquilibrage ne concerne que les paramètres de la compensation liés à la prestation du service et que les périodes ultérieures; ii) prend à sa charge toute sous-compensation égale ou inférieure à 5 % survenant au cours des six années restantes du contrat; et iii) pourrait prendre à sa charge toute sous-compensation supérieure à 5 % survenant pendant tout ou partie des six années restantes du contrat si le mécanisme de rééquilibrage n'est pas activé ou est activé seulement pour trois de ces six années.

8.5. **Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec l'encadrement SIEG de 2011**

(199) L'Italie précise que le service a été attribué à la suite d'une procédure de marché public ouverte, transparente et non discriminatoire. Le service de liaison maritime entre les îles de la baie de Naples garantit la continuité territoriale, en fournissant des possibilités de mobilité aux résidents qui utilisent ce service quotidiennement à des fins professionnelles ou d'études. Dans ces conditions, le service fourni n'est pas comparable en ce qui concerne la régularité et la fréquence des liaisons, ainsi que les types de navires. En outre, la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des OSP, en tenant compte d'un bénéfice raisonnable. Enfin, le montant de la compensation a été établi dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres, sur la base des critères énoncés dans la décision n° 111/2007.

(200) Dans ce contexte, l'Italie maintient que des mécanismes ont été mis en place (par exemple, au moyen de l'article 17 du contrat de service public, intitulé «Vérification des conditions d'équilibre économique et financier», et de l'article 18 du contrat de service public, intitulé «Récupération des surcompensations») pour éviter que Caremar ne reçoive des surcompensations, conformément au point 49 de l'encadrement SIEG de 2011.

(201) Par ailleurs, en ce qui concerne la question de savoir si une consultation publique a été menée avant la conclusion du nouveau contrat de service public conformément au point 14 de l'encadrement SIEG de 2011, l'Italie souligne que la définition des plans stratégiques pour les liaisons maritimes d'un SIEG régional dans la Regione Campania est le résultat d'un processus décisionnel complexe auquel ont participé, entre autres, les collectivités locales concernées et les associations professionnelles. La Regione Campania a régulièrement vérifié la situation sur le marché et l'adéquation des services publics avec les besoins exprimés par les autorités locales et les usagers, au moyen d'enquêtes de marché approfondies et régulièrement mises à jour.

8.6. **Sur la priorité d'accostage et sur les mesures prévues par la loi n° 163/2010**

(202) L'Italie a précisé que tous les exploitants de transbordeurs, y compris Caremar, versent des droits ordinaires aux autorités portuaires compétentes pour l'accostage. En ce qui concerne la priorité d'accostage, l'Italie reconnaît que Caremar n'a pas versé de droits supplémentaires. L'Italie affirme que la disposition relative à la priorité d'accostage n'a jamais été appliquée. La priorité d'accostage n'est pas rémunérée; ainsi, la mesure confère un avantage réglementaire, qui ne suppose aucun transfert de ressources d'État et ne fait référence qu'aux lignes couvertes par des OSP. Par conséquent, selon l'Italie, la mesure ne constitue pas une aide d'État.

(203) En ce qui concerne les mesures prévues par la loi nº 163/2010, l'Italie souligne que Caremar a reçu un montant de 2 115 000 EUR qu'elle a utilisé exclusivement pour moderniser ses navires afin de se conformer aux règles internationales en matière de sécurité ([163]) et n'a jamais utilisé à des fins de liquidité. En outre, en ce qui concerne les avantages fiscaux, l'Italie précise que Caremar n'a pas bénéficié de tels avantages, tandis que, en ce qui concerne les fonds du FAS, Caremar n'en a pas reçus. En particulier, l'Italie a précisé que l'article 1er, paragraphe 5 *ter*, de la loi nº 163/2010 permettait aux régions d'utiliser les ressources du FAS pour financer une partie de la compensation de service public régulier et d'assurer ainsi la continuité des services publics maritimes, si les crédits budgétaires se révélaient insuffisants, et que les ressources du FAS n'étaient pas destinées à servir de compensation supplémentaire pour Caremar ou SNAV/Rifim (ni pour toute autre société de l'ancien groupe Tirrenia ou ses acquéreurs).

9. **APPRÉCIATION**

9.1. **Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE**

(204) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE dispose que «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(205) Les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatives. Il s'ensuit que les mesures notifiées ne constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE que si toutes les conditions susmentionnées sont remplies. Le soutien financier doit notamment:

a) être accordé par un État membre ou au moyen de ressources d'État;

b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions;

c) fausser ou menacer de fausser la concurrence;

d) affecter les échanges entre États membres.

(206) La Commission relève que la priorité d'accostage est indissociablement liée à l'exécution du SIEG par Caremar et par son acquéreur, SNAV/Rifim. Par conséquent, cette mesure sera appréciée conjointement avec la compensation de service public pertinente octroyée à ces sociétés (voir sections 9.1.1 et 9.1.2).

(207) La Commission souligne par ailleurs que le nouveau contrat de service public conclu entre l'Italie et Caremar devrait être examiné conjointement avec la privatisation de Caremar. Cette appréciation conjointe est appropriée car, en substance, l'Italie a organisé l'appel d'offres pour le nouveau contrat de service public d'une telle manière que l'adjudicataire aurait dû acquérir la totalité du capital social de Caremar afin de remplir les OSP prévues par ledit contrat de service public. Dans le cadre de l'appel d'offres, il n'existait aucune possibilité de soumettre des offres distinctes pour la privatisation de Caremar et pour le nouveau contrat de service public.

9.1.1. *La compensation de service public et la priorité d'accostage accordée à Caremar du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012 en vertu de la convention initiale prorogée*

9.1.1.1. Ressources d'État

(208) Caremar a été chargée par l'Italie de l'exploitation de services de transport maritime sur certaines lignes spécifiées dans la convention initiale, ultérieurement prorogée. La convention initiale a été conclue avec l'État et la compensation de service public qui en résulte en faveur de Caremar était versée par l'État et la Regione Campania à partir de leur propre budget. Par conséquent, la compensation de service public versée à Caremar est imputable à l'État et octroyée au moyen de ressources d'État.

([163]) Caremar a utilisé 1 410 000 EUR provenant dudit montant pour moderniser deux navires qui ont ensuite été transférés gratuitement à Laziomar (le *Quirino* et le *Tetide*). Le montant restant de 705 000 EUR a servi à la modernisation d'un navire encore détenu par Caremar.

(209) La Commission prend acte du fait que, selon l'Italie, tous les exploitants de transbordeurs versent des droits ordinaires aux autorités portuaires compétentes pour l'accostage, mais que Caremar n'a payé aucun droit supplémentaire pour la priorité d'accostage. Toutefois, la Commission estime que l'Italie aurait pu, en principe, choisir d'imposer un droit supplémentaire pour la priorité d'accostage et que, en ne le faisant pas, elle a renoncé à percevoir des recettes d'État. Qui plus est, la priorité d'accostage est imputable à l'État, puisqu'elle est reconnue par la législation (voir considérant 99).

9.1.1.2. Sélectivité

(210) Pour pouvoir être qualifiée d'aide d'État, une mesure doit être sélective. Une mesure est sélective si elle n'est accordée qu'à certaines entreprises, tandis que d'autres entreprises se trouvant dans une situation factuelle et juridique comparable dans le même secteur ou dans d'autres secteurs (étant donné que tous les opérateurs économiques doivent en principe couvrir leurs propres coûts) ne bénéficieront pas du même avantage. La compensation de service public pour la fourniture des services de transport maritime en cause est octroyée uniquement à Caremar et est, dès lors, sélective ([164]). Étant donné que la priorité d'accostage n'a été reconnue qu'aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, celle-ci s'avère également sélective.

9.1.1.3. Avantage économique

(211) La Commission rappelle que la compensation de service public en faveur d'une entreprise peut ne pas constituer un avantage économique sous certaines conditions dûment définies.

(212) En particulier, dans l'arrêt Altmark, la Cour de justice a affirmé que, dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des OSP, de sorte que ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de mettre ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises qui leur font concurrence, une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(213) Cependant, la Cour de justice a également précisé que, pour que, dans un cas concret, une telle compensation de service public puisse échapper à la qualification d'aide d'État, les quatre conditions cumulatives (ci-après les «conditions de l'arrêt Altmark») résumées ci-dessous doivent être réunies:

— l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'OSP et ces obligations doivent être clairement définies (ci-après la «première condition de l'arrêt Altmark»);

— les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente (ci-après la «deuxième condition de l'arrêt Altmark»);

— la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des OSP, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après la «troisième condition de l'arrêt Altmark»);

— lorsque, dans un cas concret, le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'OSP n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après la «quatrième condition de l'arrêt Altmark»).

(214) La Commission a précisé la manière dont elle applique les conditions de l'arrêt Altmark dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de SIEG ([165]) (ci-après la «communication SIEG»).

([164]) Arrêt du 13 décembre 2017 dans l'affaire Grèce/Commission, T–314/15, ECLI:EU:T:2017:903, point 79.

([165]) Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4).

(215) Les conditions de l'arrêt Altmark devant être remplies de manière cumulative, le non-respect ne serait-ce que d'une seule de ces conditions conduit nécessairement la Commission à conclure que la mesure en cause confère un avantage économique à son bénéficiaire. En l'espèce, la Commission examinera, en premier lieu, le respect de la quatrième condition de l'arrêt Altmark.

(216) La quatrième condition de l'arrêt Altmark dispose que, pour ne pas constituer une aide d'État, la compensation doit être limitée au minimum nécessaire. Cette condition sera réputée remplie si le bénéficiaire de la compensation de service public est sélectionné dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres permettant de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir les services au moindre coût pour la collectivité ou, à défaut, si la compensation est calculée par référence aux coûts qu'une entreprise rentable encourrait.

(217) Le choix de Caremar pour chacune des prorogations de la convention initiale, qui ont eu lieu entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012, n'a pas résulté d'une procédure de marché public permettant d'attribuer le service au moindre coût pour la collectivité. L'Italie s'est limitée à proroger le régime déjà en vigueur au moyen des prorogations de la convention initiale, en permettant ainsi à l'opérateur préétabli de continuer à percevoir une compensation pour l'exécution des OSP.

(218) En outre, l'Italie n'a fourni à la Commission aucune preuve démontrant que le niveau de compensation a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(219) S'agissant de la compensation octroyée au titre de la convention initiale prorogée, Caremar a fourni des informations relatives à l'application des conditions de l'arrêt Altmark. En ce qui concerne l'argument de Caremar selon lequel la quatrième condition de l'arrêt Altmark est remplie parce que la compensation a été calculée sur la base des coûts d'une entreprise efficace (voir considérant 140), pour les raisons expliquées aux considérants 220 à 222, la Commission estime que les informations fournies ne démontrent pas à suffisance de droit le respect de ladite condition, telle qu'elle est détaillée dans la communication SIEG (voir, en particulier, points 69 à 76).

(220) Premièrement, le fait que Caremar encourait des coûts inférieurs à ceux de ses concurrents ne constitue pas, à lui seul, un critère suffisant pour considérer que Caremar était bien gérée. Des coûts inférieurs peuvent également découler de l'amortissement des actifs (par exemple, des navires), une méthode comptable de calcul de la valeur des actifs d'une société au fil du temps, et ne peuvent donc pas être utilisés pour mesurer l'efficience de cette société.

(221) Deuxièmement, l'allégation selon laquelle Caremar aurait utilisé sa main-d'œuvre pendant le nombre maximal d'heures autorisé par le contrat de travail, optimisant ainsi le rapport entre les coûts du personnel et ses performances, n'a été corroborée par aucune information sur les ratios analytiques représentatifs de la productivité, et une telle pratique concernant l'exploitation de la main-d'œuvre de Caremar n'a pas été comparée aux structures de coûts d'autres entreprises du secteur.

(222) Troisièmement, Caremar fait valoir que, malgré l'augmentation considérable des prix du carburant au cours de la période de prorogation de la convention initiale, elle a continué d'exécuter les OSP aux tarifs les plus bas du marché et sans demander un ajustement de la compensation. La Commission estime que cet argument ne suffit pas pour démontrer que Caremar était une entreprise efficace. Caremar n'a fourni aucune information supplémentaire montrant, par exemple, l'incidence de cette pratique sur ses comptes financiers et n'a pas non plus comparé sa structure de coûts aux structures de coûts d'autres entreprises du secteur. Par conséquent, Caremar n'a pas défini de critère de référence au regard duquel la gestion prétendument efficiente de son service pourrait être évaluée.

(223) La Commission conclut, dès lors, que la quatrième condition de l'arrêt Altmark n'est pas satisfaite en l'espèce pour la prorogation de la convention initiale.

(224) Étant donné que les quatre conditions de l'arrêt Altmark ne sont pas respectées de manière cumulative en l'espèce, la Commission conclut que la compensation versée pour l'exploitation des lignes maritimes conformément à la prorogation de la convention initiale a conféré un avantage économique à Caremar.

(225) En ce qui concerne la priorité d'accostage, la Commission rappelle tout d'abord que l'AGCM a considéré, au moins dans deux cas, que cette mesure revêtait une valeur économique ([166]). Toutefois, Caremar ne paie aucun droit pour la priorité d'accostage. La Commission fait néanmoins observer que cette priorité est, du moins en théorie, de nature à réduire les coûts encourus par l'opérateur (entre autres, parce que les postes d'accostage garantis peuvent réduire les temps d'attente dans les ports et entraîner, dès lors, une diminution des coûts liés au carburant) ou à augmenter les recettes (par exemple, parce que certains horaires entraînent une demande plus élevée des passagers). En effet, dans la mesure où la priorité d'accostage a pour effet d'accélérer la procédure d'accostage, les usagers du service de transport maritime sont susceptibles de donner la préférence à l'opérateur qui bénéficie de cette mesure. Même si ces effets ne devaient se concrétiser que dans des circonstances limitées ou être relativement modestes, la priorité d'accostage constitue, en tout état de cause, un avantage économique pour Caremar.

9.1.1.4. Affectation de la concurrence et des échanges

(226) Lorsqu'une aide octroyée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges dans l'Union, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide ([167]). Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence ([168]).

(227) En l'espèce, le bénéficiaire exerce ses activités en concurrence avec d'autres entreprises qui fournissent des services de transport maritime dans l'Union, en particulier depuis l'entrée en vigueur du règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil ([169]) et du règlement (CEE) n° 3577/92, qui ont libéralisé, respectivement, le transport maritime international et le marché du cabotage maritime. Par conséquent, la compensation relative à l'exploitation de lignes maritimes au titre de la prorogation de la convention initiale est susceptible d'affecter les échanges au sein de l'Union et de fausser la concurrence sur le marché intérieur. Pour ces mêmes raisons, cette conclusion s'applique également à la priorité d'accostage.

9.1.1.5. Conclusion

(228) Étant donné que toutes les conditions définies à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont satisfaites, la Commission conclut que la compensation de service public versée à Caremar entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012 sur la base des prorogations successives de la convention initiale ainsi que la priorité d'accostage pour les lignes de service public constituent une aide d'État en faveur de Caremar.

9.1.1.6. Aide nouvelle ou existante

(229) La Commission relève tout d'abord qu'elle ne procède pas, dans le cadre de la présente décision, à l'appréciation de la compensation versée à Caremar (à l'époque) pour l'exécution des OSP maritimes jusqu'à la fin de l'année 2008 (voir considérant 17). L'appréciation de cette compensation et la question de savoir si elle peut ou non être qualifiée d'aide existante au sens de l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3577/92 font l'objet de la décision (UE) 2020/1411 (voir considérant 25).

([166]) Décision (UE) 2020/1412, considérant 265.

([167]) Arrêt du 17 septembre 1980 dans l'affaire Philip Morris/Commission, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, point 11; arrêt du 22 novembre 2001 dans l'affaire Ferring, C–53/00, ECLI:EU:C:2001:627, point 21; arrêt du 29 avril 2004 dans l'affaire Italie/Commission, C–372/97, ECLI:EU:C:2004:234, point 44.

([168]) Arrêt du 30 avril 1998 dans l'affaire Het Vlaamse Gewest/Commission, T–214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transport maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (JO L 378 du 31.12.1986, p. 1).

(230) L'article 1er, point c), du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ([170]) dispose que, par «aide nouvelle», il y a lieu d'entendre «toute aide, c'est-à-dire tout régime d'aides ou toute aide individuelle, qui n'est pas une aide existante, y compris toute modification d'une aide existante». En outre, l'article 108, paragraphe 3, du TFUE prévoit que les projets tendant à instituer des aides nouvelles ou à modifier des aides existantes doivent être notifiés, en temps utile, à la Commission et ne peuvent être mis à exécution avant que la procédure n'ait abouti à une décision finale ([171]). Conformément à la position des juridictions de l'Union ([172]), la Commission estime que modifier (ou proroger) la durée d'une mesure d'aide qui avait une date d'expiration précise (à savoir le 31 décembre 2008) suffit à la transformer en aide nouvelle, que d'autres caractéristiques de la mesure aient ou non été modifiées. Ce raisonnement s'applique à la convention initiale prorogée, qui était censée servir de base juridique aux prorogations temporaires (c'est-à-dire jusqu'à la privatisation de Caremar annoncée en 2009, voir considérant 29) des OSP avec compensation attribuées à Caremar en vertu de la convention initiale.

(231) Pour les motifs exposés ci-dessus, la Commission considère que, indépendamment de la question de savoir si la compensation octroyée à Caremar (à l'époque) jusqu'à la fin de l'année 2008 a été ou non qualifiée d'aide existante dans la décision (UE) 2020/1411, la compensation de service public versée à Caremar entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012 sur la base des prorogations successives de la convention initiale doit être considérée comme une aide nouvelle. Cette conclusion s'applique également à la priorité d'accostage applicable pendant cette période.

9.1.2. *L'attribution du nouveau contrat de service public associé à la privatisation de Caremar*

(232) Afin de déterminer si l'attribution du nouveau contrat de service public associé à la privatisation de Caremar constitue un avantage en faveur de Caremar et de son acquéreur au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, la Commission doit vérifier le respect des conditions de l'arrêt Altmark (voir considérant 213).

9.1.2.1. Première condition de l'arrêt Altmark

(233) La Commission rappelle qu'il n'existe pas, aux termes du droit de l'Union, de définition uniforme et précise de ce qu'il y a lieu de qualifier de SIEG, ni dans le cadre de la première condition de l'arrêt Altmark, ni au sens de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ([173]). Le point 46 de la communication SIEG est libellé comme suit:

> «En l'absence de réglementation spécifique définissant à l'échelle de l'Union le champ d'existence d'un SIEG, les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'ils considèrent comme un SIEG, ainsi qu'en ce qui concerne la compensation à accorder au prestataire de ce service. La compétence de la Commission en la matière se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant un service de SIEG et à apprécier toute aide d'État relevant de la compensation. Lorsque des règles spécifiques existent au niveau de l'Union, celles-ci lient le pouvoir d'appréciation des États membres, sans préjudice de l'appréciation effectuée par la Commission afin de savoir si le SIEG a été correctement défini aux fins du contrôle des aides d'État.»

(234) Les autorités nationales ont donc la faculté de considérer certains services comme des services d'intérêt général et d'estimer que ceux-ci doivent être exploités sur la base d'OSP, de manière à garantir la protection de l'intérêt public lorsque les forces du marché ne sont pas suffisantes pour assurer l'exploitation desdits services aux conditions ou au niveau requis.

([170]) Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

([171]) Arrêt du 26 octobre 2016 dans l'affaire DEI et Commission/Alouminion tis Ellados, C–590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, point 45.

([172]) Arrêt du 6 mars 2002 dans les affaires jointes Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava (T–127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco et Gasteizko Industria Lurra, SA (T–129/99) et Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T–148/99) contre Commission des Communautés européennes, ECLI:EU:T:2002:59, point 175.

([173]) Arrêt dans l'affaire BUPA e.a./Commission, T–289/03, Rec. 2008, p. II-81, point 96. Voir, également, conclusions de l'avocat général Tizzano dans l'affaire C–53/00, Ferring, Rec. 2001, p. I-9069, ainsi que conclusions de l'avocat général Jacobs dans l'affaire C–126/01, GEMO, Rec. 2003, p. I-13769.

(235) Dans le domaine du cabotage, le droit de l'Union prévoit certaines dispositions détaillées en matière d'OSP dans le règlement (CEE) nº 3577/92 et, aux fins de l'examen d'éventuelles aides d'État accordées en faveur d'entreprises exploitant des services de transport maritime, dans les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (ci-après les «orientations maritimes») ([174]).

(236) Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CEE) nº 3577/92:

«Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage. Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.»

(237) L'article 2, paragraphe 3, de ce même règlement dispose qu'un contrat de service public peut porter sur: des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité, des services de transport complémentaires, des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons, et des adaptations des services aux besoins effectifs.

(238) Conformément à la section 9 des orientations maritimes, «des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) peuvent être conclus pour les services indiqués à l'article 4 du règlement (CEE) nº 3577/92», autrement dit des services réguliers à destination et en provenance des îles ainsi qu'entre les îles.

(239) Il résulte de la jurisprudence consolidée que des OSP ne peuvent être imposées que pour autant qu'elles soient justifiées par la nécessité de garantir des services réguliers adéquats de transport maritime qui ne peuvent pas être assurés par les seules forces du marché ([175]). La communication relative à l'interprétation du règlement (CEE) nº 3577/92 ([176]) confirme qu'«[i]l revient aux États membres (y compris aux autorités régionales et locales, le cas échéant) et non aux armateurs de décider sur quelles liaisons des obligations de service public doivent être imposées. Il est possible notamment d'envisager des obligations de service public pour les services réguliers de cabotage avec les îles dans le cas où le marché n'offre pas de services appropriés». En outre, l'article 2, paragraphe 4, du règlement (CEE) nº 3577/92 définit les OSP comme les obligations que, «s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur […] en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions».

(240) Conformément à la jurisprudence ([177]), pour établir l'existence d'un besoin réel de service public et si ce dernier est nécessaire et proportionné — et, partant, s'il est satisfait à la première condition de l'arrêt Altmark —, la Commission étudiera:

a) l'existence d'une **demande des usagers**;

b) l'incapacité des opérateurs du marché à satisfaire cette demande, en l'absence d'obligation imposée par les pouvoirs publics (**existence d'une défaillance du marché**);

c) la possibilité que le simple recours aux OSP ne suffise pas à pallier cette carence (**approche la moins préjudiciable**).

([174]) Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO C 13 du 17.1.2004, p. 3).

([175]) Arrêt du 20 février 2001 dans l'affaire Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) et autres/Administración General del Estado, C–205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions portant actualisation et rectification de la communication relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CE) nº 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) [COM(2014) 232 final du 22.4.2014].

([177]) Arrêt du 1er mars 2017 dans l'affaire Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Commission européenne, T–454/13, ECLI:EU:T:2017:134, points 130 et 134.

Demande des usagers

(241) En vertu du nouveau contrat de service public, Caremar a été chargée d'assurer des services réguliers de transport maritime de passagers, de véhicules (y compris les véhicules de secours) et d'envois postaux, à des tarifs prédéterminés, par transbordeur et par navire rapide (c'est-à-dire par TMV dans le cas des services mixtes et par hydroptère dans le cas des services limités au transport de passagers) et selon les horaires indiqués dans le programme de transport maritime prévu par la Regione Campania, tel que présenté à la section 3.3.1. Les OSP imposées à Caremar concernaient les ports desservis, le type des navires assurant les liaisons maritimes exploitées dans le cadre du régime de service public, la fréquence, les horaires et la continuité du service, la qualité du service et les tarifs maximaux à appliquer (voir considérants 83 à 91).

(242) La Commission observe que les OSP imposées à Caremar en vertu du nouveau contrat de service public visent à garantir la continuité territoriale entre le continent et les îles en répondant aux besoins de transport de la population locale (principalement à des fins professionnelles ou d'études) au moyen de services de transport maritime réguliers et fiables (voir considérant 199). La Commission estime qu'il s'agit, en effet, d'objectifs légitimes d'intérêt public.

(243) En ce qui concerne les besoins de la population locale, l'Italie a expliqué qu'ils étaient restés sensiblement inchangés au fil des ans, comme le montrent les consultations publiques menées par la Regione Campania en 2006-2007 et en 2010-2011 (voir considérant 179), lesquelles ont confirmé que les habitants des îles de la baie de Naples dépendaient du transport maritime pour leurs déplacements quotidiens à destination du continent. À cet égard, la Commission observe que la situation du trafic maritime dans la baie de Naples est très particulière en raison de la densité de population extrêmement élevée des îles de Capri, d'Ischia et de Procida, comme l'Italie l'a expliqué (voir considérant 182).

(244) Ce qui précède est confirmé par les statistiques détaillées par ligne fournies par l'Italie concernant les passagers, les véhicules et les marchandises transportés par Caremar au cours de la période 2009-2021, qui montrent que les lignes desservies par Caremar se caractérisaient par une demande importante qui est restée stable au fil du temps (voir considérant 174).

(245) La demande des usagers étant restée stable au fil du temps, y compris au cours des deux années précédant l'attribution des OSP à Caremar en vertu du nouveau contrat de service public, l'Italie, et en particulier les autorités régionales concernées, a considéré à juste titre qu'il existait une véritable demande de services de transport maritime de passagers et de services mixtes sur les lignes de la baie de Naples reliant les îles de Capri, d'Ischia et de Procida au continent (Naples, Sorrente et Pouzzoles).

Existence d'une défaillance du marché

(246) Conformément au point 48 de la communication SIEG, «il ne serait pas opportun d'assortir d'obligations de service public spécifiques une activité qui est déjà fournie ou peut l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions commerciales normales» ([178]). La Commission doit, dès lors, établir si le service serait inadéquat si son exécution était laissée aux seules forces du marché. À ce propos, le point 48 de la communication SIEG précise que «l'appréciation de la Commission se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste».

(247) Étant donné que d'autres compagnies maritimes opéraient sur les lignes couvertes par le nouveau contrat de service public (voir considérant 184), la Commission appréciera la situation concurrentielle de chacune de ces lignes avant la conclusion du nouveau contrat de service public afin de vérifier si les services fournis par ces opérateurs étaient équivalents à ceux que Caremar doit assurer en vertu du nouveau contrat de service public et auraient été suffisants pour garantir la continuité territoriale entre les îles (Capri, Ischia et Procida) et le continent.

([178]) Arrêt du 20 février 2001 dans l'affaire Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) et autres/ Administración General del Estado, C–205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) À cet égard, tout d'abord, la Commission fait observer que le transport maritime à destination/au départ des îles de la baie de Naples est utilisé par les résidents de ces îles comme transport local pour des liaisons très fréquentes avec le continent. En effet, comme l'Italie l'a expliqué (considérant 182), en raison de la densité de population extrêmement élevée de Capri, d'Ischia et de Procida, ces îles sont comparables à des territoires continentaux. Cette situation exige que le transport maritime soit presque aussi fréquent que le transport terrestre local afin de répondre aux besoins des étudiants et des travailleurs qui, chaque jour, se rendent sur le continent et en reviennent. L'appréciation de l'existence d'une défaillance du marché doit tenir dûment compte de cette spécificité.

(249) Le tableau n° 10 présente la situation concurrentielle des huit lignes exploitées par Caremar au cours de la période 2012-2015, c'est-à-dire avant l'attribution du nouveau contrat de service public, sur la base des informations fournies par les concurrents de Caremar dans leurs observations (voir considérants 150, 151, 161 et 168) et par l'Italie (voir considérant 184). Aux considérants 250 à 259, la Commission fournit son appréciation de la situation concurrentielle présentée dans le tableau n° 10.

Tableau n° 10

Situation concurrentielle sur les lignes exploitées par Caremar pendant la période 2012-2015

Ligne	Caremar	Concurrents
Capri-Sorrente	Services mixtes par TMV tout au long de l'année: huit traversées quotidiennes (quittant Capri à 7 h 00, 8 h 40, 13 h 35 et 18 h 45, et quittant Sorrente à 7 h 45, 9 h 25, 14 h 30 et 19 h 25).	**NLG:** uniquement des services de transport de passagers. **Aligruson:** services mixtes, mais uniquement pendant la période estivale (quittant Sorrente à 11 h 30 et 14 h 00, et quittant Capri à 12 h 30 et 18 h 05) aux conditions du marché. **SNAV:** services mixtes, mais uniquement pendant la période estivale (quittant Capri à 7 h 35, 9 h 15, 12 h 10, 15 h 55, 17 h 40 et 18 h 05, et quittant Sorrente à 8 h 10, 11 h 25, 13 h 50 et 16 h 35) aux conditions du marché.
Capri-Naples	Services mixtes par TMV tout au long de l'année: six traversées quotidiennes (quittant Naples à 5 h 35, 12 h 00 et 17 h 25, et quittant Capri à 10 h 20, 15 h 35 et 20 h 15). Services mixtes par transbordeur pendant la période estivale: six traversées quotidiennes (quittant Naples à 7 h 25, 13 h 00 et 18 h 35, et quittant Capri à 5 h 40, 9 h 20 et 14 h 50). Services mixtes par transbordeur pendant la période hivernale: six traversées quotidiennes (quittant Naples à 9 h 00 et 14 h 20, et quittant Capri à 6 h 45, 11 h 00, 16 h 15 et 20 h 10). Services mixtes par TMV du 1er juin au 30 septembre: deux services quotidiens (quittant Naples à 21 h 35, et quittant Capri à 23 h 50).	**SNAV:** uniquement des services de transport de passagers. **NLG:** uniquement des services de transport de passagers. **Neapolis:** uniquement des services de transport de passagers.
Ischia-Naples	Services mixtes par transbordeur tout au long de l'année: quatre traversées quotidiennes (**quittant Ischia** à **8 h 45** et **13 h 50**, et **quittant Naples** à **15 h 45** et **20 h 15**). Services de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année: une traversée quotidienne (**quittant Naples** à **14 h 45**).	**Medmar:** uniquement des services mixtes, principalement pendant la saison estivale. Quatre traversées quotidiennes tout au long de l'année [**quittant Naples** à **8 h 35**, **14 h 10** et **18 h 30**, et **quittant Ischia** à **17 h 00** (en été) ou 16 h 35 (en hiver)], toutes dans le cadre d'OSP. **Alilauro:** uniquement des services de transport de passagers, principalement pendant la saison estivale. Seulement cinq traversées quotidiennes tout au long de l'année (**quittant Ischia** à **6 h 30**, **9 h 25** et **19 h 55**, et **quittant Naples** à **7 h 35** et **20 h 10**), toutes les cinq dans le cadre d'OSP.

Ligne	Caremar	Concurrents
Ischia-Procida-Naples	Services mixtes par transbordeur tout au long de l'année: dix traversées quotidiennes [quittant Naples à 6 h 25 (avec départ de Procida à 7 h 30), 10 h 45 (avec départ de Procida à 11 h 50), 15 h 10 (avec départ de Procida à 16 h 20), 17 h 30 (avec départ de Procida à 18 h 35), 19 h 30 (avec départ de Procida à 20 h 30) et 21 h 55 (avec départ de Procida à 23 h 00), et quittant Ischia à 12 h 55 (avec départ de Procida à 13 h 35), 15 h 20 (avec départ de Procida à 15 h 50), 17 h 20 (avec départ de Procida à 17 h 50) et 19 h 25 (avec départ de Procida à 20 h 30)]. Services mixtes par transbordeur du 15 juin au 15 septembre: deux traversées quotidiennes [quittant Ischia à 7 h 00 (avec départ de Procida à 7 h 25), et quittant Naples à 9 h 25 (avec départ de Procida à 10 h 30)]. Services de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année: neuf traversées quotidiennes [**quittant Naples** à **8 h 40** (avec départ de Procida à 9 h 30), **11 h 45** (avec départ de Procida à 12 h 25), **13 h 10** (avec départ de Procida à 13 h 50) et **18 h 15** (avec départ de Procida à 18 h 55), et **quittant Ischia** à **6 h 45** (avec départ de Procida à 7 h 05), **10 h 15** (avec départ de Procida à 10 h 35), **13 h 00** (avec départ de Procida à 13 h 15), **14 h 30** (avec départ de Procida à 14 h 55) et **16 h 25** (avec départ de Procida à 16 h 45)]. Services de transport de passagers par hydroptère du 1er juin au 30 septembre: deux traversées quotidiennes [**quittant Ischia** à **19 h 35** (avec départ de Procida à 20 h 00), et **quittant Naples** à **21 h 05** (avec départ de Procida à 21 h 50)].	**Medmar:** services mixtes par transbordeur: — deux services quotidiens tout au long de l'année dans le cadre d'OSP [quittant Ischia à 6 h 25 (avec départ de Procida à 7 h 25) et 10 h 35 (avec départ de Procida à 11 h 15)], et — un service (pas toujours quotidien) pendant la période estivale dans le cadre d'OSP [quittant Ischia à 22 h 20 (avec départ de Procida à 23 h 00)]. Toutefois, selon l'Italie, Medmar n'a presque jamais fourni les services sur la ligne Ischia-Procida-Naples entre 2012 et 2015. **SNAV:** services de transport de passagers par hydroptère: — sept traversées quotidiennes dans le cadre d'OSP tout au long de l'année [**quittant Naples** à **8 h 25** (avec départ de Procida à 9 h 05), **16 h 20** (avec départ de Procida à 17 h 00) et **19 h 00** (avec départ de Procida à 19 h 40), et **quittant Ischia** à **7 h 10** (avec départ de Procida à 7 h 30), **9 h 45** (avec départ de Procida à 10 h 10), **13 h 50** (avec départ de Procida à 14 h 15) et **17 h 40** (avec départ de Procida à 18 h 05)], et — une traversée quotidienne aux conditions du marché pendant la période estivale [**quittant Ischia** à **11 h 25** (avec départ de Procida à 11 h 45)].

Ligne	Caremar	Concurrents
Ischia-Procida-Pouzzoles	Services mixtes par transbordeur tout au long de l'année: six traversées quotidiennes [**quittant Pouzzoles** à **10 h 15** (avec départ de Procida à 10 h 55), **14 h 00** (avec départ de Procida à 14 h 30) et **18 h 55** (avec départ de Procida à 19 h 35), et **quittant Ischia** à **8 h 35** (avec départ de Procida à 9 h 00), **11 h 30** (avec départ de Procida à 11 h 55) et **17 h 30** (avec départ de Procida à 18 h 00)]. Services mixtes par transbordeur du 16 septembre au 14 juin: deux traversées quotidiennes [**quittant Ischia** à **7 h 20** (avec départ de Procida à 7 h 50), et **quittant Pouzzoles** à **9 h 00** (avec départ de Procida à 9 h 40)].	**Medmar:** services mixtes par transbordeur, principalement sans escale à Procida. Seulement quatre traversées quotidiennes avec escale à Procida (**quittant Ischia** à **2 h 30** et **18 h 55**, et **quittant Pouzzoles** à **4 h 10** et **20 h 30**), toutes dans le cadre d'OSP et tout au long de l'année.
Ischia-Procida	Outre les services fournis sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples, un service quotidien de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année (**quittant Procida** à **15 h 30**).	**SNAV:** outre les huit traversées (services de transport de passagers) effectuées sur la ligne Ischia-Procida-Naples, SNAV assurait sur la ligne Ischia-Procida: — un service quotidien de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année dans le cadre d'OSP (**quittant Procida** à **13 h 15**), — un service quotidien de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année aux conditions du marché (**quittant Ischia** à **8 h 30**), — six services quotidiens de transport de passagers par hydroptère pendant la période estivale aux conditions du marché (**quittant Procida** à **7 h 50**, **11 h 00**, **17 h 50** et **19 h 20**, et **quittant Ischia** à **18 h 30** et **19 h 45**). **Medmar:** traversées effectuées dans le cadre des traversées sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: services mixtes aux conditions du marché, mais principalement pendant la période estivale et pas toujours quotidiennement. Service très instable car ces opérateurs utilisaient un type de navires ne pouvant naviguer que dans de bonnes conditions météorologiques.
Procida-Pouzzoles	Outre les services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, deux services quotidiens de transport de passagers par hydroptère (trajet de 15 minutes) tout au long de l'année (**quittant Procida** à **8 h 10**, et **quittant Pouzzoles** à **8 h 50**).	**Gestour:** neuf services mixtes quotidiens par transbordeur (trajet de 50 minutes) tout au long de l'année aux conditions du marché (**quittant Pouzzoles** à **6 h 00**, **8 h 30**, **10 h 35**, **12 h 55** et **19 h 50**, et **quittant Procida** à **6 h 50**, **9 h 30**, **11 h 20** et **18 h 55**). **Ippocampo:** quatre services mixtes aux conditions du marché pendant la période estivale, principalement le dimanche (quittant Procida à 18 h 45 et 20 h 00, et quittant Pouzzoles à 19 h 20 et 20 h 50). **Procida Lines:** selon l'Italie, Procida Lines n'a pas exploité cette ligne au cours de la période 2012-2015.

Ligne	Caremar	Concurrents
Procida-Naples	Outre les services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Naples, quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère (trajet de 40 minutes) tout au long de l'année (**quittant Procida** à **6 h 35** et **9 h 20**, et **quittant Naples** à **7 h 30** et **17 h 45**).	**SNAV:** services de transport de passagers par hydroptère en plus des services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Naples: — un service quotidien tout au long de l'année dans le cadre d'OSP (**quittant Naples** à **12 h 30**), et — deux services quotidiens pendant la période estivale aux conditions du marché (quittant Naples à 18 h 45). **Medmar:** services mixtes par transbordeur en plus des services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Naples: — un service quotidien tout au long de l'année dans le cadre d'OSP (quittant Naples à 00 h 20).

(250) Sur la base des informations présentées dans le tableau n° 10, la Commission considère que les services proposés par les concurrents à partir du 1er octobre 2011 sur les lignes devant être exploitées par Caremar dans la baie de Naples en vertu du nouveau contrat de service public ne pouvaient pas remplacer les services assurés par Caremar en raison des différences considérables quant au type, à la régularité et à la capacité des services fournis, comme expliqué ci-dessous (voir considérants 251 à 259).

(251) En ce qui concerne la ligne **Capri-Sorrente**, la Commission observe que Caremar était le seul opérateur fournissant des services mixtes sur cette ligne tout au long de l'année. En effet, d'une part, NLG ne fournissait que des services de transport de passagers, tandis que, d'autre part, les opérateurs qui fournissaient également des services mixtes (Aligruson et SNAV) n'étaient actifs qu'au cours de la saison estivale. Aucun opérateur ne proposait des services de transport mixtes entre Capri et Sorrente en hiver, de sorte que les résidents de l'île/les propriétaires de magasins/les étudiants n'avaient aucune possibilité de faire embarquer leur véhicule sur le transbordeur pour leurs déplacements entre novembre et avril. En ce qui concerne les autres mois de l'année, les services mixtes fournis par Aligruson et SNAV ne couvraient presque pas les plages horaires de la journée les plus sollicitées par les navetteurs (et les moins intéressantes pour les touristes), à savoir les débuts de matinée ([179]) et fins de soirée ([180]). En outre, en ce qui concerne la période estivale, les horaires des concurrents n'auraient pas répondu de manière satisfaisante aux besoins des navetteurs quotidiens compte tenu des différences avec les horaires de Caremar. Pour ces raisons, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne.

(252) En ce qui concerne la ligne **Capri-Naples**, la Commission observe que Caremar était le seul opérateur fournissant des services mixtes sur cette ligne. En effet, les trois autres compagnies maritimes présentes sur cette ligne au cours de la période 2012-2015 (SNAV, NLG et Neapolis) ne fournissaient que des services de transport de passagers. Ces services n'étaient pas en mesure de satisfaire la demande de transport maritime des usagers souhaitant prendre leur véhicule, de sorte que les résidents de l'île/les propriétaires de magasins/les étudiants n'avaient aucune possibilité de faire embarquer leur véhicule sur le transbordeur pour leurs déplacements. Cela inclut également le transport maritime d'ambulances pour répondre à une urgence, médicale ou autre, lorsqu'un transport aérien d'urgence par hélicoptère n'est pas disponible. À cet égard, la Commission signale que les hélicoptères ne peuvent atterrir/décoller que dans des zones équipées pour ce moyen de transport aérien et si les conditions météorologiques le permettent ([181]). L'île de Capri ne compte qu'une seule zone d'atterrissage pour hélicoptères, dans la municipalité d'Anacapri, et celle-ci accueille également des vols privés. Les hélicoptères sont généralement utilisés pour les

([179]) En fait, en l'absence de Caremar (qui était obligée d'assurer la première traversée quittant Capri à 7 h 00, et la première quittant Sorrente à 7 h 45), la première traversée du matin n'aurait été effectuée par SNAV qu'à 7 h 35 au départ de Capri et qu'à 8 h 10 au départ de Sorrente. Hormis ces deux traversées, les usagers n'auraient eu aucune autre possibilité d'atteindre leur destination en début de matinée, étant donné que les traversées suivantes n'auraient été effectuées qu'à 9 h 15 au départ de Capri et qu'à 11 h 25 au départ de Sorrente.

([180]) En soirée, en l'absence de Caremar, les dernières traversées disponibles de la journée auraient été celle quittant Sorrente à 16 h 35 (effectuée par SNAV) et celle quittant Capri à 18 h 05 (effectuée par SNAV et Aligruson), tandis que Caremar était tenue d'assurer également une traversée quittant Sorrente à 19 h 25, et une quittant Capri à 18 h 45.

([181]) Voir, par exemple, article du 15 décembre 2017 disponible à l'adresse suivante: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (dernière consultation le 5 juin 2024), et article du 12 janvier 2022 disponible à l'adresse suivante: https://caprinews.it/?p=31904 (dernière consultation le 5 juin 2024).

secours dans des zones difficilement accessibles en ambulance ou pour déplacer des patients qui ont besoin d'un transport d'urgence vers un hôpital sur le continent. En revanche, dans les cas moins urgents permettant le transfert du patient vers l'hôpital en ambulance ou en voiture personnelle, ou en présence d'un vent trop fort qui ne permet pas l'atterrissage/le décollage d'hélicoptères dans la zone d'atterrissage d'Anacapri, le transport maritime par transbordeur est le type de transport le plus courant vers le continent ([182]). En outre, en l'absence de Caremar, le transport d'envois postaux à destination/au départ de Capri n'aurait été assuré par aucun opérateur. La Commission considère que des OSP limitées au transport de véhicules et de marchandises n'auraient pas été appropriées, car les services de transport de passagers fournis par les concurrents aux conditions du marché ne suffisaient pas à eux seuls pour garantir un niveau adéquat de connectivité entre Capri et Naples. En effet, seuls sept services quotidiens de transport de passagers étaient fournis tout au long de l'année aux conditions du marché: cinq traversées effectuées par Neapolis (quittant Capri à 8 h 50, 14 h 10 et 17 h 30, et quittant Naples à 10 h 00 et 16 h 05) et deux traversées effectuées par NLG (quittant Capri à 9 h 35 et 11 h 35). Aucun opérateur du marché ne fournissait donc des services en début de matinée, tandis que Caremar devait assurer la première traversée le matin de Capri à Naples (avec départ à 5 h 40 pendant la période estivale et à 6 h 45 pendant la période hivernale). La Commission signale que la majorité des traversées effectuées par les concurrents de Caremar tout au long de l'année étaient soumises à des OSP ([183]), ce qui indique que le marché ne les aurait en principe pas assurées en l'absence d'une demande formelle des autorités publiques. Étant donné que, comme l'Italie l'a expliqué (considérant 182), le régime des OSP en vigueur dans la baie de Naples ne garantissait pas la prestation effective du service, l'inclusion des services de transport de passagers dans le cadre des OSP imposées à Caremar sur cette ligne en vertu du nouveau contrat de service public était raisonnable. Pour ces raisons, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne.

(253) En ce qui concerne la ligne directe **Ischia-Naples**, la Commission observe que Caremar fournissait des services mixtes par transbordeur en concurrence avec Medmar ainsi que des services de transport de passagers par hydroptère en concurrence avec Alilauro, ces sociétés effectuant aussi un certain nombre de traversées quotidiennes tout au long de l'année. Toutefois, les traversées effectuées par les concurrents de Caremar sur cette ligne directe, d'une part, avaient lieu à d'autres moments de la journée que les traversées assurées par Caremar ([184]) et, d'autre part, étaient toutes soumises à des OSP. À la lumière des horaires et de la fréquence des services devant être assurés par Caremar tout au long de l'année (tels que présentés dans le tableau n° 10), il est évident que les OSP imposées à Caremar visaient à garantir un nombre minimal constant de liaisons quotidiennes à des moments cruciaux de la journée non desservis par les concurrents de Caremar. Pour cette raison, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime et de services de transport de passagers sur cette ligne. Cette conclusion reste valable même si l'on considère que la liaison directe Ischia-Naples pourrait être remplacée par la liaison comportant une escale à Procida, malgré la durée différente du trajet ([185]). En effet, comme expliqué au considérant 254, les services fournis par les concurrents de Caremar sur la ligne Ischia-Procida-Naples n'étaient pas suffisants pour garantir des liaisons régulières suffisantes entre Ischia et Naples.

(254) En ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida-Naples**, la Commission observe qu'outre Caremar, Medmar et Alilauro étaient également autorisées à effectuer des traversées sur cette ligne. Toutefois, en ce qui concerne les services de transport mixtes, l'offre du marché était très limitée, étant donné que le seul prestataire de services de transport mixtes autre que Caremar était Medmar, qui fournissait un service mixte quotidien tout au long de l'année (quittant Ischia à 10 h 35) et deux services quotidiens pendant la période estivale (quittant Ischia à 22 h 20 et quittant Naples

([182]) Voir, par exemple, article du 12 août 2019 disponible à l'adresse suivante: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (dernière consultation le 5 juin 2024).

([183]) En effet, les treize services quotidiens de transport de passagers fournis par SNAV sur la ligne tout au long de l'année (dont onze étaient fournis conjointement avec NLG) étaient soumis à des OSP et, sur les quinze traversées quotidiennes effectuées par NLG sur cette ligne tout au long de l'année, treize étaient assurées dans le cadre d'OSP (et conjointement avec SNAV pour onze d'entre elles).

([184]) En ce qui concerne les services mixtes fournis tout au long de l'année, au départ d'Ischia, Caremar effectuait des traversées partant à 8 h 45 et 13 h 50, tandis que Medmar effectuait des traversées partant à 17 h 00 en été et 16 h 35 en hiver; au départ de Naples, Caremar effectuait des traversées partant à 15 h 45 et 20 h 15, tandis que Medmar effectuait des traversées partant à 8 h 35, 14 h 10 et 18 h 30. En ce qui concerne les services de transport de passagers fournis tout au long de l'année, au départ de Naples, Caremar effectuait une traversée partant à 14 h 45, tandis qu'Alilauro effectuait des traversées partant à 7 h 35 et 20 h 10. Caremar n'assurait pas de services de transport de passagers au départ d'Ischia.

([185]) En ce qui concerne les services mixtes par transbordeur, l'escale à Procida ajoute environ 15 minutes au trajet (qui dure 1 heure 25 minutes sur la ligne directe Ischia-Naples). En ce qui concerne les services de transport de passagers par hydroptère, l'escale à Procida ajoute près de 30 minutes au trajet (qui dure 45 minutes sur la ligne directe Ischia-Naples).

à 00 h 20), services qui, selon l'Italie, n'ont presque jamais été fournis bien qu'ils aient fait l'objet d'OSP. Il est évident que l'offre de Medmar n'était pas suffisante pour satisfaire la demande de liaisons fréquentes et régulières entre Ischia, Procida et Naples émanant des usagers. En ce qui concerne les services de transport de passagers, aucun opérateur ne fournissait des services de transport maritime de passagers sur cette ligne tout au long de l'année aux conditions du marché. En effet, les sept traversées quotidiennes effectuées par SNAV tout au long de l'année étaient soumises à des OSP. En outre, les services de SNAV et de Caremar devaient être assurés à des moments différents de la journée ([186]). Le seul service fourni par SNAV aux conditions du marché sur cette ligne était une traversée quotidienne quittant Ischia à 11 h 25 pendant la période estivale. Il est évident que ce service ciblait principalement la demande touristique et n'était pas suffisant pour satisfaire pleinement la demande des usagers. Pour ces raisons, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime et de services de transport de passagers sur cette ligne;

(255) En ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida-Pouzzoles**, la Commission observe que Caremar l'exploitait en concurrence avec Medmar, qui effectuait également des traversées quotidiennes sur cette ligne. Toutefois, les traversées quotidiennes effectuées tout au long de l'année étaient toutes soumises à des OSP; de plus, elles étaient limitées en nombre (deux traversées quotidiennes au départ d'Ischia et deux traversées quotidiennes au départ de Pouzzoles) et étaient assurées à des heures de la journée non exploitées par Caremar ([187]). Par conséquent, d'une part, aucun opérateur maritime ne fournissait des services sur cette ligne tout au long de l'année aux conditions du marché et, d'autre part, les services fournis par Medmar dans le cadre d'OSP ne pouvaient pas remplacer les services assurés par Caremar, qui couvraient des moments de la journée différents. Pour ces raisons, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne.

(256) En ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida**, la Commission observe que Caremar est tenue, en vertu du nouveau contrat de service public, d'assurer un service quotidien de transport de passagers par hydroptère tout au long de l'année (avec départ de Procida à 15 h 30), en plus des services fournis sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples. Ce service soumis à des OSP a été inclus dans le nouveau contrat de service public par la Regione Campania en réponse à une demande expresse de la municipalité de Procida, qui souhaitait un nombre plus élevé de liaisons depuis Procida tout au long de l'année (voir considérant 181). Cette demande était justifiée par le fait que la majorité des liaisons avec Procida fournies par le marché étaient réalisées en été et visaient principalement à satisfaire la demande touristique. En effet, le marché ne fournissait qu'une seule liaison stable ([188]) aux conditions du marché tout au long de l'année (la traversée quittant Ischia à 8 h 30, effectuée par SNAV). Comme expliqué (considérants 254 et 255), aucun opérateur n'effectuait des traversées quotidiennes (que ce soit pour des services de transport de passagers ou des services mixtes) tout au long de l'année aux conditions du marché ([189]) sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples, et les services soumis à des OSP fournis par les concurrents de Caremar ne garantissaient pas la connectivité des passagers au départ de Procida l'après-midi (entre 14 h 30 et 17 h 50). Pour cette raison, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne.

([186]) Depuis Naples, Caremar devait assurer des départs à 8 h 40, 11 h 45, 13 h 10 et 18 h 15, tandis que SNAV devait assurer des départs à 8 h 25, 16 h 20 et 19 h 00. Depuis Ischia, Caremar devait assurer des départs à 6 h 45, 10 h 15, 13 h 00, 14 h 30 et 16 h 25, tandis que SNAV devait assurer des départs à 7 h 10, 9 h 45, 13 h 50 et 17 h 40.

([187]) Medmar effectuait des traversées quittant Ischia à 2 h 30 et 18 h 55, et quittant Pouzzoles à 4 h 10 et 20 h 30, tandis que Caremar effectuait des traversées quittant Ischia à 7 h 20 (uniquement en été), 8 h 35, 11 h 30 et 17 h 30, et quittant Pouzzoles à 9 h 00 (uniquement en été), 10 h 15, 14 h 00 et 18 h 55.

([188]) Les services mixtes fournis aux conditions du marché par les compagnies maritimes Ippocampo, Rumore et Capitan Morgan étaient trop peu nombreux et trop instables pour répondre aux besoins de connectivité de la population locale. Comme l'Italie l'a indiqué [considérant 185 f)], en plus d'utiliser un type de navire qui ne pouvait opérer que dans de bonnes conditions météorologiques, ces opérateurs concentraient leur offre principalement sur la période estivale et leurs services n'étaient pas toujours quotidiens. En ce qui concerne la ligne Ischia-Procida, la Commission observe que les concurrents de Caremar opéraient principalement pendant la saison estivale et pas toujours quotidiennement. Seule Rumore fournissait un service mixte quotidien tout au long de l'année aux conditions du marché (la traversée quittant Ischia à 10 h 40).

([189]) Les services fournis par les concurrents de Caremar sur ces lignes tout au long de l'année étaient tous soumis à des OSP. Sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, Medmar fournissait quatre services mixtes quotidiens tout au long de l'année, tous dans le cadre d'OSP. Sur la ligne Ischia-Procida-Naples, Medmar devait assurer un service mixte quotidien tout au long de l'année dans le cadre d'OSP, et SNAV devait assurer sept services quotidiens de transport de passagers tout au long de l'année, tous dans le cadre d'OSP.

(257) En ce qui concerne la ligne **Procida-Pouzzoles**, la Commission observe que Caremar devait assurer deux services quotidiens de transport de passagers par hydroptère sur cette ligne tout au long de l'année, en plus des services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles, tandis que les concurrents de Caremar (Gestour, Ippocampo et Procida Lines) n'exploitaient sur cette ligne que des services mixtes par transbordeur. Ces services étaient beaucoup plus lents que les services assurés par Caremar (trajet de 50 minutes en transbordeur contre trajet de 15 minutes en hydroptère) et ne pouvaient donc pas les remplacer. En tout état de cause, indépendamment du degré de substituabilité des services de transport de passagers et des services mixtes, la Commission observe que les services fournis par les concurrents de Caremar tout au long de l'année — seules Gestour et Procida Lines ([190]) étaient autorisées à proposer des services tout au long de l'année — étaient exploités à d'autres moments de la journée que les services assurés par Caremar ([191]), de sorte qu'une plage horaire importante pour les navetteurs quotidiens (entre 7 h 00 et 9 h 00 au départ de Procida et entre 9 h 00 et 10 h 00 au départ de Pouzzoles) n'était pas couverte. Pour cette raison, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services de transport de passagers sur cette ligne.

(258) En ce qui concerne la ligne **Procida-Naples**, la Commission observe que Caremar devait assurer quatre services quotidiens de transport de passagers par hydroptère sur cette ligne tout au long de l'année, en plus des services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Naples, tandis que Medmar et SNAV n'effectuaient chacune qu'une seule traversée quotidienne en plus des services fournis sur la ligne Ischia-Procida-Naples (Medmar au départ de Naples à 00 h 20 et SNAV au départ de Naples à 12 h 30), tant dans le cadre d'OSP qu'à d'autres moments de la journée que les services assurés par Caremar ([192]). En outre, même si l'on tient compte des services fournis par SNAV et Medmar sur la ligne Ischia-Procida-Naples, aucun opérateur maritime ne proposait des services de transport de passagers sur cette ligne aux conditions du marché tout au long de l'année, et les services de transport de passagers soumis à des OSP qu'assuraient Medmar et SNAV ne couvraient pas certaines plages horaires importantes pour garantir la connectivité des navetteurs quotidiens (entre 6 h 00 et 7 h 00 et entre 8 h 00 et 10 h 00 au départ de Procida, et entre 7 h 00 et 8 h 00 et entre 17 h 00 et 18 h 00 au départ de Naples). Pour cette raison, l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste dans le cadre du nouveau contrat de service public en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services de transport de passagers sur cette ligne.

(259) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les OSP prévues dans le nouveau contrat de service public conclu avec Caremar pour l'exploitation des huit lignes susmentionnées sont justifiées par un besoin public réel de garantir la continuité territoriale. En effet, au moment de l'attribution du nouveau contrat de service public, les seules forces du marché (même avec l'imposition d'OSP) étaient insuffisantes pour répondre aux besoins de service public définis par l'Italie en matière de fréquence, de continuité et de régularité.

(260) Cette conclusion vaut également pour la priorité d'accostage dont bénéficie Caremar pour la prestation des services en vertu du nouveau contrat de service public. Comme indiqué ci-dessus, l'Italie a confirmé que la priorité d'accostage ne s'applique qu'aux services fournis dans le cadre du régime de service public et qu'elle est accordée à leur prestataire de manière accessoire à la fourniture de ces services ([193]). En fait, l'article 19 *ter*, paragraphe 21, de la loi n° 166/2009 précise clairement que la priorité d'accostage est nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles et aux fins de l'exécution des OSP (voir considérant 99). En effet, en l'absence de la priorité d'accostage, Caremar pourrait être contrainte d'attendre son tour avant de pouvoir accoster et enregistrerait, dès lors, des retards qui compromettraient l'objectif consistant à garantir aux citoyens une connectivité fiable et pratique. Afin de répondre aux besoins de mobilité de la population des îles et de contribuer à leur développement économique, il est effectivement nécessaire de pouvoir compter sur des horaires réguliers. Qui plus est, étant donné que le nouveau contrat de service public comporte des obligations spécifiques concernant les horaires de départ sur les lignes de service public, la priorité d'accostage garantit que les ports attribuent les postes et horaires d'accostage de manière à permettre à l'opérateur de service public de respecter ses OSP. Dans ce contexte, la Commission considère que cette mesure a été accordée dans le but de permettre à Caremar de remplir les OSP qui constituent un véritable SIEG (voir considérant 267).

([190]) Toutefois, selon l'Italie, Procida Lines n'a pas fourni le service au cours de la période 2012-2015.

([191]) Au départ de Procida, Caremar effectuait tout au long de l'année une traversée partant à 8 h 10, tandis que Gestour effectuait tout au long de l'année des traversées partant à 6 h 50, 9 h 30, 11 h 20 et 18 h 55 (et Procida Lines était censée fournir des services à 5 h 50, 7 h 50, 10 h 45, 12 h 40, 15 h 25, 17 h 30 et 19 h 15). Au départ de Pouzzoles, Caremar effectuait une traversée partant à 8 h 50, tandis que Gestour effectuait tout au long de l'année des traversées partant à 6 h 50, 9 h 30, 11 h 20 et 18 h 55 (et Procida Lines était censée fournir des services à 5 h 05, 7 h 05, 11 h 50, 13 h 35, 16 h 25, 18 h 25 et 20 h 00).

([192]) Au départ de Procida, Caremar assurait des services quotidiens de transport de passagers à 6 h 35 et 9 h 20 et, au départ de Naples, elle assurait des services quotidiens de transport de passagers à 7 h 30 et 17 h 45.

([193]) Par exemple, dans le cas de Laziomar, lorsque les services de transport maritime sur les trois lignes de l'archipel des îles Pontines ont été transférés de Caremar à Laziomar, la priorité d'accostage liée aux ports desservis sur ces lignes a été automatiquement transférée à Laziomar.

Approche la moins préjudiciable

(261) L'Italie a choisi de conclure un contrat de service public avec un seul opérateur (Caremar), malgré le fait que plusieurs opérateurs exploitaient également certaines lignes dans le cadre d'OSP sans compensation, comme le montre le tableau n° 10.

(262) La Commission considère que le régime d'OSP sans compensation, qui n'était en vigueur que jusqu'en 2017 dans la baie de Naples ([194]), n'était en aucun cas comparable aux OSP imposées à Caremar en vertu du nouveau contrat de service public, et ce pour les raisons suivantes.

(263) Premièrement, les OSP imposées aux concurrents de Caremar étaient différentes des OSP couvertes par le nouveau contrat de service public, car elles ne concernaient que la fréquence, la régularité, les types de navires utilisés (c'est-à-dire pour le transport de seuls passagers ou pour le transport de passagers, de véhicules et de marchandises) et les tarifs maximaux, tandis que Caremar était également soumise à des obligations en matière de ponctualité, de qualité et de capacité du navire utilisé (voir considérant 183).

(264) Deuxièmement, les OSP imposées aux concurrents de Caremar ne faisaient pas l'objet de sanctions garantissant la prestation du service conformément aux OSP, tandis que le nouveau contrat de service public définit un régime articulé de sanctions en cas de non-respect des OSP (voir considérants 90 et 91). Sur la base des informations fournies par l'Italie (voir considérant 183), la Commission convient que la demande des usagers n'aurait pas pu être satisfaite par l'imposition d'OSP sans compensation parce qu'à plusieurs reprises, les concurrents de Caremar n'ont pas respecté les OSP ([195]) ou n'ont pas fourni les services dans le cadre d'OSP, étant donné qu'ils pouvaient renoncer à leurs OSP moyennant un préavis de 45 jours, pouvaient demander une suspension du service ou pouvaient tout simplement refuser de continuer à exécuter les OSP ([196]).

(265) Enfin, même lorsqu'elles étaient respectées, les OSP sans compensation n'auraient pas suffi à satisfaire pleinement à elles seules le besoin de service public défini par l'Italie — à savoir garantir la continuité territoriale entre le continent et les îles en répondant aux besoins de transport de la population locale (principalement à des fins professionnelles ou d'études) au moyen de services de transport maritime réguliers et fiables (voir considérants 199 et 242) — étant donné qu'elles ne couvraient pas des plages horaires importantes pour les navetteurs quotidiens.

(266) La Commission prend également acte de l'argument de l'Italie selon lequel le choix d'un contrat de service public s'est aussi imposé eu égard à la privatisation de Caremar. Plus précisément, l'Italie soutient que le lancement d'un appel d'offres pour Caremar et le fait de l'associer à un nouveau contrat de service public avaient permis de garantir la continuité du service public maritime et d'optimiser la valeur pour l'État. C'est pour cette raison que la Commission a accepté (voir considérant 105) que l'Italie organise une procédure d'appel d'offres pour Caremar, associée à un nouveau contrat de service public. Ce faisant, la Commission a également reconnu — et le confirme dans la présente décision — que l'Italie ne pouvait plus se fonder sur des OSP sans compensation applicables à tous les opérateurs, mais préférait conclure un contrat de service public uniquement avec Caremar.

Conclusion

(267) Eu égard à l'appréciation exposée ci-dessus, la Commission conclut que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant de SIEG les services confiés à Caremar sur les lignes décrites dans le tableau n° 10. Les doutes exprimés par la Commission dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012 sont donc levés.

([194]) Le régime d'OSP sans compensation est resté en vigueur jusqu'au 9 janvier 2017. À partir du 10 janvier 2017, Caremar était le seul opérateur maritime soumis à des OSP dans la baie de Naples.

([195]) Voir note de bas de page n° 138.

([196]) Voir note de bas de page n° 137.

(268) Afin de conclure que la première condition de l'arrêt Altmark est remplie, la Commission doit, en tout état de cause, vérifier si Caremar a été chargée d'exécuter des OSP clairement définies et si les exigences du règlement (CEE) nº 3577/92 ont été respectées. En ce qui concerne le premier point, la Commission observe que les OSP sont décrites en termes clairs dans le nouveau contrat de service public et dans ses annexes, qui comportent, notamment, les spécifications techniques des navires pour chaque ligne (voir considérants 83 à 91). De même, les dispositions qui régissent la compensation sont détaillées dans le nouveau contrat de service public, dans la loi nº 166/2009 et dans la décision nº 111/2007 (voir considérants 92 à 96). Le nouveau contrat de service public a aussi une durée précise (neuf ans), désigne Caremar comme étant l'opérateur du service public et prévoit des dispositions pour éviter et, le cas échéant, récupérer toute surcompensation éventuelle (voir considérant 94). En ce qui concerne le deuxième point, la Commission observe que le nouveau contrat de service public a fait l'objet d'un appel d'offres sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs de l'Union, conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CEE) nº 3577/92 (voir considérants 69 et 70). La Commission estime, en conséquence, que la première condition de l'arrêt Altmark est respectée.

(269) La priorité d'accostage étant une mesure accessoire aux services soumis à des OSP définis en vertu du nouveau contrat de service public, elle remplit également la première condition de l'arrêt Altmark.

9.1.2.2. Deuxième condition de l'arrêt Altmark

(270) La Commission rappelle que, dans la décision d'extension de 2012 (voir considérant 205 de la décision d'extension de 2012), elle avait conclu à titre préliminaire que la deuxième condition de l'arrêt Altmark était respectée.

(271) Dans ce contexte, la Commission relève que les paramètres ayant servi de base au calcul de la compensation ont été préalablement établis et qu'ils respectent les exigences de transparence, conformément à la deuxième condition de l'arrêt Altmark. Plus précisément, les paramètres ayant servi de base au calcul de la compensation sont expliqués de manière détaillée dans la décision nº 111/2007 et ont été appliqués dans le cadre du nouveau contrat de service public (voir considérant 93). La méthode de calcul de la compensation, y compris, par exemple, les éléments de coût à prendre en considération et le taux de rendement du capital, est précisée dans la décision nº 111/2007 (voir considérant 93). Dans la mesure où la priorité d'accostage ne s'accompagne pas d'une compensation financière pour Caremar, la Commission considère que cette mesure est conforme à la deuxième condition de l'arrêt Altmark.

(272) En conséquence, la Commission conclut que la deuxième condition de l'arrêt Altmark est respectée.

9.1.2.3. Troisième condition de l'arrêt Altmark

(273) Selon la troisième condition de l'arrêt Altmark, la compensation reçue pour la prestation de SIEG ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des OSP, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(274) En vertu de l'article 16 du nouveau contrat de service public, la compensation de service public est quantifiée sur la base de la méthode définie dans la décision nº 111/2007 ([197]), selon laquelle la compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des OSP (équilibre économique et financier), y compris un bénéfice raisonnable. Comme indiqué ci-dessus (voir considérants 55 à 66), conformément à la décision nº 111/2007, la portée des services, les tarifs maximaux fixés par le contrat de service public et la compensation effectivement octroyée doivent être définis de manière à garantir au prestataire de services la couverture des coûts nécessaires à la prestation des SIEG, en tenant compte des autres recettes et d'un bénéfice raisonnable.

(275) L'arrêt Altmark ne fournit pas de définition précise du «bénéfice raisonnable». La communication SIEG précise que, par «bénéfice raisonnable», il y a lieu d'entendre le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne considérant l'opportunité de fournir le SIEG pendant toute la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque. Ce dernier dépend du secteur concerné, du type de service et des caractéristiques du mécanisme de compensation.

([197]) Article 16, paragraphe 1, du nouveau contrat de service public.

(276) Dans la décision d'extension de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant à la proportionnalité de la compensation versée aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar. En particulier, en ce qui concerne la compensation versée depuis 2010, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que la prime de risque fixe de 6,5 % ne reflétait pas un niveau de risque approprié, dans la mesure où, à première vue, Caremar ne semblait pas supporter les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services. Plus précisément, les éléments de coûts pris en considération pour le calcul de la compensation incluent tous les coûts relatifs à la prestation du service ainsi que les variations, dont celles, par exemple, du prix du carburant. La Commission a donc estimé, au cours de cette phase, que Caremar pouvait avoir reçu une surcompensation.

(277) La Commission souligne que certains aspects de la méthode de compensation visée par le nouveau contrat de service public semblent, en effet, réduire le risque commercial encouru par Caremar. La Commission fait notamment référence aux dispositions suivantes:

— en vertu de l'article 13 du nouveau contrat de service public, Caremar peut demander chaque année à la Regione Campania d'ajuster les tarifs des usagers pour tenir compte de l'inflation, bien que la Regione Campania puisse décider de ne pas accorder l'ajustement demandé ou de suspendre un ajustement déjà accordé (voir considérant 89);

— l'article 17 du nouveau contrat de service public vise à maintenir l'équilibre économique et financier du service public. En particulier, dans l'hypothèse où la compensation de service public serait insuffisante pour couvrir le coût des services attribués par le nouveau contrat de service public, l'article 17 permet de réexaminer le système tarifaire, le périmètre des services publics proposés ou les actifs maritimes de Caremar. En vertu de l'article 17 du contrat, les parties vérifient tous les trois ans les conditions d'équilibre économique et financier du contrat, conformément aux critères établis dans la décision n° 111/2007 et selon les règles énoncées dans le contrat. À cette fin, Caremar transmet au plus tard le 30 juin de la troisième année de chaque période réglementaire un rapport actualisé présentant les résultats financiers de la période concernée.

(278) Bien que ces mesures de sauvegarde semblent réduire le risque commercial supporté par Caremar, la Commission considère que cette entreprise reste exposée au risque d'une compensation insuffisante pour couvrir les coûts d'exploitation du service. En effet, comme indiqué ci-dessus (considérant 93), l'équilibre économique et financier du service n'est vérifié que tous les trois ans et un mécanisme de rééquilibrage ne peut être activé que dans le cas d'une sous-compensation supérieure à 5 % de la compensation totale. S'il ressort de cet examen que la compensation n'est pas suffisante pour couvrir le coût du service public, Caremar et l'Italie peuvent uniquement convenir d'appliquer des modifications pour la période triennale suivante. En vertu de l'article 17, ces modifications (éventuelles) sont adoptées au terme d'un processus de négociation et Caremar doit continuer à assurer la fourniture du service public sans aucune modification, aussi longtemps qu'un accord n'a pas été obtenu. Par conséquent, Caremar reste partiellement exposée au risque que la compensation soit insuffisante pour couvrir les coûts d'exploitation du service. Bien qu'il soit possible de recourir à l'article 17 du nouveau contrat de service public pour restaurer l'équilibre économique et financier, les modifications concernent uniquement les périodes ultérieures et aucune rectification rétroactive de la sous-compensation ne peut être appliquée.

(279) En ce qui concerne le bénéfice raisonnable autorisé par le nouveau contrat de service public, comme indiqué au considérant 60, la décision n° 111/2007 prévoit que, pour déterminer le rendement du capital selon la formule du CMPC, il y a lieu d'utiliser une prime de risque de 6,5 %.

(280) L'Italie souligne que la prime de risque a été déterminée à l'aide d'analyses macroéconomiques en vertu desquelles une prime de risque moyenne est attribuée au pays ou à la région de référence pour le secteur concerné. Ces analyses ont fait apparaître une prime de risque moyenne de 6,4 % pour l'Italie. Dès lors, cette prime est parfaitement compatible avec la prime de risque de 4 % définie dans la décision n° 111/2007, majorée de 2,5 % pour les services non exclusifs (prime de risque de 6,5 %). Le taux (brut) de 6,5 % a été utilisé jusqu'en juillet 2015 et, par la suite, pour le nouveau contrat de service public, le taux pris en considération aux fins de la compensation a été fixé à 10,55 %. L'Italie fait valoir que ce taux plus élevé que le taux de 6,5 % fixé dans les contrats précédents se justifie par le risque commercial plus élevé auquel Caremar s'expose en raison de la sous-compensation probable qui pourrait survenir (voir considérant 198).

(281) À cet égard, la Commission relève que le nouveau contrat de service public ne contient aucune clause permettant un ajustement de la compensation en cas d'écart contractuel, hormis la disposition visant à modifier le périmètre des services publics ou le système tarifaire. Par conséquent, dans le cas d'une augmentation des prix du carburant ou d'une réduction significative du trafic de passagers, Caremar est exposée au risque d'une augmentation des coûts ou d'une réduction des recettes, et partant au risque d'une sous-compensation ultérieure. Comme indiqué au considérant 278, le contrat de service public prévoit, dans le cas d'une telle sous-compensation, des mesures correctives qui ne concernent que le fonctionnement futur du service public, les pertes déjà subies ne pouvant être couvertes rétroactivement. En outre, ces mesures correctives contractuelles ne s'appliquent que dans le cas d'une sous-compensation supérieure à 5 % de la compensation totale (voir considérant 277), tandis que Caremar assume le risque de devoir prendre à sa charge toute sous-compensation égale ou inférieure à 5 %, ce qui représente de toute évidence une somme considérable sur une base annuelle. L'exploitation du service est donc particulièrement risquée, puisque la société ne peut pas contrebalancer rétroactivement une telle sous-compensation en augmentant ses tarifs (lesquels ne peuvent être ajustés que pour les périodes futures), en réduisant le périmètre des services publics proposés ou en revoyant les actifs corporels de l'entreprise utilisés pour la prestation des services.

(282) La Commission observe également que le mécanisme susmentionné expose Caremar à un risque de sous-compensation qui est plus élevé que le risque encouru par les autres compagnies maritimes sur le marché au cours de la même période, pour lequel une prime de risque de 6,5 % a été jugée justifiée. Par exemple, en ce qui concerne les sociétés Compagnia Italiana di Navigazione, c'est-à-dire l'acquéreur de Tirrenia di Navigazione, et Società Navigazione Siciliana, c'est-à-dire l'acquéreur de Siremar, la Commission a considéré comme justifiée une prime de risque de 6,5 % au titre des contrats de service public conclus respectivement par les autorités italiennes compétentes en 2012 et 2016 avec Compagnia Italiana di Navigazione et Società Navigazione Siciliana, eu égard au fait que ces opérateurs maritimes pouvaient demander un réexamen de l'équilibre économique et financier du contrat déjà dans le cas d'une sous-compensation supérieure à 3 % de la compensation totale ([198]). Il est raisonnable de supposer que, plus le montant de la sous-compensation à prendre en charge par l'opérateur est élevé, plus le taux de prime de risque pouvant être autorisé sera élevé lui aussi.

(283) Outre ce qui précède, pour déterminer si un taux de rendement du capital investi de 10,55 % pour Caremar est raisonnable, la Commission a calculé ([199]) le CMPC des entreprises d'Europe occidentale actives dans le secteur de la construction navale et dans le secteur maritime ([200]), en tenant compte du risque national relatif à l'Italie, pour l'année 2014 (c'est-à-dire l'année précédant la signature du nouveau contrat de service public avec Caremar). Étant donné que tant le taux sans risque (mesuré par référence au rendement de l'obligation souveraine allemande à dix ans) que la prime de risque nationale pour l'Italie (calculée soit sur la base de la note de ce pays donnée par Moody's, soit sur la base des marges des contrats d'échange sur défaut de crédit) varient tout au long de l'année, la Commission a obtenu une fourchette dans laquelle le CMPC a évolué en 2014. Pour cette année, le CMPC des entreprises du secteur en question se situait entre 10,39 % et 11,84 %. Autrement dit, en 2014, une entreprise active dans le secteur de la construction navale ou dans le secteur maritime, telle que Caremar, devrait générer un rendement compris dans cette fourchette pour couvrir ses coûts de financement par emprunt et par fonds propres. Dans ce contexte et à la lumière des risques auxquels Caremar est exposée selon une perspective ex ante (voir considérant 281 ci-dessus), le taux de rendement du capital investi de 10,55 % pour Caremar, qui a été choisie dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ouverte et concurrentielle, était conforme aux risques que la société encourait dans le cadre de l'exécution des services publics en vertu du nouveau contrat de service public. Par conséquent, la Commission considère qu'au cours des années qui ont précédé l'attribution du service public à Caremar, le taux de rendement du capital de 10,55 % selon une perspective ex ante était conforme aux risques que la société encourait dans le cadre de l'exécution des services publics en vertu du nouveau contrat de service public.

([198]) En ce qui concerne Compagnia Italiana di Navigazione, voir décision (UE) 2020/1412 de la Commission du 2 mars 2020 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) mises à exécution par l'Italie en faveur de Tirrenia di Navigazione et de son acquéreur Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 du 12.10.2020, p. 45), considérants 244 et 361. En ce qui concerne Società Navigazione Siciliana, voir décision (UE) 2022/448 de la Commission du 17 juin 2021 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie en faveur de Siremar et de son acquéreur Società Navigazione Siciliana (JO L 97 du 24.3.2022, p. 1), considérant 362.

([199]) Pour calculer le CMPC, la Commission a utilisé les ensembles de données publiés sur le site internet de M. Aswath Damodaran (professeur de finance à la Stern School of Business de l'université de New York) et a obtenu les données historiques relatives aux obligations souveraines allemandes sur le site www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Le CMPC est calculé sur la base des données relatives aux sociétés cotées en bourse. Dans ce cas, l'échantillon se compose de 62 entreprises européennes cotées en bourse actives dans le secteur de la construction navale ou dans le secteur maritime. Cet échantillon constitue l'approximation la plus proche du secteur d'activité de Caremar (qui n'est pas cotée en bourse), à savoir le secteur du transport maritime de passagers, de véhicules et de marchandises. Un investisseur privé utiliserait un groupe de référence similaire pour déterminer le rendement qu'il escompte de Caremar.

(284) Par souci d'exhaustivité, d'un point de vue ex post, la Commission observe que la compensation octroyée à Caremar en vertu du nouveau contrat de service public est plafonnée à 10 778 897 EUR par an, indépendamment du montant du bénéfice raisonnable auquel Caremar a droit (voir considérant 92). Conformément au point 47 de l'encadrement SIEG de 2011, la Commission apprécie l'existence d'une surcompensation pendant toute la durée du contrat. Comme le montre le tableau n° 11, sur la base des informations fournies par l'Italie, les données pour la période 2015-2021 montrent que la compensation effective de service public perçue par Caremar au cours de certaines années dépassait le montant admissible de la compensation pour ces années (à l'exception des montants pour 2015, 2020 et 2021, qui étaient insuffisants pour couvrir le coût net du service, ce qui a entraîné une sous-compensation pour ces années-là). Comme indiqué au considérant 96, toute surcompensation détectée par la Regione Campania devait être remboursée par Caremar conformément à l'article 18 du nouveau contrat de service public.

Tableau n° 11

Coût net du service public assuré par Caremar au cours de la période 2015-2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total général
Total des recettes	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
– **Total des coûts**	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
– Amortissements	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
= Coût net du service public	– 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
+ Rendement du capital (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	– [700 000-800 000]	– [600 000-700 000]	– 4 479 446
= Éligible à une compensation	– 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
+ Compensation réelle	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
= Surcompensation/sous-compensation	– 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) Le mécanisme de vérification prévu à l'article 17 du nouveau contrat de service public pour garantir les conditions d'équilibre économique et financier du service concerne non seulement les cas de sous-compensation, mais aussi ceux de surcompensation (voir considérant 94). En cas de surcompensation, la Regione Campania met à jour la compensation versée pour la période réglementaire suivante. L'article 18 du nouveau contrat de service public prévoit la récupération de la surcompensation pour la période réglementaire concernée dans un délai de 30 jours à compter de la demande correspondante.

(286) Selon les informations fournies par l'Italie, sur le montant de surcompensation agrégé indiqué dans le tableau nº 11, un montant de 2 224 868 EUR a déjà été récupéré pour l'ensemble de la période 2015-2021 (voir considérant 96). Plus précisément, sur la base des chiffres audités pour 2015, 2016 et 2017 et des chiffres provisoires pour 2018, la procédure de vérification a révélé les montants suivants:

— pour 2015, 2 253 000 EUR (sous-compensation),

— pour 2016, 586 000 EUR (surcompensation),

— pour 2017, 399 429 EUR (surcompensation),

— pour 2018, 2 103 400 EUR (surcompensation).

(287) La vérification susmentionnée a permis de constater l'existence d'une surcompensation totale de 835 058 EUR au cours de la période 2015-2018, et celle-ci a été récupérée par la Regione Campania (voir considérant 96).

(288) En outre, pour la période 2018-2021, sur la base des chiffres audités pour 2018, 2019 et 2020 et des chiffres provisoires pour 2021, la procédure de vérification a révélé les montants suivants:

— pour 2018, 4 462 201 EUR (surcompensation),

— pour 2019, 2 325 420 EUR (surcompensation),

— pour 2020, 1 676 056 EUR (sous-compensation),

— pour 2021, 1 618 352 EUR (sous-compensation).

(289) La vérification susmentionnée a permis de constater l'existence d'une surcompensation résiduelle de 1 389 811 EUR au cours de la période 2018-2021, et celle-ci a été restituée à la Regione Campania (voir considérant 96) ([201]).

(290) La Commission estime que ces mesures sont suffisantes pour éviter et détecter toute surcompensation éventuelle.

(291) Pour les raisons qui précèdent, étant donné que le rendement du capital que Caremar pouvait escompter selon une perspective ex ante était conforme aux risques que la société encourait dans le cadre de l'exécution des services publics en vertu du nouveau contrat de service public et que le nouveau contrat de service public prévoit un mécanisme de récupération garantissant l'absence de surcompensation, la Commission conclut que la compensation de service public octroyée à Caremar ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution de ses OSP, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

(292) En ce qui concerne la priorité d'accostage et les surcompensations qui pourraient éventuellement en découler, la Commission fait observer que, si cette mesure devait induire une réduction des coûts d'exploitation ou une augmentation des recettes de l'opérateur de service public, des coûts d'exploitation moindres ou des recettes plus élevées refléteraient pleinement en conséquence ces effets dans la comptabilité interne de l'opérateur. L'analyse de la Commission a confirmé qu'au cours de la période 2015-2021, Caremar n'a conservé aucune surcompensation (voir considérant 281) et qu'un mécanisme de récupération approprié est en place pour garantir l'absence (ou la récupération) de toute surcompensation également au cours de la période 2022-2024 (considérant 290).

([201]) Sur la base des informations fournies par l'Italie, les comptes de Caremar pour 2018 faisaient apparaître une surcompensation de 4 462 201 EUR. Étant donné que, lors de la première vérification pour la période 2015-2018, un montant de 2 103 400 EUR a déjà été restitué à la Regione Campania pour l'année 2018 (dans le cadre du solde de 835 058 EUR), la différence a été calculée à 2 358 801 EUR, ce qui, avec les résultats des autres années (2019, 2020 et 2021), donnait la surcompensation totale de 1 389 911 EUR, laquelle a également été restituée à la Regione Campania. L'Italie a en outre fait valoir que les données financières de 2021 sont toujours provisoires et seront vérifiées par la Regione Campania, conformément à l'article 17 du contrat de service public, dans le contexte de la dernière période réglementaire (2022-2024).

(293) Les doutes de la Commission quant à la conformité de la compensation de service public octroyée à Caremar, y compris la priorité d'accostage, avec la troisième condition de l'arrêt Altmark sont donc levés. Cette conclusion n'est pas remise en cause par le fait qu'en 2015, la Regione Campania a versé 2 155 008 EUR à Caremar afin de rétablir la situation financière de Caremar au niveau qui était le sien au moment de la soumission de l'offre retenue pour l'acquisition de Caremar (considérants 77 et 79). Ce transfert de ressources était subordonné à l'acquisition de Caremar par l'adjudicataire et visait exclusivement à couvrir la perte de valeur ayant affecté les fonds propres de Caremar entre la fin de l'année 2013 et la fin de l'année 2014 en raison du contentieux national ayant retardé l'attribution du marché. En cas de baisse de la valeur d'un bien reçu par rapport à la valeur du bien qui aurait été reçu en vertu d'un contrat, il est courant que le créancier qui a droit à l'exécution ait droit à une réduction du prix ([202]). Le rétablissement de la situation financière de Caremar ayant le même effet qu'une réduction du prix de Caremar, la Commission estime que cette mesure n'a conféré aucun avantage à Caremar et à son acquéreur.

9.1.2.4. Quatrième condition de l'arrêt Altmark

(294) La quatrième condition de l'arrêt Altmark est réputée remplie si le bénéficiaire de la compensation pour l'exécution du SIEG a été choisi dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir le SIEG au moindre coût pour la collectivité ou, sinon, si la compensation a été calculée par référence aux coûts qu'une entreprise rentable encourrait.

(295) Conformément au point 63 de la communication SIEG, le moyen le plus simple pour les autorités publiques de respecter la quatrième condition établie par l'arrêt Altmark consiste à organiser une procédure de marché public ouverte, transparente et non discriminatoire conforme à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil ([203]) et à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil ([204]).

(296) La Commission relève qu'en l'espèce, la procédure d'appel d'offres a été ouverte avant l'entrée en vigueur de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil ([205]) (qui s'applique aux marchés publics passés pour l'exploitation de services de transports maritimes) et de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ([206]). À l'époque, les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE étaient encore en vigueur. Toutefois, la directive 2004/17/CE ne s'applique pas aux services de transports maritimes, tels que ceux fournis par Caremar. En effet, son article 5 précise que seuls les services de transport public par chemin de fer, systèmes automatiques, tramway, trolleybus, autobus ou câble sont inclus dans le champ d'application.

(297) Les marchés passés par des pouvoirs adjudicateurs dans le cadre de leurs activités d'exploitation de services de transports maritimes, côtiers ou fluviaux entrent, en revanche, dans le champ d'application de la directive 2004/18/CE, conformément à son considérant 20. Toutefois, les services de transport par eau figurent aussi à l'annexe II B de ladite directive, ce qui signifie ([207]) qu'ils sont soumis seulement à son article 23 et à son article 35, paragraphe 4. Il s'ensuit que, conformément à la directive 2004/18/CE, un marché public portant sur des services de transports maritimes est uniquement soumis aux obligations relatives aux spécifications techniques (article 23) et à l'obligation de publier un avis concernant les marchés attribués (une fois que le marché a été adjugé, autrement dit à l'issue de la procédure de passation et non au début de celle-ci; voir article 35, paragraphe 4). Toutes les autres dispositions de la directive 2004/18/CE, y compris les modalités de publication des avis (article 36, paragraphe 1) et les dispositions relatives aux critères de sélection (articles 45 à 52) ne s'appliquent pas aux marchés publics de services de transports maritimes.

([202]) Voir, par exemple, article 9:401 (Right to Reduce Price) dans l'ouvrage «Principles of European Contract Law» (Lando, O., et Beale, H., Principles of European Contract Law, parties I et II, Kluwer Law International, La Haye, 2000), ou article III.—3:601 (Right to reduce price) du projet de cadre commun de référence (von Bar, C., et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference: édition préliminaire, Sellier European Law Publishers, Munich, 2009).

([203]) Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1).

([204]) Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114).

([205]) Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

([206]) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

([207]) Conformément à l'article 21 de la directive 2004/18/CE.

(298) En outre, la directive 2004/18/CE ne s'applique pas, en tout état de cause, aux concessions de services définies à son article 1er, paragraphe 4 ([208]). La Commission relève que les concessions de services (et les marchés publics) présentant un intérêt transnational particulier demeurent, dans tous les cas, soumises aux principes généraux relatifs à la transparence, à la non-discrimination et à l'égalité de traitement. Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que la directive 2004/18/CE ne peut s'appliquer qu'en cas de marché public et non lorsqu'il s'agit d'une concession de services. En outre, étant donné que l'espèce concerne les services de transports par voie d'eau faisant l'objet d'un contrat de service public, comme indiqué au considérant 305, seules certaines des dispositions de ladite directive s'appliqueraient. Dans ce contexte, la Commission considère qu'elle ne peut se fonder exclusivement sur la conformité avec les directives sur les marchés publics pour démontrer le respect de la quatrième condition de l'arrêt Altmark.

(299) C'est la raison pour laquelle elle appréciera, ci-après, si la procédure d'appel d'offres de l'Italie a été concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle. Aux fins de cette appréciation, la Commission se fondera sur les lignes directrices définies dans sa communication relative à la notion d'«aide d'État» ([209]) (et notamment sur les points 89 et suivants) et dans sa communication SIEG (et notamment sur les points 63 et suivants).

Caractère concurrentiel et transparent de l'appel d'offres

(300) Le point 90 de la communication relative à la notion d'«aide d'État» précise que la procédure d'appel d'offres doit être concurrentielle ([210]), afin de permettre à tous les soumissionnaires intéressés et remplissant les conditions requises de participer au processus. En outre, aux termes du point 91 de ladite communication, l'appel d'offres doit être transparent, afin de permettre à tous les candidats intéressés d'être dûment informés de façon identique à chaque stade de la procédure. Ce point souligne également que l'accessibilité des informations, un délai suffisant pour les candidats intéressés et la clarté des critères de sélection et d'attribution sont autant d'éléments déterminants pour que la procédure de sélection soit transparente; il indique, de surcroît, que l'appel d'offres doit faire l'objet d'une publicité suffisante pour attirer l'attention de tous les soumissionnaires potentiels.

(301) En l'espèce, l'appel à manifestation d'intérêt a été publié au supplément au *Journal officiel de l'Union européenne* et dans la GURI, ainsi que sur le site internet de la Regione Campania (voir considérant 68). Dans cet avis, quiconque était en mesure de garantir la continuité du service public de transport maritime et la continuité territoriale des îles de la baie de Naples était invité à exprimer son intérêt et aucune autre condition n'était imposée. En outre, un délai suffisant (du 17 juillet 2012 au 21 septembre 2012) a été octroyé aux soumissionnaires potentiels pour manifester leur intérêt de manière appropriée et pouvoir ainsi participer aux phases suivantes de la procédure. La Commission considère donc que l'information concernant la vente de Caremar et l'attribution du nouveau contrat de service public a été largement diffusée afin d'atteindre tous les soumissionnaires potentiels.

(302) En outre, les soumissionnaires doivent disposer de tous les documents et de toutes les informations nécessaires à leur participation à la procédure d'appel d'offres afin d'apprécier correctement l'entreprise mise en vente. Ces informations doivent être mises à la disposition des soumissionnaires potentiels d'une manière transparente et non discriminatoire, de sorte que tous les participants intéressés aient un accès égal aux informations pertinentes. Pour les raisons exposées ci-dessous (considérants 303 à 308), la Commission estime que ces conditions sont remplies en l'espèce.

(303) Premièrement, l'appel à manifestation d'intérêt précisait que les soumissionnaires devaient être en mesure de «garantir la continuité du service de transport maritime». Étant donné que l'appel ne précisait pas comment les soumissionnaires pouvaient démontrer qu'ils satisfaisaient à cette exigence, à l'exception de quelques exigences d'ordre financier (voir considérant 308), il en découlait, automatiquement, qu'il leur était loisible d'utiliser n'importe quel élément probant jugé approprié. Ce critère de sélection, qui était le seul en ce qui concerne l'accès à la procédure d'appel d'offres, était justifié au regard de l'objectif poursuivi et a été porté à la connaissance de tous les soumissionnaires intéressés.

([208]) L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 2004/18/CE dispose: «La "concession de services" est un contrat présentant les mêmes caractéristiques qu'un marché public de services, à l'exception du fait que la contrepartie de la prestation des services consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter le service, soit dans ce droit assorti d'un prix.»

([209]) Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO C 262 du 19.7.2016, p. 1).

([210]) Dans la communication relative à la notion d'«aide d'État», la Commission observe que, dans le contexte des aides d'État, les juridictions de l'Union européenne font souvent référence à une procédure d'appel d'offres «ouverte». Le terme «ouverte» ne renvoie toutefois pas à une procédure particulière prévue par les directives sur les marchés publics. La Commission estime, dès lors, que le terme «concurrentielle» paraît plus approprié. Dans cette communication, la Commission note également qu'il n'est pas question de s'écarter des conditions de fond énoncées dans la jurisprudence.

(304) Deuxièmement, la loi n° 166/2009 avait précisé aux parties intéressées qu'un nouveau contrat de service public serait conclu à l'issue de la procédure d'appel d'offres et que le montant annuel de la compensation de service public était fixé à 19 839 226 EUR au maximum par an. En outre, l'appel à manifestation d'intérêt indiquait que l'objectif était de vendre Caremar à un prix dépassant 6 000 000 EUR. De plus, comme l'Italie l'a confirmé, toutes les informations pertinentes relatives au périmètre de la vente, y compris le projet de contrat de service public devant être conclu entre l'acheteur et l'Italie, ont été mises à la disposition des neuf parties admises à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres, ce qui leur a permis de décider si elles souhaitaient ou non soumettre une offre et, dans l'affirmative, de déterminer le montant à indiquer. La Commission estime, sur cette base, que l'appel à manifestation d'intérêt indiquait de manière suffisamment claire que la vente concernait l'activité de Caremar associée à un nouveau contrat de service public. Après avoir exprimé leur intérêt, les parties ont eu accès à toutes les informations nécessaires pour décider de la soumission éventuelle d'une offre.

(305) Troisièmement, la Commission considère que l'appel à manifestation d'intérêt a attiré un nombre important de soumissionnaires potentiel, à savoir dix.

(306) Quatrièmement, les neuf entreprises invitées à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres ont toutes reçu des informations détaillées sur la procédure de la part de la Regione Campania (voir considérant 73).

(307) Cinquièmement, l'appel contenait les informations minimales nécessaires pour présenter une manifestation d'intérêt (à savoir la poursuite du service public) et n'aurait pas pu conduire à l'exclusion des opérateurs maritimes autrement intéressés. Les autorités de planification ont décidé de garantir la continuité du service public et la connectivité des îles de la baie de Naples avec le continent. Cette condition a été communiquée à l'avance, comme expliqué ci-dessus, à tous les opérateurs potentiels ayant manifesté leur intérêt à participer à la procédure d'appel d'offres. La Commission note également que toutes les informations pertinentes sur les critères de sélection et sur le déroulement ultérieur de la procédure ont été fournies dans l'appel transmis aux neuf parties admises à la phase de soumission des offres, qui a été fourni par l'Italie à la Commission.

(308) Enfin, comme indiqué dans la décision d'extension de 2012 (considérants 138 à 144), le projet d'appel d'offres initial pour Caremar incluait certaines exigences techniques et financières (c'est-à-dire des volumes prédéterminés de milles marins et de chiffre d'affaires dans le secteur du transport maritime) sur la base desquelles seules des compagnies maritimes auraient pu participer à la procédure d'appel d'offres. Toutefois, comme indiqué au considérant 70, l'appel d'offres publié n'incluait plus les critères techniques, qui avaient été remplacés par des exigences financières concernant la capacité économique et financière adéquate, à prouver soit en faisant confirmer par au moins deux établissements financiers une capacité économique et financière de 6 000 000 EUR, soit en justifiant d'actifs nets d'au moins 6 000 000 EUR (voir considérant 70). La Commission considère que lesdites exigences financières, qui sont liées au prix minimal fixé pour la vente de Caremar (voir considérant 74), sont nécessaires pour s'assurer de la capacité financière des soumissionnaires intéressés par l'achat de Caremar et garantir la continuité des services maritimes dans la baie de Naples conformément aux dispositions du nouveau contrat de service public. En outre, ainsi qu'il ressort clairement de la procédure d'appel d'offres, ces exigences n'ont pas empêché la participation d'un nombre suffisant de soumissionnaires potentiels.

(309) L'intention de la Regione Campania de céder Caremar et de conclure un nouveau contrat de service public d'une durée de neuf ans avec l'adjudicataire a été diffusée auprès du public de manière à toucher tous les soumissionnaires potentiels sur les marchés régionaux et internationaux pertinents. La Commission constate, de surcroît, que les soumissionnaires potentiels pouvaient aisément, au cours de cette phase, manifester leur intérêt, sans être tenus de prendre le moindre engagement. Dès lors qu'elles étaient en mesure de démontrer qu'elles satisfaisaient à l'unique critère de sélection, à savoir garantir la continuité du service, les parties ont reçu toutes les informations et ont pu disposer du délai nécessaire pour décider du montant à proposer pour l'achat de Caremar et la fourniture des services.

(310) Enfin, la Commission fait observer que la communication avec les soumissionnaires intéressés leur a permis d'être dûment et équitablement informés à chaque phase de la procédure d'appel d'offres décrite aux considérants 67 à 77.

(311) Pour ces raisons, la Commission estime que, dans son ensemble, la procédure d'appel d'offres était concurrentielle et transparente et que ses doutes, exprimés dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012, sur la possibilité que la procédure d'appel d'offres n'ait pas été suffisamment transparente, en raison d'éventuelles lacunes dans l'appel à manifestation d'intérêt, ont été levés.

Caractère non discriminatoire de l'offre

(312) Le point 92 de la communication relative à la notion d'«aide d'État» souligne que, pour garantir que l'opération sera conforme aux conditions du marché, il est indispensable de traiter tous les soumissionnaires de manière non discriminatoire à tous les stades de la procédure et d'effectuer l'adjudication sur la base de critères de sélection et d'attribution objectifs fixés avant le lancement de la procédure. Le point susmentionné précise en outre qu'afin de garantir l'égalité de traitement, les critères d'attribution devraient permettre de comparer les offres et de les évaluer de manière objective.

(313) Comme indiqué ci-dessus (voir considérant 303), l'appel à manifestation d'intérêt ne contenait qu'un seul critère de sélection, à savoir le fait que les soumissionnaires devaient être en mesure de «garantir la continuité du service de transport maritime». Les dix parties qui ont répondu à l'appel et ont manifesté leur intérêt à participer à la procédure étaient toutes conscientes de cette obligation. La Commission considère que ce critère était objectif et qu'il a été suffisamment précisé à toutes les parties intéressées dans l'appel à manifestation d'intérêt. La lettre d'invitation indiquait que le critère d'attribution était celui du meilleur prix et précisait la méthode de calcul y afférente (voir considérant 73). Ce critère était objectif et permettait de comparer les offres et de les évaluer de manière objective, puisqu'il était fondé sur le montant du rabais proposé par rapport au montant de la compensation maximale fixé dans l'appel d'offres et sur le prix proposé pour l'acquisition de Caremar par rapport au prix minimal fixé dans l'appel d'offres.

(314) Neuf soumissionnaires intéressés admis à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres ont été invités à soumettre une offre après avoir tous reçu les mêmes informations (voir considérant 73). Tous les soumissionnaires avaient la possibilité de demander des éclaircissements avant la date limite de soumission des offres et, afin de garantir une transparence maximale, la Regione Campania a également publié les questions les plus fréquemment posées et leurs réponses avant la date limite de soumission des offres (voir considérant 73). Le résultat de la procédure de sélection a été rendu public lors de la réunion publique de la commission d'adjudication du 29 juillet 2013 et tous les soumissionnaires ont été informés de la procédure de vérification discrétionnaire engagée par la Regione Campania pour vérifier le caractère adéquat et la fiabilité de la meilleure offre et du résultat de la procédure (voir considérant 73).

(315) Les doutes exprimés par la Commission dans la décision d'ouverture de 2011 sur la possibilité que l'appel à manifestation d'intérêt n'ait pas été suffisamment transparent et inconditionnel sont donc levés. Toutes les parties ont été correctement et équitablement informées au cours des différentes phases de la procédure d'appel d'offres, ce qui leur a permis de présenter une offre en ayant pleinement connaissance de la procédure et des exigences. La Commission considère, par ailleurs, que les critères d'attribution permettaient de procéder à une comparaison et à une évaluation objectives des offres.

Garantie de fourniture des services au moindre coût pour la collectivité

(316) Le point 65 de la communication SIEG précise que, sur la base de la jurisprudence de la Cour de justice, une procédure de marché public n'exclut l'existence d'une aide d'État que si elle permet de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au «moindre coût pour la collectivité».

(317) En l'espèce, le nouveau contrat de service public a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres sur la base du prix le plus bas en association avec la vente de Caremar, et non pas individuellement. L'Italie a décidé que le prix de vente de Caremar devrait être supérieur à 6 000 000 EUR (voir considérant 74), tandis que, pour le nouveau contrat de service public, l'Italie a fixé un montant maximal pour toute la durée de celui-ci, sous réserve de révisions à la baisse.

(318) Le point 67 de la communication SIEG indique que le prix le plus bas satisfait bien entendu à la quatrième condition établie par l'arrêt Altmark.

(319) La Commission note que l'Italie a accordé de l'importance à la sélection d'un opérateur qui fournirait le service au prix le plus bas, en utilisant la formule décrite au considérant 73. La formule utilisée pour le calcul du prix net le plus élevé intègre un certain taux d'ajustement basé sur le rendement des obligations d'État à neuf ans, afin de tenir compte de la durée du contrat. Comme indiqué en outre au considérant 308, les critères techniques présentés dans le projet d'appel d'offres initial avaient été supprimés avant la publication de l'appel d'offres et remplacés par des exigences financières, garantissant ainsi le caractère concurrentiel et transparent de la procédure. En outre, la lettre

d'invitation à soumettre une offre contenait toutes les informations nécessaires pour compléter les offres financières et techniques et invitait tous les soumissionnaires à accéder à la «salle d'information», où ils pouvaient consulter et copier, dans la mesure du possible, toute information pertinente concernant Caremar, son plan industriel et la charte de service. La Commission considère donc que le recours au critère d'attribution du prix le plus bas pour le service en question, associé à la vente de Caremar, a permis à l'Italie de créer une réelle concurrence et d'obtenir un service présentant la valeur la plus élevée possible au moindre coût pour la collectivité.

(320) En ce qui concerne, notamment, la décision d'associer le service à la vente de Caremar, la Commission avait conclu à titre préliminaire dans la décision d'extension de 2012 que l'organisation d'une procédure d'appel d'offres pour le nouveau contrat de service public sans obligation de reprendre les navires de Caremar nécessaires à l'exécution du service public aurait entraîné un coût moindre pour la collectivité.

(321) La Commission a déjà conclu précédemment que la procédure d'appel d'offres était suffisamment transparente et non discriminatoire pour permettre la participation du plus grand nombre possible de soumissionnaires potentiels. En effet, à la suite de la large publication de l'appel, dix opérateurs maritimes ont manifesté leur intérêt à participer à la procédure et neuf ont été admis à la phase de soumission des offres. Toutes les informations pertinentes relatives à la procédure d'appel d'offres ont été fournies dans la lettre d'invitation envoyée à ces neuf opérateurs.

(322) À la suite de la phase de manifestation d'intérêt, trois offres concurrentielles ont été soumises, qui ont été évaluées par la Regione Campania.

(323) La condition obligatoire de garantir la continuité du service public et l'association des actifs aux OSP sont liées. En particulier, la vente de Caremar ayant été associée à un nouveau contrat de service public, l'acquéreur (SNAV/Rifim) est automatiquement tenu de respecter l'obligation de garantir la continuité du service public et se voit attribuer la priorité d'accostage. Pour les raisons exposées ci-après, la Commission considère que le fait d'associer l'activité de Caremar au nouveau contrat de service public et à l'attribution d'une priorité d'accostage n'entraîne pas un prix inférieur à celui qui aurait été obtenu si les actifs de la société et le contrat avaient été vendus séparément.

(324) La branche d'entreprise Caremar n'était associée qu'à la fourniture du service public et à la garantie de continuité territoriale. Cela étant, tous les navires de Caremar ont été et sont actuellement utilisés pour le service public. En outre, les navires de Caremar respectent les exigences techniques prévues dans le nouveau contrat de service public. Cela signifie que, grâce à la vente de ces navires et à l'attribution du nouveau contrat de service public, toute entreprise (même si elle ne dispose pas de navires conformes aux spécifications techniques imposées par le nouveau contrat de service public) aurait été en mesure de respecter les conditions du nouveau contrat de service public concernant le type de navires à utiliser pour la prestation du SIEG. Il ne saurait être soutenu qu'un vendeur privé aurait obtenu un prix plus élevé si l'ensemble ou une partie de ces navires avait été vendu(e) sans cette condition. En fait, la valeur des navires de Caremar résidait principalement dans le fait qu'ils convenaient à l'exécution des OSP couvertes par le nouveau contrat de service public. En l'absence de tout lien avec le nouveau contrat de service public, les navires de Caremar attireraient une faible demande commerciale, sauf en cas d'achat effectué à des fins d'investissement, de réhabilitation et de modernisation à court terme. Cela dit, il semble peu probable que les navires aient pu être vendus à des fins de transport maritime, si ce n'est à condition de poursuivre le service public, à un prix supérieur à celui auquel ils ont été inscrits au bilan.

(325) En outre, si le contrat de service public avait fait l'objet d'un appel d'offres distinct de celui de la vente de Caremar, la Commission considère qu'il est peu probable que les soumissionnaires potentiels auraient disposé de ressources substantielles (soit neuf navires et des équipements industriels et commerciaux) immédiatement disponibles pour remplir les OSP énoncées dans le nouveau contrat de service public. Cela est d'autant plus vrai que le nouveau contrat définit des exigences spécifiques concernant les navires à utiliser sur les différentes lignes de service public (voir considérant 88) et prévoit des sanctions en cas de non-respect de certaines normes minimales de qualité (voir considérant 83). Selon toute probabilité, les opérateurs éventuels qui disposaient des ressources nécessaires les utilisaient déjà sur d'autres lignes, de sorte qu'ils auraient nécessairement été privés des recettes générées par l'utilisation précédente de celles-ci s'ils avaient dû réaffecter les ressources à l'exécution des tâches prévues par le nouveau contrat de service public.

(326) La Commission considère donc que l'association de ces navires au contrat de service public a permis d'obtenir pour les navires de Caremar un prix supérieur à celui que l'Italie aurait obtenu en vendant les navires séparément. Le fait qu'en échange de l'exploitation des navires sur les lignes de service public, leur acquéreur percevrait une compensation de service public durant neuf ans a rendu ces navires plus attrayants du point de vue commercial que dans le cas où ils auraient été vendus séparément. Sur cette base, la Commission conclut que l'Italie n'a pas imposé des conditions susceptibles de réduire le prix ou qu'un vendeur privé n'aurait pas imposées.

(327) La Commission conclut que ses réserves ont été levées quant au fait que l'organisation d'une procédure d'appel d'offres pour le nouveau contrat de service public associé à Caremar n'aurait pas permis d'obtenir un coût moindre pour la collectivité.

(328) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que le recours au critère d'attribution du prix le plus bas pour le nouveau contrat de service public associé à l'activité de Caremar a conduit plusieurs opérateurs maritimes à manifester leur intérêt à acheter Caremar et à fournir le service public maritime desservant les îles de la baie de Naples.

(329) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que la quatrième condition de l'arrêt Altmark est remplie en ce qui concerne cette mesure.

9.1.2.5. Conclusion

(330) Les quatre conditions énoncées par la Cour de justice dans l'affaire Altmark étant cumulativement remplies, la Commission conclut que l'attribution à Caremar du nouveau contrat de service public associé à l'activité de Caremar et à la priorité d'accostage ne lui confère pas d'avantage économique et n'en confère pas non plus à son acquéreur, SNAV/Rifim.

(331) Étant donné que toutes les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne sont pas remplies, la Commission conclut que l'attribution à Caremar et à son acquéreur SNAV/Rifim du contrat de service public associé à la privatisation de Caremar et à la priorité d'accostage ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.3. *Les mesures prévues par la loi n° 163/2010*

(332) Dans la décision d'ouverture de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que toutes les mesures prévues par le décret-loi n° 125/2010 converti, après modifications, en loi n° 163/2010 constituaient des aides d'État en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, dans la mesure où les bénéficiaires respectifs ont pu utiliser ces mesures pour couvrir leurs besoins de liquidité et améliorer ainsi leur situation financière globale.

(333) Sur la base des informations reçues au cours de la procédure formelle d'examen, la Commission estime qu'il convient d'apprécier séparément les trois mesures.

9.1.3.1. Utilisation éventuelle, à des fins de liquidité, des fonds destinés à la modernisation des navires

(334) Ressources d'État: les fonds en question ont été octroyés par l'État sur son propre budget (voir considérant 130) et leur utilisation à des fins de liquidité a été autorisée par la loi n° 163/2010. La mesure est donc imputable à l'État et a été versée au moyen de ressources d'État.

(335) Sélectivité: cette mesure a été accordée uniquement aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, et est, dès lors, sélective.

(336) Avantage économique: selon l'Italie, Caremar a bénéficié des fonds en question pour la modernisation de sa flotte afin de la mettre en conformité avec les normes internationales en matière de sécurité. Certains travaux de modernisation ont concerné deux navires de la flotte de Caremar, qui ont été transférés gratuitement à Laziomar (voir considérant 203). Selon l'Italie, ces fonds n'ont jamais été utilisés à des fins de liquidité (voir considérant 203) et la Commission n'a pas trouvé d'éléments prouvant le contraire.

(337) Étant donné que Caremar n'a pas utilisé ces fonds à des fins de liquidité pour éviter des coûts qui auraient normalement dû grever ses propres ressources financières, les doutes exprimés dans la décision d'ouverture de 2011 ne sont plus valables, et la Commission considère qu'aucun avantage économique n'a été conféré à Caremar par l'utilisation de ces fonds.

(338) Conclusion: étant donné que toutes les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne sont pas remplies, la Commission conclut que la mesure ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.3.2. Exonérations fiscales liées au processus de privatisation

(339) Comme décrit au considérant 102 a), l'article 1er de la loi nº 163/2010 dispose que certains actes et opérations visant à la privatisation du groupe Tirrenia et décrits à l'article 19 *ter*, paragraphes 1 à 15, du décret-loi nº 135/2009 converti, après modifications, en loi nº 166/2009 sont exonérés de toute taxe normalement due sur ces actes et opérations.

(340) La Commission relève, tout d'abord, que deux séries de transferts distinctes doivent être examinées: i) le transfert des anciennes filiales de Tirrenia (Caremar, Saremar et Toremar) par Tirrenia à la Regione Campania, à la Regione Sardegna et à la Regione Toscana; ii) le transfert de Caremar par la Regione Campania à SNAV/Rifim. Les exonérations fiscales concernent, notamment, les droits d'enregistrement, les droits d'inscription hypothécaire et d'inscription au registre foncier ainsi que les droits de timbre, la TVA et l'impôt sur les sociétés. Cette mesure d'aide bénéficie au vendeur ou à l'acquéreur, voire aux deux. La présente décision ne concerne que le deuxième transfert ([211]).

(341) À titre préliminaire, la Commission observe que, conformément au décret présidentiel nº 633/1972 du 26 octobre 1972, les cessions ayant pour objet le transfert d'entreprises ou de branches d'entreprise à une autre société ne sont pas considérées comme une cession de biens et, partant, sont exonérées de la TVA. Par conséquent, les opérations telles que la vente de Caremar à SNAV/Rifim n'étant pas soumises à la TVA, l'exonération fiscale en cause ne peut avoir conféré un avantage à Caremar en ce qui concerne cette taxe. En outre, la Commission note que le contrat de vente relatif à Caremar indique clairement que l'acheteur, à savoir SNAV/Rifim, doit supporter tous les coûts liés à la vente (c'est-à-dire les droits d'enregistrement, les frais de notaire, les droits d'inscription hypothécaire et d'inscription au registre foncier, les droits de timbre, etc.) sans faire référence à d'éventuelles exonérations en faveur de SNAV/Rifim en ce qui concerne ces coûts. Quant à l'exonération de l'impôt sur les sociétés, celle-ci ne s'applique qu'aux revenus générés par l'entité assujettie. Or, en l'espèce, SNAV/Rifim a acheté Caremar à la Regione Campania, ce qui signifie que cette transaction représentait un coût pour SNAV/Rifim et que, par conséquent, aucun impôt sur les sociétés ne pouvait être prélevé. Par conséquent, cette mesure ne s'applique pas à SNAV/Rifim. À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que ni Caremar ni SNAV/Rifim n'ont bénéficié de ces exonérations fiscales.

(342) Pour ces raisons, aucune de ces exonérations fiscales ne constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.3.3. Possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour répondre aux besoins de liquidité

(343) Dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012, la Commission a fait état de la possibilité pour les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar, d'utiliser les ressources du FAS ([212]) afin de répondre à leurs besoins courants de liquidité. Toutefois, au cours de la procédure formelle d'examen, l'Italie a précisé que les ressources du FAS n'étaient pas considérées comme une compensation complémentaire en faveur de Caremar ou de SNAV/Rifim (ou de toute autre des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia ou de ses acquéreurs). Au contraire, ces ressources ont été mises à disposition pour compléter les crédits budgétaires prévus pour le paiement des compensations de service public aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, lorsqu'ils étaient insuffisants. En effet, l'article 1er, paragraphe 5 *ter*, de la loi nº 163/2010 permettait aux régions d'utiliser les ressources du FAS pour financer partiellement la compensation normale de service public et garantir ainsi la continuité des services publics maritimes. En d'autres termes, cette mesure consiste simplement à affecter des ressources dans le budget de l'État italien pour le paiement des compensations de service public.

([211]) La première série de transferts a été appréciée dans la décision (UE) 2020/1412 (voir considérants 417 et suivants de cette décision).
([212]) Ressources du *Fondo per le aree sottoutilizzate*, voir considérant 102 b).

(344) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que les ressources du FSA constituent uniquement une source de financement visant à permettre à l'État de verser les compensations de service public (accordées sur la base de la convention initiale prorogée) et non une mesure distincte dont Caremar pourrait bénéficier en complément de ces compensations. Par conséquent, l'utilisation éventuelle de ressources du FAS ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.4. *Conclusion sur l'existence d'une aide*

(345) Sur la base de l'appréciation qui précède, la Commission estime que:

— la compensation octroyée à Caremar pour l'exploitation des lignes maritimes entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012 (c'est-à-dire la période de prorogation de la convention initiale) et la priorité d'accostage liée à la fourniture de ces services constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— l'attribution du nouveau contrat de service public pour la période allant du 16 juillet 2015 au 15 juillet 2024, associé à la privatisation de Caremar et à la priorité d'accostage liée à la fourniture de ces services, est conforme aux quatre conditions de l'arrêt Altmark et ne constitue donc pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— Caremar n'ayant pas utilisé à des fins de liquidité les fonds destinés à la modernisation des navires, tel qu'autorisé par la loi nº 163/2010, cette mesure ne constitue pas une aide d'État en faveur de Caremar au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Caremar ne constituent pas une aide d'État en faveur de Caremar ou de SNAV/Rifim au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— la possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour répondre aux besoins de liquidité, comme prévu par la loi nº 163/2010, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.2. **Légalité de l'aide**

(346) Les mesures d'aide visées par la présente décision ont été mises à exécution avant l'autorisation formelle de la Commission. Étant donné qu'elles ne sont pas exemptées de l'obligation de notification au sens de la décision 2005/842/CE ou de la décision 2012/21/UE, ces mesures ont été accordées par l'Italie en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE ([213]).

9.3. **Compatibilité de l'aide**

(347) La compatibilité de la compensation de service public octroyée à Caremar en vertu de la convention initiale prorogée, et de la priorité d'accostage l'accompagnant, doit être appréciée à la lumière de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.

(348) Comme indiqué précédemment (section 3.1.1), il a été procédé à la prorogation de la convention initiale après la fin de l'année 2008 par l'adoption successive des actes juridiques suivants:

a) le décret-loi nº 207/2008 converti en loi nº 14/2009, qui prévoyait la prorogation de la convention initiale du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2009;

b) le décret-loi nº 135/2009 converti en loi nº 166/2009, qui prévoyait, entre autres, la prorogation de la convention initiale du 1er janvier 2010 au 30 septembre 2010;

c) le décret-loi nº 125/2010 converti en loi nº 163/2010, qui prévoyait une nouvelle prorogation de la convention initiale du 1er octobre 2010 jusqu'à la fin des procédures de privatisation de Tirrenia et de Siremar.

(349) Dans ce contexte, la Commission observe que ces trois prorogations précèdent l'entrée en vigueur, le 31 janvier 2012, de la décision 2012/21/UE et de l'encadrement SIEG de 2011. Toutefois, la décision 2012/21/UE, en son article 10, et l'encadrement SIEG de 2011, en son point 69, contiennent certaines règles prévoyant leur application également aux aides octroyées avant leur entrée en vigueur.

([213]) La Commission examinera si tel était bien le cas à la section 5.3.1.

(350) En particulier, l'article 10, point a), de la décision 2012/21/UE dispose que «tout régime d'aide octroyé avant l'entrée en vigueur de la présente décision [à savoir avant le 31 janvier 2012], qui était compatible avec le marché intérieur et exempté de l'obligation de notification conformément à la décision SIEG de 2005, reste compatible avec le marché intérieur et est exempté de l'obligation de notification pendant une période supplémentaire de deux ans». Cela signifie que l'aide qui a été octroyée au cours de la période comprise entre l'entrée en vigueur de la décision 2005/842/CE (le 19 décembre 2005) et l'entrée en vigueur de la décision 2012/21/UE (le 31 janvier 2012) sera considérée comme compatible avec le marché intérieur, mais seulement à partir de la date à laquelle elle a été octroyée jusqu'au 30 janvier 2014 inclus. L'article 10, point b), dispose en outre que «toute aide octroyée avant l'entrée en vigueur de la présente décision [à savoir avant le 31 janvier 2012], qui n'était pas compatible avec le marché intérieur ni exemptée de l'obligation de notification conformément à la décision 2005/842/CE mais remplit les conditions énoncées dans la présente décision, est compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification préalable».

(351) En ce qui concerne l'encadrement SIEG de 2011, ses points 68 et 69 précisent que la Commission appliquera les principes énoncés dans cet encadrement à tous les projets d'aide qui lui seront notifiés, que la notification ait eu lieu avant ou après le 31 janvier 2012, ainsi qu'à toute aide illégale sur laquelle elle statuera après le 31 janvier 2012, même si cette aide a été octroyée avant le 31 janvier 2012. Dans ce dernier cas, les dispositions énoncées aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60 de l'encadrement SIEG de 2011 ne s'appliquent pas.

(352) Compte tenu de ce qui précède, il résulte des règles relatives à l'application de la décision 2005/842/CE, de la décision 2012/21/UE et de l'encadrement SIEG de 2011 décrites ci-dessus que la compensation de service public octroyée à Caremar au cours de la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012 en vertu de la convention initiale prorogée peut être appréciée au regard de la décision 2005/842/CE ou, si l'aide n'est pas couverte par cette dernière décision, au regard de l'encadrement SIEG de 2011 (sans tenir compte des dispositions énoncées aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60 de l'encadrement SIEG de 2011, étant donné que toutes les prorogations de la convention initiale ont été adoptées avant le 31 janvier 2012) ([214]).

(353) La Commission relève que tant la décision 2005/842/CE que la décision 2012/21/UE s'appliquent uniquement aux aides d'État octroyées sous la forme d'une compensation de service public pour les liaisons maritimes avec les îles, dont le trafic annuel moyen au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du SIEG n'a pas dépassé 300 000 passagers.

(354) Les données présentées par l'Italie (voir tableaux nos 3 et 9 aux considérants 175 et 176) ne permettent pas de conclure que le trafic de passagers annuel moyen au cours des deux exercices précédant chaque prorogation de la convention initiale n'a pas dépassé 300 000 passagers. En fait, soit les données fournies montrent un dépassement de ce seuil ([215]), soit elles sont incomplètes ([216]).

(355) Par conséquent, la Commission appréciera si la compensation de service public octroyée à Caremar pour l'exploitation des lignes maritimes au titre de la convention initiale prorogée (c'est-à-dire les huit lignes de la baie de Naples exploitées entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012 et les trois lignes de l'archipel des îles Pontines exploitées entre le 1er janvier 2009 et le 31 mai 2011) est conforme aux conditions de l'encadrement SIEG de 2011. Comme indiqué au considérant 351, l'aide ayant été accordée avant le 31 janvier 2012 (la date d'entrée en vigueur de l'encadrement SIEG de 2011), l'encadrement SIEG de 2011 reste applicable, à l'exception des dispositions énoncées aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60.

([214]) La convention initiale a été prorogée à trois reprises: le 30 décembre 2008 (jusqu'au 31 décembre 2009), le 25 septembre 2009 (jusqu'au 30 septembre 2010) et le 5 août 2010 (jusqu'au 31 juillet 2012).

([215]) C'est le cas du trafic de passagers sur la ligne Capri-Sorrente en 2009 et 2010 et sur la ligne Capri-Naples en 2009, 2010, 2011 et 2012.

([216]) Pour la première et la deuxième prorogations (le 30 décembre 2008 et le 25 septembre 2009), l'Italie n'a pas fourni de données pour les deux années précédant la prorogation concernée. Dans le cas de la troisième prorogation (le 5 août 2010), l'Italie a fourni des données pour les années 2009 et 2010, mais pas pour 2008. En tout état de cause, pour ces années, les seules données utiles sont celles qui concernent les lignes Capri-Sorrente et Capri-Naples alors que, pour les autres lignes, les données ont été fournies sous une forme agrégée, c'est-à-dire pour la ligne Ischia-Procida-Naples sans séparer les segments Ischia-Procida, Procida-Naples et Ischia-Naples, et pour la ligne Ischia-Procida-Pouzzoles sans séparer le segment Procida-Pouzzoles. En ce qui concerne l'année 2010, à l'exception des lignes Capri-Sorrente et Capri-Naples, les données ont été fournies sous une forme agrégée.

9.3.1. *Caractère véritable du SIEG*

(356) Conformément au point 12 de l'encadrement SIEG de 2011, «[l]'aide octroyée doit concerner un véritable service d'intérêt économique général, au sens de l'article 106, paragraphe 2, du traité, auquel il convient de donner une définition correcte». Le point 13 précise que «les États membres ne peuvent assortir d'obligations spécifiques de service public des services qui sont déjà fournis ou peuvent l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions normales de marché. Quant à la question de savoir si un service peut être fourni par le marché, l'appréciation de la Commission se limite à vérifier que la définition de l'État membre n'est pas entachée d'une erreur manifeste, sous réserve de dispositions du droit de l'Union prévoyant une norme plus stricte». Enfin, le point 56 de l'encadrement SIEG de 2011 fait référence au «large pouvoir discrétionnaire de l'État membre» en ce qui concerne la nature des services qui pourraient être qualifiés de SIEG.

(357) L'authenticité du SIEG doit être appréciée également au regard de la communication SIEG (voir considérants 170 et 186), du règlement (CEE) nº 3577/92 (voir considérants 173, 174 et 175) et de la jurisprudence (voir considérants 176 et 177). Il s'ensuit qu'en ce qui concerne la période de prorogation, la Commission doit apprécier:

a) l'existence d'une **demande des usagers**;

b) l'incapacité des opérateurs du marché à satisfaire cette demande, en l'absence d'obligation imposée par les pouvoirs publics (**existence d'une défaillance du marché**);

c) la possibilité que le simple recours aux OSP ne suffise pas à pallier cette carence (**approche la moins préjudiciable**).

Demande des usagers

(358) En vertu de la convention initiale prorogée, Caremar a été chargée d'assurer des services réguliers de transport maritime de passagers et de véhicules (y compris les véhicules de secours), à des tarifs prédéterminés, par transbordeur et par navire rapide (c'est-à-dire par TMV dans le cas des services mixtes et par hydroptère dans le cas des services limités au transport de passagers) et selon les horaires indiqués dans le programme de transport maritime prévu par la Regione Campania, tel que présenté à la section 3.3.1. Les OSP imposées à Caremar concernaient les ports desservis, le type des navires assurant les liaisons maritimes exploitées dans le cadre du régime de service public, la fréquence, les horaires et la continuité du service, la qualité du service et les tarifs maximaux à appliquer (voir considérants 40 à 44). Les OSP imposées à Caremar au moment des prorogations (à savoir le 1er janvier 2009, le 1er janvier 2010 et le 1er octobre 2010) étaient les mêmes que les obligations prévues par la convention initiale (voir considérant 37).

(359) La Commission rappelle tout d'abord que l'Italie a imposé les OSP énoncées dans la convention initiale principalement dans le but de garantir la continuité territoriale entre le continent et les îles et de contribuer au développement économique des îles concernées, en assurant des services de transport maritime réguliers et fiables. La Commission a déjà conclu (voir considérant 242) qu'il s'agit, en effet, d'objectifs légitimes d'intérêt public.

(360) En ce qui concerne la demande des usagers, les considérations déjà exprimées aux considérants 243 et 244 s'appliquent également à la convention initiale prorogée. En effet, les statistiques détaillées par ligne fournies par l'Italie concernant les passagers, les véhicules et les marchandises transportés par Caremar au cours de la période 2009-2012 montrent que les lignes desservies par Caremar se caractérisaient par une demande importante qui est restée stable au fil du temps (voir considérant 174).

Existence d'une défaillance du marché

(361) En ce qui concerne l'existence d'une défaillance du marché sur les lignes desservies par Caremar dans la baie de Naples, pour les raisons expliquées aux considérants 362 à 366 ci-dessous, la Commission considère que la conclusion qu'elle a tirée quant à la situation concurrentielle existant au moment de l'attribution du nouveau contrat de service public (voir considérant 259) s'applique également à la période 2009-2012, c'est-à-dire durant la période des prorogations de la convention initiale.

(362) Tout d'abord, les lignes de service public exploitées par Caremar en vertu de la convention initiale prorogée dans la baie de Naples (c'est-à-dire entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012) étaient les mêmes que celles qui lui ont été confiées en vertu du nouveau contrat de service public [voir considérants 34 a) et 84] et les OSP imposées à Caremar au cours de cette période n'étaient que très légèrement différentes de celles qui lui ont été imposées en vertu du nouveau contrat de service public du point de vue des fréquences et des horaires, comme indiqué au considérant 39. En effet, le nouveau contrat de service public et la convention initiale prorogée ont imposé à Caremar les mêmes obligations de continuité, de fréquence, de régularité et de ponctualité, les mêmes obligations concernant le nombre, le type et la capacité des navires affectés aux lignes soumises à des OSP, les mêmes obligations tarifaires et les mêmes obligations relatives à la qualité du service.

(363) En ce qui concerne les fréquences et les horaires, le programme de transport maritime applicable à Caremar pour ces lignes pendant la période allant du 16 janvier 2012 au 31 juillet 2012 avait été défini par la Regione Campania dans la décision nº 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011, telle que modifiée par la décision nº 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011. Ce programme était inchangé par rapport au programme sur la base duquel les obligations découlant du nouveau contrat de service public avaient été imposées (voir considérants 83 à 85). Entre le 1er janvier 2009 et le 15 janvier 2012, Caremar a été soumise au programme de transport maritime établi par la Regione Campania dans la décision nº 548/2007 de la Giunta Regionale du 1er avril 2007 qui avait été adoptée en vertu de la convention initiale (voir considérant 36). La Commission observe que les différences entre le programme de 2007 et le programme de 2011 (comme expliqué au considérant 39) étaient très minimes et étaient justifiées par la nécessité de faire en sorte que les services de Caremar répondent le mieux possible aux besoins de transport maritime des populations locales. Comme l'Italie l'a expliqué (considérants 178 à 181), le cadre procédural régissant la définition, par la Regione Campania, des OSP dans le secteur du transport maritime est énoncé à l'article 17 de la loi régionale nº 3/2002 du 28 mars 2002, en vertu duquel il convient de régulièrement vérifier et, si nécessaire, de mettre à jour le périmètre des OSP imposées aux opérateurs de transport maritime, y compris Caremar. En conséquence, en 2010, la Regione Campania a lancé une consultation publique sur le périmètre des OSP imposées à Caremar en vertu de la convention initiale prorogée, et il en a résulté une mise à jour, approuvée par la décision nº 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011, des fréquences et des horaires non seulement de Caremar, mais également de tous les prestataires de services soumis à des OSP dans la baie de Naples. Le périmètre des OSP ainsi mis à jour a encore été légèrement modifié par la décision nº 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011 en ce qui concerne les services assurés par Caremar, l'objectif étant de répondre à de nouvelles demandes de la municipalité de Procida, qui considérait que son territoire n'était pas suffisamment desservi dans le cadre du programme de transport maritime approuvé par la décision nº 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011.

(364) Comme l'Italie l'a expliqué (voir considérant 184), la situation concurrentielle des huit lignes exploitées par Caremar dans la baie de Naples entre le 1er janvier 2009 et le 15 janvier 2012, c'est-à-dire durant la période des prorogations de la convention initiale, était très semblable à celle de la période 2012-2015 (c'est-à-dire avant l'attribution du nouveau contrat de service public), qui a été appréciée aux considérants 249 à 259. À titre exceptionnel, comme indiqué par l'Italie (considérant 183), entre la fin décembre 2010 et le 1er octobre 2011, Caremar était le seul opérateur maritime exploitant dans le cadre d'OSP les lignes Capri-Sorrente, Capri-Naples, Ischia-Naples, Ischia-Procida-Naples, Ischia-Procida-Pouzzoles, Ischia-Procida et Procida-Naples, tandis que Gestour et Procida Lines exploitaient dans le cadre d'OSP la ligne Procida-Pouzzoles; en effet, tous les autres opérateurs maritimes avaient refusé de fournir les services relevant d'OSP au cours de cette période. Au cours de cette période, la Regione Campania a dû élargir le périmètre des OSP imposées à Caremar (au niveau des fréquences et des horaires) afin de faire face à l'interruption soudaine des services fournis par certains concurrents de Caremar. Cette interruption soudaine montre clairement que la population locale ne pouvait pas pleinement se fier aux services soumis à des OSP qui étaient fournis par les concurrents de Caremar.

(365) Compte tenu de ce qui précède et sur la base également des informations fournies par les concurrents de Caremar dans leurs observations (voir considérants 150, 151, 161 et 168), la Commission observe ce qui suit:

a) en ce qui concerne la ligne **Capri-Sorrente**, au cours de la période 2009-2011, Caremar était le seul opérateur fournissant des services mixtes sur cette ligne tout au long de l'année. En effet, les concurrents de Caremar ne fournissaient que des services de transport maritime de passagers (c'était le cas de NLG et d'Alimar ([217])) ou, s'ils assuraient également des services mixtes, c'était uniquement pendant la période estivale (c'était le cas de SNAV ([218]) et d'Aligruson ([219])). Étant donné que les services fournis par SNAV et Aligruson sont restés inchangés au cours de la période 2009-2012 [voir considérant 185 a)] et que les services assurés par Caremar n'ont changé que très légèrement entre 2009 et 2012, principalement en raison d'ajustements limités des horaires [voir considérant 39 a)], la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne;

([217]) Alimar n'a opéré qu'en 2009 et 2010.

([218]) En ce qui concerne les services mixtes, SNAV était autorisée à effectuer dix traversées quotidiennes par TMV (six quittant Capri pour Sorrente à 7 h 35, 9 h 15, 12 h 10, 15 h 55, 17 h 40 et 18 h 05, et quatre quittant Sorrente pour Capri à 8 h 10, 11 h 25, 13 h 50 et 16 h 35), mais uniquement pendant la période estivale (plus précisément du 1er avril au 3 novembre).

([219]) En ce qui concerne les services mixtes, Aligruson était autorisée à effectuer quatre traversées quotidiennes (deux quittant Sorrente pour Capri à 11 h 30 et 14 h 00, et deux quittant Capri pour Sorrente à 12 h 30 et 18 h 05), mais uniquement pendant la période estivale.

b) en ce qui concerne la ligne **Capri-Naples**, au cours de la période 2009-2011, Caremar était le seul opérateur fournissant des services mixtes sur cette ligne tout au long de l'année. En effet, les concurrents de Caremar sur cette ligne (SNAV, NLG, Neapolis et Metrò del Mare) ne fournissaient que des services de transport maritime de passagers, et pas toujours tout au long de l'année [voir considérant 185 b)]. Comme expliqué au considérant 252, les services de transport de passagers ne pouvaient pas être considérés comme capables de remplacer les services mixtes parce qu'ils ne couvraient pas une part importante de la demande des usagers, à savoir la demande de transport de véhicules (y compris les ambulances) et de services postaux. En outre, en 2009 et 2010, aucun service de transport de passagers n'était assuré quotidiennement tout au long de l'année aux conditions du marché (uniquement dans le cadre d'OSP). En 2011, les opérateurs du marché ont commencé à fournir certains services aux conditions du marché tout au long de l'année, notamment cinq traversées effectuées par Neapolis (quittant Capri à 8 h 50, 14 h 10 et 17 h 30, et quittant Naples à 10 h 00 et 16 h 05) et deux traversées effectuées par NLG (quittant Capri à 9 h 35 et 11 h 35). Néanmoins, ces services étaient insuffisants pour garantir à eux seuls la continuité entre Capri et le continent. Premièrement, aucun de ces services n'était fourni en début de matinée (c'est-à-dire entre 5 h 00 et 8 h 30), le moment de la journée auquel les navetteurs en ont le plus besoin. Deuxièmement, les services commerciaux répondaient principalement à la demande touristique, car ils n'étaient pas assurés à des moments de la journée convenant aux étudiants et aux travailleurs. En fait, la majorité des traversées effectuées par les concurrents de Caremar tout au long de l'année étaient soumises à des OSP, ce qui montre qu'en principe, le marché ne les aurait pas assurées en l'absence d'une imposition formelle par les autorités publiques. Toutefois, comme l'Italie l'a expliqué, même l'imposition d'OSP n'a pas garanti l'exécution des services, ainsi qu'il ressort du fait qu'entre la fin décembre 2010 et le 1er octobre 2011, les concurrents de Caremar avaient cessé de fournir les services soumis à des OSP sur plusieurs lignes, y compris la ligne Capri-Naples [voir considérant 183 b)]. Dans ce contexte, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne;

c) en ce qui concerne la ligne directe **Ischia-Naples**, au cours de la période 2009-2011, Caremar fournissait des services mixtes par transbordeur en concurrence avec Medmar ainsi que des services de transport de passagers par hydroptère en concurrence avec Alilauro. La situation concurrentielle décrite par l'Italie [voir considérant 185 c)] montre que les services fournis par les concurrents de Caremar n'étaient pas suffisants pour répondre aux besoins publics de la population locale. Tout d'abord, les concurrents de Caremar ne fournissaient aucun service aux conditions du marché sur cette ligne directe et les services fournis dans le cadre d'OSP n'étaient fournis qu'en été (c'était le cas des services mixtes de Medmar du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011) ou, en tout état de cause, étaient fournis à d'autres moments de la journée que les services assurés par Caremar ([220]). Pour cette raison, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime et de services de transport de passagers sur cette ligne. Cette conclusion reste valable même si l'on considère que la liaison directe Ischia-Naples pourrait être remplacée par la liaison comportant une escale à Procida, malgré la durée différente du trajet ([221]). En effet, comme expliqué au considérant 365 d), les services fournis par les concurrents de Caremar sur la ligne Ischia-Procida-Naples n'étaient pas suffisants pour garantir des liaisons régulières suffisantes entre Ischia et Naples;

d) en ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida-Naples**, au cours de la période 2009-2011, Caremar était le seul opérateur maritime assurant un nombre suffisant de services quotidiens de transport (services mixtes et transport de passagers) tout au long de l'année sur cette ligne. En ce qui concerne les services de transport mixtes, aucune compagnie maritime n'en fournissait sur cette ligne tout au long de l'année aux conditions du marché; en effet, Medmar, qui était la seule autre entreprise à fournir des services mixtes sur cette ligne, les fournissait dans le cadre d'OSP et, selon l'Italie, ces OSP, qui concernaient en tout état de cause des moments de la journée différents de ceux auxquels étaient assurés les services par Caremar, n'ont pas été respectées

([220]) En ce qui concerne les services mixtes fournis tout au long de l'année, au départ d'Ischia, Caremar effectuait une traversée partant à 8 h 45, tandis que (à partir du 1er octobre 2011) Medmar effectuait des traversées partant à 17 h 00 en été et 16 h 35 en hiver; au départ de Naples, Caremar effectuait des traversées partant à 16 h 05 et 20 h 25, tandis que (à partir du 1er octobre 2011) Medmar effectuait des traversées partant à 8 h 35, 14 h 10 et 18 h 30. En ce qui concerne les services de transport de passagers fournis tout au long de l'année, au départ de Naples, Caremar effectuait du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011 des traversées partant à 7 h 50 et 18 h 15, tandis qu'Alilauro effectuait du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011 une traversée partant à 9 h 35 et, à partir du 1er octobre 2011, effectuait des traversées partant à 7 h 35 et 20 h 10; au départ d'Ischia, Caremar effectuait du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011 des traversées partant à 6 h 50 et 8 h 50, tandis qu'Alilauro n'a pas fourni de services tout au long de l'année au départ d'Ischia entre le 1er janvier 2009 et le 30 septembre 2011. À partir du 1er octobre 2011, lorsque Alilauro a commencé à fournir des services soumis à des OSP d'Ischia à Naples tout au long de l'année, Caremar n'assurait pas de services de transport de passagers d'Ischia à Naples.

([221]) En ce qui concerne les services mixtes par transbordeur, l'escale à Procida ajoute environ 15 minutes au trajet (qui dure 1 heure 25 minutes sur la ligne directe Ischia-Naples). En ce qui concerne les services de transport de passagers par hydroptère, l'escale à Procida ajoute près de 30 minutes au trajet (qui dure 45 minutes sur la ligne directe Ischia-Naples).

[voir considérant 185 d)]. En ce qui concerne les services de transport de passagers, la seule autre entreprise à fournir de tels services sur cette route, à savoir SNAV, n'effectuait qu'une seule traversée quotidienne tout au long de l'année (toutes les autres traversées étant concentrées pendant la période estivale), à savoir la traversée quittant Ischia (Casamicciola) à 9 h 45 et Procida à 10 h 05. Ce service était manifestement insuffisant pour répondre aux besoins de transport maritime de la population locale, car il couvrait un moment de la journée qui ne correspondait pas aux besoins des navetteurs (principalement des travailleurs et des étudiants) d'Ischia et n'était fourni que dans une seule direction. En revanche, comme indiqué au considérant 39 d), Caremar devait assurer du 1er janvier 2009 au 31 septembre 2011 huit services quotidiens de transport de passagers tout au long de l'année et, à partir du 1er octobre 2011, dix services quotidiens de transport de passagers tout au long de l'année à des moments de la journée convenant aux navetteurs ([222]), deux traversées supplémentaires étant requises entre le 1er juin et le 30 septembre ([223]). Pour cette raison, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime et de services de transport de passagers sur cette ligne;

e) en ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida-Pouzzoles**, au cours de la période 2009-2011, Caremar fournissait sur cette ligne des services mixtes par transbordeur en concurrence avec Medmar. La situation concurrentielle décrite par l'Italie [voir considérant 185 e)] montre que les services fournis par Medmar comportant une escale à Procida n'étaient pas suffisants pour répondre aux besoins publics de la population locale, compte tenu de leur fréquence très limitée (une fois par jour tout au long de l'année dans le cadre d'OSP, avec une traversée supplémentaire quittant Ischia à 7 h 30 en période scolaire aux conditions du marché) et de leur concentration en début de matinée, le reste de la journée étant totalement négligé ([224]). Pour cette raison, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services mixtes de transport maritime sur cette ligne;

f) en ce qui concerne la ligne **Ischia-Procida**, la Commission observe qu'au cours de la période 2009-2011, Caremar ne devait assurer aucun service en plus des services déjà fournis sur les lignes Ischia-Procida-Pouzzoles et Ischia-Procida-Naples [voir considérant 39 f)]. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'apprécier la situation concurrentielle de ce segment séparément de la situation concurrentielle déjà décrite aux considérants 365 d) et 365 e) en ce qui concerne les lignes Ischia-Procida-Naples et Ischia-Procida-Pouzzoles;

g) en ce qui concerne la ligne **Procida-Pouzzoles**, au cours de la période 2009-2011, Caremar assurait des services de transport de passagers par hydroptère en concurrence avec Procida Lines, Gestour et Ippocampo, qui exploitaient des services mixtes par transbordeur sur cette ligne. Toutefois, les services fournis par les concurrents de Caremar ne pouvaient pas remplacer les services assurés par Caremar étant donné que les traversées par hydroptère sont beaucoup plus rapides que les traversées par transbordeur (trajet de 50 minutes en transbordeur contre 15 minutes en hydroptère). En tout état de cause, indépendamment du degré de substituabilité des services de transport de passagers et des services mixtes, les services fournis par les concurrents de Caremar tout au long de l'année, notamment par Gestour et Procida Lines parce qu'Ippocampo n'opérait que pendant la période estivale, étaient exploités à d'autres moments de la journée que les services assurés par Caremar ([225]) [voir considérant 185 g)]. Pour cette raison, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services de transport de passagers sur cette ligne;

([222]) À savoir au départ de Naples à **8 h 50** (9 h 55 jusqu'au 1er octobre 2011), **11 h 45**, **13 h 10**, **15 h 10** et **18 h 15**. Au départ d'Ischia à **7 h 30**, **10 h 10**, **13 h 05** (12 h 00 jusqu'au 1er octobre 2011), **14 h 30** (14 h 15 jusqu'au 1er octobre 2011) et **16 h 30** (16 h 15 jusqu'au 1er octobre 2011).

([223]) À savoir d'Ischia à Procida puis Naples à **19 h 35** (avec départ de Procida à 20 h 00), et de Naples à Procida puis Ischia à **20 h 55** (avec départ de Procida à 21 h 30).

([224]) Du 1er janvier 2009 au 30 septembre 2011, Medmar ne fournissait qu'un service aux conditions du marché, à savoir la traversée quittant Ischia à **7 h 30** en période scolaire (du 16 septembre au 14 juin), et deux services relevant d'OSP tout au long de l'année, à savoir les traversées quittant Ischia (Casamicciola) à **2 h 30** et quittant Pouzzoles à **4 h 10**.

([225]) Au départ de Procida, Caremar effectuait tout au long de l'année une traversée partant à 8 h 25 (8 h 10 à partir du 1er octobre 2011), tandis que Gestour effectuait tout au long de l'année des traversées partant à 6 h 50, 9 h 30, 11 h 20, 14 h 05 (jusqu'au 30 septembre 2011), 17 h 05 (jusqu'au 30 septembre 2011) et 18 h 55, et que Procida Lines effectuait des traversées partant à 5 h 50, 7 h 50, 10 h 45, 12 h 40, 15 h 25, 17 h 30 et 19 h 15. Au départ de Pouzzoles, Caremar effectuait une traversée partant à 8 h 55 (8 h 50 à partir du 1er octobre 2011), tandis que Gestour effectuait tout au long de l'année des traversées partant à 6 h 00, 8 h 30, 10 h 35, 12 h 55, 15 h 05 (jusqu'au 30 septembre 2011), 17 h 55 (jusqu'au 30 septembre 2011) et 19 h 50, et que Procida Lines effectuait des traversées partant à 5 h 05, 7 h 05, 9 h 25 (jusqu'au 30 septembre 2011), 11 h 50, 13 h 35, 16 h 25, 18 h 25 et 20 h 00.

h) en ce qui concerne la ligne **Procida-Naples**, au cours de la période 2009-2011, Caremar assurait des services de transport de passagers par hydroptère en concurrence avec SNAV et Medmar. Toutefois, jusqu'au 30 septembre 2011, Medmar n'effectuait aucune traversée en plus de celles assurées sur la ligne Ischia-Procida-Naples et SNAV n'effectuait qu'une seule traversée tout au long de l'année en plus de celles déjà assurées sur la ligne Ischia-Procida-Naples (quittant Procida à 7 h 35). À partir du 1er octobre 2011, Medmar effectuait une traversée quotidienne en plus de celles assurées sur la ligne Ischia-Procida-Naples (quittant Naples à 00 h 20) et SNAV a continué de n'effectuer qu'une seule traversée quotidienne tout au long de l'année, en plus de celles déjà assurées sur la ligne Ischia-Procida-Naples (quittant Naples à 12 h 30). Toutes ces traversées étaient effectuées dans le cadre d'OSP et à d'autres moments de la journée que les traversées assurées par Caremar ([226]) [voir considérant 185 h)]. En outre, même si l'on tient compte des services fournis par SNAV et Medmar sur la ligne Ischia-Procida-Naples, aucun opérateur maritime ne proposait des services de transport de passagers sur cette ligne aux conditions du marché tout au long de l'année, et les services de transport de passagers soumis à des OSP qu'assuraient Medmar et SNAV ne couvraient pas certaines plages horaires importantes pour garantir la connectivité des navetteurs quotidiens (entre 6 h 00 et 7 h 00 et entre 8 h 00 et 10 h 00 au départ de Procida, et entre 7 h 00 et 8 h 00 et entre 17 h 00 et 18 h 00 au départ de Naples). Pour ces raisons, la Commission estime que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché en ce qui concerne la prestation de services de transport de passagers sur cette ligne.

(366) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les OSP prévues dans la convention initiale prorogée pour l'exploitation des lignes dans la baie de Naples sont justifiées par un besoin public réel de garantir la continuité territoriale. En effet, au moment des prorogations de la convention initiale (en 2009 et 2010), les seules forces du marché (même avec l'imposition d'OSP) étaient insuffisantes pour répondre aux besoins de service public définis par l'Italie en matière de fréquence, de continuité et de régularité.

(367) En ce qui concerne les lignes dans l'archipel des îles Pontines, comme indiqué ci-dessus [voir considérant 34 b)], Caremar a assuré des services de transport de passagers et des services mixtes sur les lignes Ponza-Formia, Ponza-Anzio et Formia-Ventotene jusqu'au 31 mai 2011. Les OSP imposées à Caremar sur les lignes de l'archipel des îles Pontines concernaient les ports desservis, le type et la capacité des navires assurant les liaisons maritimes exploitées dans le cadre du régime de service public, la fréquence du service et les tarifs maximaux à appliquer [voir considérants 36 d), 36 e), 36 f) et 40 à 44].

(368) La Commission note qu'entre le 1er janvier 2009 et le 31 mai 2011, deux autres opérateurs, Vetor et/ou SNAP, proposaient un service de transport de passagers sur les lignes Ponza-Formia, Ponza-Anzio et Formia-Ventotene. Toutefois, comme l'Italie l'a expliqué, les services de Vetor et de SNAP ne pouvaient pas être considérés comme capables de remplacer les services assurés par Caremar en matière de continuité et de régularité (voir considérant 186).

(369) En particulier, sur la ligne **Ponza-Formia**, Vetor fournissait tout au long de l'année un service quotidien de transport de passagers par hydroptère dans le cadre d'OSP, tandis que Caremar assurait tout au long de l'année non seulement un service quotidien de transport de passagers par hydroptère, mais également deux services mixtes quotidiens par navire [voir considérant 36 d)]. Les services fournis par Vetor ne couvraient donc pas le transport de véhicules et de marchandises (envois postaux, par exemple), qui, selon l'Italie, était essentiel pour garantir une liaison quotidienne avec le continent pour les navetteurs se déplaçant avec leur véhicule. En ce qui concerne les services de transport de passagers, l'Italie a expliqué [voir considérant 185 a)] que Caremar était tenue de maintenir les navires sur l'île pendant la nuit afin d'assurer la première traversée de la journée et de garantir une liaison quotidienne avec le continent à des fins professionnelles ou d'études. La disponibilité de navires sur l'île pendant la nuit était également destinée à garantir le transport maritime vers le continent en cas d'urgence médicale ne pouvant pas être satisfaite par un transport en hélicoptère. La Commission conclut, dès lors, que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché sur cette ligne.

([226]) À savoir de Procida à Naples (trajet de 40 minutes) à **6 h 35** et **9 h 20** (9 h 25 entre le 1er octobre 2011 et le 16 janvier 2012), et de Naples à Procida (trajet de 40 minutes) à **7 h 30** et **17 h 45** (17 h 30 entre le 1er octobre 2011 et le 16 janvier 2012).

(370) Sur la ligne **Ponza-Anzio**, Vetor fournissait un service de transport de passagers par hydroptère aux conditions du marché quotidiennement en haute saison et le samedi en basse saison dans le cadre d'OSP, tandis que Caremar assurait un service quotidien de transport de passagers à grande vitesse en haute saison du lundi au samedi et deux services mixtes quotidiens le dimanche et les jours fériés tout au long de l'année [voir considérant 36 e)]. L'Italie a expliqué [voir considérant 185 b)] que les OSP étaient justifiées par des raisons de développement social et économique et visaient à garantir aux passagers disposant de véhicules la possibilité d'effectuer un trajet aller-retour au départ/à destination de Ponza tout au long de l'année au moins le dimanche et les jours fériés (par exemple, pour des visites à la famille). La Commission observe que les services fournis par Vetor ne couvraient pas les besoins de service public en matière de transport de véhicules et de marchandises (envois postaux, par exemple). En outre, les services de transport de passagers fournis par Vetor en haute saison aux conditions du marché visaient principalement le secteur touristique, tandis que la présence de Caremar visait à couvrir le trafic des résidents, notamment en garantissant des tarifs accessibles. La Commission conclut, dès lors, que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché sur cette ligne.

(371) Sur la ligne **Formia-Ventotene**, Vetor fournissait un service quotidien de transport de passagers par hydroptère en basse saison et un service supplémentaire chaque lundi en haute saison, tous les deux dans le cadre d'OSP, et SNAP fournissait un service quotidien de transport de passagers en haute saison par hydroptère aux conditions du marché. En revanche, Caremar assurait deux services mixtes quotidiens et deux ([227]) services quotidiens de transport de passagers tout au long de l'année [voir considérant 36 f)]. Les services fournis par Vetor et par SNAP ne couvraient pas les besoins de service public en matière de transport de véhicules et de marchandises (envois postaux, par exemple) et, en ce qui concerne le transport de passagers, étaient insuffisants pour garantir la continuité avec le continent compte tenu de leur fréquence et de leur régularité limitées. Comme l'Italie l'a expliqué [voir considérant 185 c)], les services assurés par Caremar permettaient aux résidents de se rendre sur le continent à des fins professionnelles ou d'études. En outre, étant donné que les navires de Caremar restaient sur l'île pendant la nuit, le transport maritime vers le continent en cas d'urgence médicale était garanti. La Commission conclut, dès lors, que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en considérant qu'il existait une défaillance du marché sur cette ligne.

Approche la moins préjudiciable

(372) La Commission observe que, compte tenu de la privatisation prévue de Caremar et afin de garantir la continuité des services publics gérés conformément à la convention initiale, l'Italie a décidé de proroger la convention initiale sans lui apporter de modifications (à l'exception du changement de méthode de compensation applicable à partir de 2010).

(373) La Commission reconnaît que la demande des usagers n'aurait pas pu être satisfaite au moyen des seules OSP sans compensation imposées aux concurrents de Caremar pour les lignes en cause. En effet, pour les raisons déjà exposées ci-dessus (considérants 262 à 265), le régime d'OSP en vigueur dans la baie de Naples n'était en aucun cas comparable aux OSP imposées à Caremar en vertu de la convention initiale prorogée. Il convient de rappeler qu'entre la fin décembre 2010 et le 1er octobre 2011, les concurrents de Caremar (à l'exception de Gestour et de Procida Lines) ont cessé de fournir les services dans le cadre d'OSP sans compensation. En l'absence de Caremar, la plupart des lignes de la baie de Naples seraient restées inexploitées [voir considérant 183 b)]. En ce qui concerne les lignes de l'archipel des îles Pontines, la Commission observe que l'offre des autres opérateurs sur ces lignes ne répondait pas (totalement) aux exigences en matière de régularité, de continuité, de capacité et de prix et que l'exploitation de la plupart des lignes (voire de toutes), en particulier en basse saison, était déficitaire, de sorte qu'en l'absence d'une compensation de service public, il est probable que ces lignes ne seraient aucunement exploitées. La Commission reconnaît de surcroît que, compte tenu du processus de privatisation de Caremar, proroger la convention initiale était le seul moyen de garantir la continuité des services publics dans l'attente de cette privatisation.

Conclusion

(374) Par conséquent, la Commission conclut que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant de SIEG les services faisant l'objet du mandat confié à Caremar pour les lignes visées aux considérants 365 et 367 à 371. Les doutes exprimés par la Commission dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012 sont donc levés.

([227]) Quatre services quotidiens le lundi.

9.3.2. *Nécessité d'un mandat précisant les OSP et les méthodes de calcul de la compensation*

(375) Comme indiqué à la section 2.3 de l'encadrement SIEG de 2011, la notion de SIEG au sens de l'article 106 du TFUE suppose que la responsabilité de la gestion du SIEG soit confiée à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes officiels.

(376) Ce ou ces actes doivent notamment mentionner: a) la nature précise et la durée des OSP; b) l'entreprise et le territoire concernés; c) la nature des droits exclusifs octroyés; d) les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation; et e) les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières.

(377) Dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant au fait que le mandat contenait une description complète de la nature des OSP de Caremar au cours de la période de prorogation. Toutefois, la Commission a également rappelé que divers éléments du mandat pouvaient être indiqués dans différents actes, sans que la définition des obligations soit pour autant inadéquate. Au cours de la période de prorogation, le mandat de Caremar était régi par la convention initiale (telle que modifiée et prorogée au fil du temps), par la décision n° 548/2007 de la Giunta Regionale du 1er avril 2007 définissant les OSP imposées à Caremar en ce qui concerne les types de navires, fréquences et horaires jusqu'au 30 septembre 2011, par la décision n° 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011 définissant les OSP imposées à Caremar en ce qui concerne les types de navires, fréquences et horaires pour la période allant du 1er octobre 2011 au 15 janvier 2012, par la décision n° 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011 définissant les OSP imposées à Caremar en ce qui concerne les types de navires, fréquences et horaires pour la période allant du 16 janvier 2012 au 31 juillet 2012 (voir considérants 36 et 38), par une série de décisions ad hoc de l'Italie, par la décision n° 111/2007 et par la loi n° 166/2009.

(378) Dans ce contexte, la Commission relève, tout d'abord, que la convention initiale prorogée, qui constitue le mandat de Caremar, est demeurée pleinement applicable jusqu'au 31 juillet 2012 (voir considérant 348).

(379) Les plans quinquennaux visés par la convention initiale prorogée indiquent les lignes et les ports à desservir, le type et la capacité des navires affectés aux liaisons maritimes en cause, les fréquences des liaisons et les tarifs à appliquer, y compris les tarifs préférentiels appliqués, notamment, aux résidents des régions insulaires. La Commission observe qu'en 2007, c'est-à-dire avant la première prorogation de la convention initiale, la Regione Campania a adopté, par la décision n° 548/2007 de la Giunta Regionale du 1er avril 2007, le plan quinquennal pour la période 2007-2011, qui a continué de s'appliquer sans modification en ce qui concerne le périmètre des OSP jusqu'au 30 septembre 2011. Ce plan était donc applicable au moment de la première prorogation de la convention initiale (en décembre 2008), de la deuxième prorogation de la convention initiale (en septembre 2009) et de la troisième prorogation de la convention initiale (en août 2010). Le plan quinquennal pour la période 2011-2015 a été adopté par la Regione Campania par la décision n° 443/2011 de la Giunta Regionale du 9 août 2011 et, tel que modifié par la décision n° 857/2011 de la Giunta Regionale du 30 décembre 2011, couvrait la période allant du 1er octobre 2011 à la fin de l'année 2015. Le plan quinquennal 2011-2015 s'appliquait sans modification à la période couverte par la convention initiale prorogée, du 1er octobre 2011 à son expiration le 31 juillet 2012. Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que les OSP que Caremar a dû respecter au cours de la période de prorogation ont été définies de manière suffisamment claire.

(380) La Commission a déjà souligné aux considérants 239 et 240 de la décision d'ouverture de 2011 que les paramètres nécessaires pour le calcul du montant de la compensation ont été établis à l'avance et décrits de manière claire. Ainsi, pour l'année 2009, la convention initiale prorogée (voir considérants 48 à 52) contient une liste exhaustive et précise des éléments de coût à prendre en considération, ainsi que la méthode de calcul du rendement du capital investi pour l'opérateur. Pour ce qui est de la période allant du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2012, la méthode pertinente a été définie par la décision n° 111/2007 (voir considérant 53). Plus précisément, cette décision fournit des informations détaillées sur les éléments de coût pris en considération et sur le rendement du capital investi. La convention initiale prorogée garantissait que la compensation se fondait sur les coûts effectivement supportés pour la prestation du service public et sur les recettes effectivement générées par celle-ci, ce qui permettait de détecter toute surcompensation éventuelle et de l'éviter aisément. Le cas échéant, l'État pouvait donc récupérer la surcompensation auprès de Caremar.

(381) Sur cette base, la Commission estime que, pour la période de prorogation de la convention initiale, les mandats ont clairement défini les OSP et dûment précisé leur durée, l'entreprise et le territoire concernés, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation, ainsi que les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières, comme prévu par l'encadrement SIEG de 2011.

9.3.3. *Durée du mandat*

(382) Comme indiqué au point 17 de l'encadrement SIEG de 2011, «[l]a durée du mandat doit se justifier au regard de critères objectifs, tels que la nécessité d'amortir des immobilisations incessibles. En principe, la durée du mandat ne devrait pas excéder la période nécessaire à l'amortissement comptable des principaux actifs indispensables à la prestation du SIEG».

(383) La Commission observe que les prorogations de la convention initiale étaient nécessaires pour garantir la continuité du service public jusqu'à l'achèvement de la privatisation.

(384) Étant donné que la durée des prorogations de la convention initiale était justifiée par la nécessité de privatiser Caremar et que ces prorogations ne rendaient pas la durée du mandat concernant le SIEG supérieure à la période nécessaire à l'amortissement comptable des navires utilisés par Caremar pour la prestation du SIEG (qui peut dépasser 25 ans), la Commission conclut que la convention initiale prorogée est conforme au point 17 de l'encadrement SIEG de 2011.

9.3.4. *Respect de la directive 2006/111/CE*

(385) Conformément au point 18 de l'encadrement SIEG de 2011, «[u]ne aide ne pourra être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 106, paragraphe 2, du traité que si l'autorité se conforme, le cas échéant, à la directive 2006/111/CE» relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises ([228]).

(386) De plus, selon le point 44 de l'encadrement SIEG de 2011, «[l]orsqu'une entreprise exerce des activités qui se situent à la fois dans le cadre du SIEG et en dehors de celui-ci, sa comptabilité interne doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au SIEG et ceux liés aux autres services dans le respect des principes énoncés au point 31».

(387) L'Italie a confirmé que Caremar n'avait été active que dans l'exécution des services publics au titre de la convention initiale prorogée. Par conséquent, Caremar ne saurait être considérée comme une «entreprise soumise à l'obligation de tenir des comptes séparés» en vertu de la directive 2006/111/CE ([229]) et les obligations de transparence prévues à l'article 1er, paragraphe 2, de cette directive ne s'appliquent pas, car elles ne concernent que les entreprises qui exercent également d'autres activités que les services d'intérêt économique général dont une entreprise est chargée.

(388) En ce qui concerne les obligations de transparence prévues à l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 2006/111/CE, la Commission observe que la convention initiale prorogée fait clairement ressortir les mises à disposition de ressources publiques effectuées directement par les pouvoirs publics en faveur de Caremar et l'utilisation effective de ces ressources publiques.

([228]) Directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises (JO L 318 du 17.11.2006, p. 17).

([229]) En vertu de l'article 2, paragraphe 1, point d), de la directive 2006/111/CE, on entend par «entreprise soumise à l'obligation de tenir des comptes séparés» toute entreprise titulaire de droits spéciaux ou exclusifs accordés par un État membre au sens de l'article 86 [l'article 106], paragraphe 1, du traité, ou qui est chargée de la gestion d'un service d'intérêt économique général au sens de l'article 86 [l'article 106], paragraphe 2, du traité et reçoit une compensation de service public sous quelque forme que ce soit en relation avec ce service, et qui exerce d'autres activités.

(389) Par conséquent, la Commission considère que le point 18 de l'encadrement SIEG est respecté et que le point 44 de l'encadrement SIEG de 2011 n'est pas applicable.

9.3.5. *Montant de la compensation*

(390) Le point 21 de l'encadrement SIEG de 2011 prévoit que «[l]e montant de la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net ([230]) de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable».

(391) En l'espèce, plus précisément en ce qui concerne la prorogation de la convention initiale, étant donné que la compensation constitue une aide illégale accordée avant son entrée en vigueur, le point 69 de l'encadrement SIEG de 2011 prévoit spécifiquement qu'aux fins de l'appréciation des aides d'État, le recours à la méthode du coût net évité conformément au point 24 de l'encadrement SIEG de 2011 n'est pas requis. En revanche, d'autres méthodes de calcul du coût net nécessaire à l'exécution des OSP peuvent être utilisées, telles que la méthode fondée sur la répartition des coûts. Cette méthode consiste à calculer le coût net comme la différence entre les coûts et les recettes d'un prestataire désigné liés à l'exécution des OSP, tels que précisés et estimés dans le mandat. Les points 28 à 38 de l'encadrement SIEG de 2011 définissent de manière plus détaillée les modalités d'application de cette méthode.

(392) Dans la décision d'ouverture de 2011 et dans la décision d'extension de 2012, la Commission avait émis des doutes au sujet de la prime de risque de 6,5 % appliquée à partir de 2010. En particulier, la Commission doutait que ce pourcentage corresponde à un niveau de risque approprié, compte tenu du fait qu'à première vue, Caremar ne semblait pas supporter les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services. Plus précisément, les éléments de coûts pris en considération pour le calcul de la compensation incluent tous les coûts relatifs à la prestation du service ainsi que les variations, dont celles, par exemple, du prix du carburant. La Commission a donc estimé, au cours de cette phase, que Caremar pouvait avoir reçu une surcompensation.

(393) En ce qui concerne le niveau du bénéfice raisonnable, la Commission observe que le rendement du capital a été calculé sur la base d'une prime de risque de 6,5 % selon la formule du CMPC ([231]). Comme déjà observé (voir considérant 280), cette prime de risque est parfaitement conforme à la prime de risque de 6,4 % que l'État membre a déterminée pour le secteur à l'aide d'analyses macroéconomiques.

(394) En outre, la Commission a comparé le rendement du capital investi de 6,5 % qui a été appliqué à Caremar avec la valeur médiane du rendement généré par un groupe de référence en 2008 et 2011 (soit les années qui ont précédé l'attribution des différents mandats à Caremar). Le groupe de référence est constitué de plusieurs opérateurs de transbordeurs qui proposaient des liaisons maritimes en Italie ou entre l'Italie et d'autres États membres ([232]), que la Commission juge suffisamment représentatifs de la situation du marché. Il ressort de l'analyse que le rendement du capital appliqué à Caremar est semblable au rendement médian généré par les sociétés du groupe de référence. Par conséquent, un rendement du capital de 6,5 % selon une perspective ex ante était également conforme aux risques que la société encourait dans le cadre de l'exécution des services publics en vertu de la convention initiale prorogée.

([230]) Dans ce contexte, le coût net s'entend comme le coût défini au point 25 de l'encadrement SIEG de 2011 ou comme le total des coûts supportés, déduction faite des recettes perçues, lorsque la méthode du coût net évité ne peut être appliquée.

([231]) La prime de risque ajoutée au taux sans risque donnait la valeur du coût du capital-risque nécessaire pour déterminer le taux de rendement du capital calculé sur la base du CMPC.

([232]) Ce groupe comprend notamment Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries et Caronte & Tourist. Les autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (telles que CIN, Laziomar, Siremar et Toremar) ont été exclues du groupe de référence.

(395) En ce qui concerne la question de savoir si cette prime reflète le niveau de risque encouru par Caremar dans le cadre de la prestation du SIEG, la Commission observe que les variations des prix du carburant ne pouvaient être prises en considération qu'au moyen d'une éventuelle adaptation annuelle du plafond tarifaire. Dès lors, le calcul de la compensation ne couvrait pas nécessairement l'augmentation des prix du carburant si cette augmentation n'entraînait pas des tarifs plus élevés, ce que confirme le fait que, comme le montre le tableau nº 12, Caremar a reçu une sous-compensation en 2011 et 2012, en raison d'une augmentation considérable du coût du carburant et d'une réduction du trafic de passagers résultant de la crise économique durant les années en question. Caremar a donc été exposée à des risques au cours de la période pertinente, ce qui ne lui a permis de bénéficier d'aucune marge bénéficiaire dans la pratique.

(396) Enfin, la Commission note que la décision nº 111/2007 fournie tient compte de certaines valeurs de marché applicables dans le secteur du cabotage maritime. Elle fixe les coûts admissibles aux fins des OSP et définit les principes de calcul applicables au taux de rendement du capital sur la base des informations, des conditions et des risques pertinents pour ce secteur particulier.

(397) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que le rendement du capital de 6,5 % est raisonnable.

(398) Dans ce contexte, sur la base de la comptabilité relative à chaque ligne présentée par l'Italie et représentée sous une forme agrégée dans le tableau nº 12, la Commission a vérifié que, pour les périodes allant de 2009 à juillet 2012 (convention initiale), la compensation effective de service public versée à Caremar ne dépassait pas la compensation admissible, y compris le rendement du capital de 6,5 %. En fait, les résultats d'exploitation de Caremar, tels qu'ils ont été audités pour l'ensemble de la période (2009-2012), montrent un résultat négatif:

Tableau nº 12

Coût net du service public assuré par Caremar au cours de la période allant de 2009 à juillet 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Total général
Total des recettes	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Total des coûts	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Amortissements	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Coût net du service public	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Rendement du capital (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Éligible à une compensation	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Compensation réelle	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Surcompensation/ sous-compensation	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) Le point 49 de l'encadrement SIEG de 2011 impose aux États membres de veiller à ce que la compensation octroyée pour la gestion du SIEG ne comporte pas de surcompensation (telle que définie au point 47 dudit encadrement) en faveur des entreprises. Entre autres choses, les États membres doivent être en mesure de fournir des éléments de preuve à la demande de la Commission. En outre, ils doivent procéder à des contrôles réguliers, ou veiller à ce que de tels contrôles soient effectués à la fin du mandat et, en tout état de cause, au minimum tous les trois ans. Cette pratique garantit que le montant de la compensation ne dépasse pas les coûts nets du service (auxquels on ajoute, en principe, le rendement du capital).

(400) L'Italie a confirmé, à la demande de la Commission, que le montant de la compensation octroyée à Caremar avait été vérifié, conformément à la décision n° 111/2007, qui établit un mécanisme de vérification à la fin de chaque période réglementaire de trois ans, pour les exercices 2010, 2011 et 2012 (jusqu'au 1er août 2012). En outre, l'Italie a fait valoir que l'exercice 2009 avait également été vérifié, pour des raisons de transparence et de responsabilité, même si la décision n° 111/2007 ne s'appliquait pas encore. À la suite de ces vérifications, l'Italie a détecté une sous-compensation, comme le montre le tableau n° 12.

(401) Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime que ces mesures sont suffisantes pour éviter et détecter toute surcompensation éventuelle. Par conséquent, le montant de la compensation octroyée à Caremar durant la période de prorogation de la convention initiale n'a donné lieu à aucune surcompensation au sens de la section 2.8 de l'encadrement SIEG de 2011.

9.3.6. *La priorité d'accostage*

(402) L'article 19 *ter*, paragraphe 21, de la loi n° 166/2009 précise clairement que la priorité d'accostage est nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles ainsi qu'au regard des OSP qui incombent aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Caremar. En effet, faute d'une telle priorité en faveur des entreprises chargées des OSP, ces entreprises pourraient être contraintes d'attendre leur tour avant de pouvoir accoster et enregistreraient, dès lors, des retards qui compromettraient l'objectif consistant à garantir aux voyageurs une connectivité fiable et pratique. Afin de répondre aux besoins de mobilité de la population des îles et de contribuer à leur développement économique, il est effectivement nécessaire de pouvoir compter sur des horaires réguliers. Qui plus est, la priorité d'accostage est nécessaire pour s'assurer que les ports attribuent les postes et horaires d'accostage de manière à permettre à l'opérateur de service public de respecter ses OSP.

(403) Dans ce contexte, la Commission considère que cette mesure a été accordée dans le but de permettre à Caremar de remplir ses OSP, qui constituent un véritable SIEG (voir section 9.3.1). L'Italie a également confirmé que la priorité d'accostage ne s'applique qu'aux services fournis dans le cadre du régime de service public.

(404) La Commission a déjà examiné en détail la compatibilité du SIEG et la compensation correspondante pour Caremar au cours de la période de prorogation de la convention initiale (voir sections 9.3.1 à 9.3.5). Elle considère, dès lors, que son appréciation de la compatibilité de la priorité d'accostage peut se limiter à établir si cette mesure est ou non susceptible de donner lieu à une surcompensation.

(405) La Commission considère que l'avantage monétaire susceptible de découler de la priorité d'accostage serait limité (voir considérant 225). Il s'ensuit que le risque de surcompensation résultant de cette mesure serait, lui aussi, limité. En outre, si cette mesure devait induire une réduction des coûts d'exploitation ou une augmentation des recettes de l'opérateur de service public, ces effets se refléteraient pleinement dans la comptabilité interne de l'opérateur. Par conséquent, les vérifications en matière de surcompensation qui ont été effectuées pour Caremar et décrites à la section 9.3.5 sont également appropriées pour déceler toute surcompensation éventuelle due à la priorité d'accostage.

(406) La Commission conclut, dès lors, que la priorité d'accostage — qui était indissolublement liée au service public assuré par Caremar durant la période de prorogation de la convention initiale — est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 106, paragraphe 2, du TFUE et à l'encadrement SIEG de 2011.

9.3.7. *Conclusion sur la compatibilité*

(407) Sur la base de l'appréciation exposée aux considérants 347 à 406, la Commission conclut que la compensation octroyée à Caremar pour la prestation de services maritimes, en vertu de la convention initiale prorogée, dans la baie de Naples entre le 1er janvier 2009 et le 31 juillet 2012 et dans l'archipel des îles Pontines entre le 1er janvier 2009 et le 31 mai 2011 ainsi que la priorité d'accostage respectent les conditions applicables de l'encadrement SIEG de 2011 et sont dès lors compatibles avec le marché intérieur, au sens de l'article 106 du TFUE.

10. **CONCLUSION**

(408) Eu égard à l'appréciation exposée ci-dessus, la Commission a décidé que la compensation de service public octroyée à Caremar en vertu de la convention initiale prorogée est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 106 du TFUE. En outre, étant donné que la priorité d'accostage est indissociablement liée à l'exécution du SIEG par Caremar, cette mesure est, elle aussi, compatible avec le marché intérieur, au sens de l'article 106 du TFUE.

(409) Par ailleurs, la Commission conclut que les mesures indiquées ci-après ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE:

— la compensation octroyée à Caremar pour la prestation de services maritimes dans le cadre du nouveau contrat de service public pour la période allant du 16 juillet 2015 au 15 juillet 2024, associée à l'activité de Caremar et à la priorité d'accostage en faveur de Caremar, étant donné qu'elle respecte les quatre conditions de l'arrêt Altmark,

— l'utilisation éventuelle, par Caremar, des fonds pour la modernisation des navires à des fins de liquidité, étant donné que Caremar n'a pas utilisé ces fonds à cette fin,

— les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Caremar et la possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour faire face aux besoins de liquidité, comme prévu par la loi n° 163/2010,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La compensation octroyée à Caremar et la priorité d'accostage pour la prestation de services maritimes dans le cadre de la prorogation de la convention initiale pour la période allant du 1er janvier 2009 au 31 juillet 2012 constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. L'Italie a mis à exécution l'aide en faveur de Caremar en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Cette aide est compatible avec le marché intérieur.

Article 2

L'attribution du nouveau contrat de service public pour la période allant du 16 juillet 2015 au 15 juillet 2024, y compris la compensation de service public versée sur la base de ce dernier, associée à la vente de l'activité de Caremar et à la priorité d'accostage, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 3

Caremar n'a pas fait usage de la possibilité d'utiliser, à titre temporaire, les ressources financières déjà engagées pour la modernisation et l'adaptation de la flotte afin de couvrir d'éventuels besoins urgents de liquidité, comme le prévoit la loi n° 163/2010. Par conséquent, cette mesure ne constitue pas une aide d'État en faveur de Caremar au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 4

Les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Caremar, prévues par la loi n° 163/2010, ne constituent pas une aide d'État en faveur de Caremar et de son acquéreur au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 5

La possibilité d'utiliser les ressources du *Fondo per le aree sottoutilizzate* pour faire face aux besoins de liquidité, comme prévu par la loi n° 163/2010, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 6

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Done at Brussels, 8 juillet 2024

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive