DECIZIA (UE) 2025/440 A COMISIEI

din 8 iulie 2024

privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Campania pentru Caremar și achizitorul acesteia, SNAV/Rifim

[notificată cu numărul C(2024) 4656]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 5 octombrie 2011, în urma mai multor plângeri ([2]) și schimburi de informații cu autoritățile italiene ([3]), Comisia a deschis procedura oficială de investigare cu privire la diverse măsuri adoptate de Italia în favoarea societăților fostului grup Tirrenia („decizia de inițiere a procedurii din 2011”) ([4]). Prin decizia din 7 noiembrie 2012, astfel cum a fost modificată la 19 decembrie 2012 („decizia de extindere din 2012”) ([5]), Comisia a extins procedura oficială de investigare la anumite măsuri suplimentare de sprijin public adoptate în favoarea societăților respective.

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

([2]) La 23 martie 2009, 9 decembrie 2009, 21 decembrie 2009, 6 ianuarie 2010, 27 septembrie 2010 și 12 octombrie 2010, Comisia a primit șase plângeri privind diferitele măsuri de sprijin adoptate de statul italian în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, care era alcătuit din societățile de transport maritim Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia”), Adriatica S.p.A. („Adriatica”), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar”), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar”), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar”) și Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar”).

([3]) În ceea ce privește Caremar, la 29 iulie 2010, autoritățile italiene au notificat Comisiei compensația pentru obligația de serviciu public plătită în 2009 și 2010 de statul italian către Caremar. Notificarea și schimburile ulterioare de informații cu autoritățile italiene, care, printre altele, au extins notificarea la compensația plătită până la sfârșitul anului 2011, au fost înregistrate cu numărul de caz N 338/2010. Cu toate acestea, măsura a fost ulterior înregistrată ca ajutor nenotificat cu numerele de caz SA 32014, SA 32015 și SA 32016, deoarece sprijinul de stat a fost pus în aplicare înainte ca Comisia să poată adopta o poziție cu privire la compatibilitatea acestuia cu piața internă. La 28 septembrie 2011, Italia a informat Comisia cu privire la intenția de a privatiza societățile regionale ale fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar.

([4]) Decizia de inițiere a procedurii din 2011 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO C 28, 1.2.2012, p. 18). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

([5]) Decizia de extindere din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO C 84, 22.3.2013, p. 58). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(2) Procedura oficială de investigare menționată anterior a fost deja închisă de Comisie în ceea ce privește Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar și Laziomar prin intermediul unor decizii separate adoptate pentru fiecare dintre aceste societăți ale grupului Tirrenia ([6]).

(3) În ceea ce privește Caremar, decizia de inițiere a procedurii din 2011 a vizat următoarele măsuri:

— compensațiile acordate pentru exploatarea mai multor rute maritime între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2011;

— prioritatea la acostare prevăzută de Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009 („Decretul-lege 135/2009”), transformat în Legea nr. 166 din 20 noiembrie 2009 („Legea 166/2009”);

— măsurile prevăzute de Decretul-lege nr. 125 din 5 august 2010 („Decretul-lege 125/2010”), transformat în Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 („Legea 163/2010”); și

— procesul de privatizare a Caremar.

(4) Italia a prezentat observații cu privire la măsurile vizate de decizia de inițiere a procedurii din 2011 la 15 noiembrie 2011, 30 noiembrie 2011 și 16 martie 2012. Prin scrisoarea din 19 iulie 2012, autoritățile italiene au furnizat informații suplimentare privind privatizarea Caremar. Aceste informații, care includeau o descriere detaliată a condițiilor impuse potențialilor ofertanți, nu au fost puse la dispoziția Comisiei la momentul adoptării deciziei de inițiere a procedurii din 2011. Autoritățile italiene au furnizat informații suplimentare la 4 octombrie 2012, în urma unei solicitări de informații trimise de Comisie la 18 iulie 2012.

(5) La 19 și 21 martie 2012, Caremar a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2011, care au fost transmise Italiei la 26 martie 2012. La 26 aprilie 2012, Italia a confirmat că împărtășește observațiile Caremar.

(6) De asemenea, Comisia a primit din partea mai multor societăți observații și plângeri cu privire la compensația acordată Caremar pentru furnizarea de servicii în Golful Napoli. Aceste plângeri au fost tratate de Comisie ca observații ale părților interesate în contextul procedurii oficiale de investigare, deoarece se refereau la același subiect care face obiectul deciziei de inițiere a procedurii din 2011.

(7) La 28 februarie 2012, societatea Alilauro S.p.A. („Alilauro”) a depus o plângere prin care reclama un ajutor de stat ilegal acordat Caremar ca urmare a prelungirii convenției inițiale. La 7 martie 2012, Alilauro și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2011.

([6]) Prin Decizia (UE) 2018/261 a Comisiei din 22 ianuarie 2014 privind ajutoarele de stat SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) puse în aplicare de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (JO L 49, 22.2.2018, p. 22), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește unele măsuri adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar. Prin Decizia (UE) 2022/756 a Comisiei din 30 septembrie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (JO L 138, 17.5.2022, p. 19), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește celelalte măsuri acordate Saremar. Prin Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332, 12.10.2020, p. 45), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Tirrenia și achizitorului acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione, pentru perioada 2009-2020. Prin Decizia (UE) 2022/348 a Comisiei din 17 iunie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Toscana pentru Toremar și achizitorul acesteia, Moby (JO L 64, 2.3.2022, p. 6), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Toremar și achizitorului acesteia, Moby S.p.A., pentru perioada 2009-2023. Prin Decizia (UE) 2022/448 a Comisiei din 17 iunie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Siremar și achizitorul acesteia, Società Navigazione Siciliana (JO L 97, 24.3.2022, p. 1), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Siremar și achizitorului acesteia, Società Navigazione Siciliana, pentru perioada 2009-2028. Prin Decizia (UE) 2022/1328 a Comisiei din 30 septembrie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Lazio pentru Laziomar și achizitorul acesteia, CLN (JO L 200, 29.7.2022, p. 154), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Laziomar și achizitorului acesteia, Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., pentru perioada 2011-2024.

(8) La 29 februarie 2012, Comisia a primit observații din partea societăților Medmar Navi S.p.A. („Medmar") și Navigazione Libera del Golfo S.r.l. („NLG"), la 1 martie 2012 din partea societății SNAV S.p.A. („SNAV") și a asociației Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei („ACAP"), iar la 5 martie 2012 din partea societății Grandi Navi Veloci („GNV"). La 16 martie 2012, Comisia a transmis Italiei observațiile prezentate de NLG, SNAV, ACAP și GNV, la care Italia nu a reacționat, în pofida unei atenționări trimise autorităților italiene la 1 octombrie 2012. La 19 martie 2012, Comisia a transmis observațiile Medmar Italiei, la care aceasta a răspuns la 24 aprilie 2012.

(9) La 7 noiembrie 2012, prin decizia de extindere din 2012, Comisia a extins procedura de investigare în ceea ce privește compensația pentru obligația de serviciu public plătită tuturor societăților fostului grup Tirrenia până la finalizarea procesului de privatizare. În ceea ce privește Caremar, extinderea a vizat următoarele măsuri:

— compensația acordată Caremar începând cu 1 ianuarie 2012 în aceleași condiții ca în 2011;

— compensația care trebuie plătită pentru furnizarea serviciului public în temeiul noului contract de servicii publice; și

— condițiile impuse de autoritățile italiene potențialilor ofertanți în cadrul procedurii de vânzare a Caremar;

— Italia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de extindere din 2012 prin scrisorile din 7 decembrie 2012 și 13 decembrie 2012.

(10) Comisia a primit observații și de la GNV la 3 decembrie 2012, de la Medmar la 29 februarie 2013 și la 5 martie 2013, de la NLG la 5 martie 2013 și de la Alilauro la 13 martie 2013.

(11) La 26 februarie 2013, 12 martie 2013 și 12 aprilie 2013, autoritățile italiene au prezentat informații suplimentare privind compensația și privatizarea Caremar.

(12) La 20 iunie 2014, autoritățile italiene au transmis Comisiei o copie a deciziei din 28 mai 2014 a Tribunalului Administrativ Regional al regiunii Campania de anulare a procedurii de licitație pentru privatizarea Caremar. Autoritățile italiene au informat Comisia că la Consiliul de Stat italian era pendinte o cale de atac împotriva acestei decizii a Tribunalului Administrativ Regional al regiunii Campania. La 10 februarie 2015, Consiliul de Stat italian a anulat decizia din 28 mai 2014 a Tribunalului Administrativ Regional al regiunii Campania și a confirmat atribuirea definitivă a activității Caremar către SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim").

(13) La 15 iulie 2015, Marworld Ship Management and Service S.p.A. („Marworld") a prezentat Comisiei o plângere privind procedura de privatizare a Caremar ([7]). Întrucât plângerea se referea la un subiect vizat de decizia de inițiere a procedurii din 2011 și de decizia de extindere din 2012, Comisia a considerat-o drept observații ale părților interesate în contextul procedurii oficiale de investigare.

([7]) Plângerea a fost înregistrată de Comisie în cazul SA.42685.

(14) Între 2014 și 2019, Comisia s-a concentrat asupra procedurii oficiale de investigare privind celelalte societăți ale grupului Tirrenia, acordând prioritate societăților Saremar ([8]) și Tirrenia ([9]), astfel cum au solicitat autoritățile italiene. Investigația a condus la adoptarea, în perioada 2014-2022, a deciziilor finale privind societățile Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar și Laziomar (a se vedea considerentul 2). În paralel, la 2 martie 2020, Comisia a încheiat investigația privind societățile grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, printre care și Caremar, pentru perioada 1992-2008 ([10]).

(15) La 25 ianuarie 2018, 14 martie 2019, 10 august 2021 și 8 decembrie 2022, Comisia a solicitat autorităților italiene informații suplimentare cu privire la Caremar. Autoritățile italiene au transmis aceste informații la 9 mai 2018, 31 mai 2019, 14 iunie 2019, 1 octombrie 2021, 27 decembrie 2022 și 3 februarie 2023. În plus, în perioada octombrie 2022-mai 2023 au avut loc mai multe schimburi de informații prin e-mail cu autoritățile italiene.

(16) La 29 mai 2024, Italia a acceptat, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din TFUE, coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 ([11]), și și-a exprimat acordul privind adoptarea și comunicarea prezentei decizii în limba engleză.

(17) Prezenta decizie închide procedura oficială de investigare inițiată prin decizia de inițiere a procedurii din 2011 și extinsă prin decizia de extindere din 2012 în ceea ce privește partea referitoare la măsurile acordate Caremar și achizitorului acesteia, și anume asociația temporară de întreprinderi SNAV/Rifim.

2. **CONTEXTUL**

(18) Caremar furnizează servicii de transport maritim în principal între Italia continentală (Napoli, Sorrento și Pozzuoli) și insulele Golfului Napoli (Capri, Ischia, Procida) și, până la 1 iunie 2011, și între Italia continentală (Formia și Anzio) și insulele Ponza și Ventotene din arhipelagul Pontino.

(19) Aceste servicii au fost prestate de Caremar în temeiul unor contracte de servicii publice cu obligații de serviciu public („OSP"). Prezenta decizie se referă la serviciile de transport maritim furnizate de Caremar pe baza: (i) contractului de servicii publice care urma să expire la sfârșitul anului 2008 („convenția inițială"), care a fost prelungit pentru a acoperi perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 iulie 2012; și (ii) a noului contract de servicii publice care acoperă perioada 16 iulie 2015-15 iulie 2024.

([8]) Prin scrisoarea din 14 mai 2013, regiunea Sardinia a solicitat Comisiei să separe de procedura oficială de investigare inițiată prin decizia de inițiere a procedurii din 2011 și extinsă prin decizia de extindere din 2012 măsurile privind Saremar și să acorde prioritate acestor măsuri, în special având în vedere privatizarea iminentă a societății.

([9]) Prin nota din 2 august 2017, autoritățile italiene au solicitat Comisiei să acorde prioritate încheierii investigației privind Tirrenia și cumpărătorul acesteia, CIN, având în vedere anumite clauze din contractul de vânzare încheiat cu CIN. În plus, dintre toate noile contracte de servicii publice încheiate cu achizitorii societăților fostului grup Tirrenia, contractul cu CIN a fost primul care a expirat.

([10]) Decizia (UE) 2020/1411 a Comisiei din 2 martie 2020 privind ajutorul de stat nr. C 64/99 (ex NN 68/99) pus în aplicare de Italia pentru societățile de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (Tirrenia Group) (JO L 332, 12.10.2020, p. 1).

([11]) Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385).

(20) În perioada 1 august 2012-15 iulie 2015, Caremar a furnizat servicii de transport maritim pe baza unui contract de servicii publice semnat între regiunea Campania și Caremar la 19 decembrie 2012 („contractul-punte") ([12]). Contractul respectiv prevedea continuarea serviciilor furnizate de Caremar în timpul prelungirii convenției inițiale în Golful Napoli de la 1 august 2012 (adică data la care prelungirea convenției inițiale prevăzută de Legea 163/2010 a încetat să se aplice). Contractul-punte urma să expire inițial la 31 decembrie 2012, dar a fost prelungit pentru prima dată până la 31 decembrie 2013 și, ulterior, prin diverse decizii executive ale regiunii Campania ([13]), până la 15 iulie 2015, adică data finalizării procesului de privatizare a Caremar și data intrării în vigoare a noului contract de servicii publice cu achizitorul Caremar. Contractul-punte nu intră în domeniul de aplicare al procedurii oficiale de investigare care face obiectul deciziei de inițiere a procedurii din 2011 și al deciziei de extindere din 2012 ([14]), prin urmare nu este evaluat de Comisie în prezenta decizie.

(21) Activitățile Caremar se limitează la furnizarea de servicii publice maritime încredințate de autoritățile italiene, și anume cele care fac obiectul convenției inițiale prelungite în primul rând, al contractului-punte și, ulterior, al noului contract de servicii publice.

(22) Grupul Tirrenia a fost deținut de Italia prin intermediul societății Fintecna ([15]) și, inițial, a inclus șase societăți, și anume Tirrenia, Adriatica S.p.A. („Adriatica"), Caremar, Saremar, Siremar și Toremar. Aceste societăți au furnizat servicii de transport maritim în temeiul unor contracte de servicii publice separate, încheiate cu Italia în 1991, în vigoare timp de 20 de ani, în perioada ianuarie 1989-decembrie 2008. Fintecna deținea 100 % din capitalul social al Tirrenia, care, la rândul ei, deținea integral societățile regionale Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar. Adriatica, o societate care exploata mai multe rute între Italia și Albania, Croația, Grecia și Muntenegru, a fuzionat cu Tirrenia în 2004.

(23) Scopul acestor contracte de servicii publice a fost acela de a garanta regularitatea și fiabilitatea serviciilor de transport maritim pentru rutele vizate. În acest scop, Italia a acordat compensații publice societăților grupului Tirrenia pentru serviciile furnizate în temeiul acestor contracte de servicii publice.

(24) Articolul 1 din convenția inițială prevedea că porturile deservite, tipul de nave utilizate și frecvența necesară a serviciului încredințat Caremar trebuiau să fie detaliate prin intermediul unor planuri cincinale. Ultimul plan cincinal aprobat oficial pentru Caremar este cel referitor la perioada 2000-2004; pentru perioada 2005-2008 s-a elaborat un plan, dar acesta nu a fost niciodată aprobat oficial de ministerele competente. Autoritățile italiene au explicat că planificarea pe termen mai lung nu a mai fost posibilă din cauza neincluderii în buget a fondurilor necesare și că, în schimb, guvernul a luat decizii *ad-hoc*.

([12]) Prin Decizia nr. 502 din 21 septembrie 2012, regiunea Campania a autorizat încheierea unui contract-punte cu Caremar, iar prin Decretul executiv regional nr. 314 din 19 decembrie 2012 a aprobat contractul-punte.

([13]) Contractul-punte a fost prelungit de mai multe ori până la finalizarea procesului de privatizare a Caremar (și anume prin Decizia executivă regională nr. 191 din 18 iunie 2013, până la 31 decembrie 2013; prin Decizia executivă regională nr. 632 din 27 decembrie 2013, până la 28 februarie 2014; prin Decizia executivă regională nr. 60 din 28 februarie 2014, până la 30 aprilie 2014; prin Decizia executivă regională nr. 123 din 29 aprilie 2014, până la 30 iunie 2014; prin Decizia executivă regională nr. 243 din 27 iunie 2014, până la 31 decembrie 2014; prin Decizia executivă regională nr. 697 din 23 decembrie 2014, până la 31 martie 2015 și prin Decizia executivă regională nr. 161 din 28 martie 2015, până cel târziu la 31 iulie 2015). Prin Legea nr. 228 din 24 decembrie 2012, Italia a autorizat plata către regiunea Campania a resurselor necesare pentru a garanta continuitatea teritorială a serviciilor maritime în zona regională până la finalizarea procesului de privatizare a Caremar.

([14]) A se vedea considerentele 54 și 55 din decizia de extindere din 2012.

([15]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) este deținută integral de Ministerul Economiei și Finanțelor din Italia și este specializată în gestionarea participațiilor și a proceselor de privatizare, ocupându-se, de asemenea, de proiecte de raționalizare și de restructurare a societăților care se confruntă cu dificultăți de ordin industrial, financiar sau organizațional.

(25) Convenția inițială dintre Italia și Caremar a fost deja evaluată de Comisie în Decizia (UE) 2020/1411 ([16]) prin care s-a încheiat investigația privind ajutorul de stat acordat societăților grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, pentru perioada 1992-2008 ([17]). În decizia respectivă, Comisia a concluzionat că ajutorul acordat Caremar pentru furnizarea de servicii de cabotaj maritim constituia un ajutor existent.

(26) Serviciile de cabotaj maritim furnizate sunt concepute în esență pentru a răspunde cerințelor de mobilitate ale comunităților locale și erau comparabile cu o rețea de transport suburban din punctul de vedere al frecvenței și al orarului, în special în ceea ce privește Golful Napoli.

3. MĂSURILE CARE FAC OBIECTUL INVESTIGAȚIEI OFICIALE

(27) Investigația oficială care face obiectul deciziei de inițiere a procedurii din 2011 și al deciziei de extindere din 2012 în ceea ce privește Caremar se referă la următoarele măsuri:

(a) compensația acordată Caremar pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul convenției inițiale prelungite (adică de la 1 ianuarie 2009 până la 31 iulie 2012);

(b) prioritatea la acostare prevăzută de Legea 166/2009;

(c) măsurile prevăzute de Legea 163/2010;

(d) privatizarea Caremar, inclusiv condițiile impuse de autoritățile italiene potențialilor ofertanți în cadrul procedurii de vânzare a Caremar;

(e) compensația acordată pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul noului contract de servicii publice.

3.1. Organizarea serviciilor de transport maritim ale Caremar între 1 ianuarie 2009 și 31 iulie 2012

3.1.1. *Obligațiile de serviciu public*

(28) Articolul 26 din Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008 („Decretul-lege 207/2008”), transformat în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009 („Legea 14/2009”), a prevăzut prelungirea convenției inițiale (precum și a contractelor de servicii publice încredințate celorlalte societăți ale grupului Tirrenia), care inițial urma să expire la 31 decembrie 2008, cu o perioadă de un an, până la 31 decembrie 2009.

([16]) Decizia (UE) 2020/1411 a Comisiei din 2 martie 2020 privind ajutorul de stat nr. C 64/99 (ex NN 68/99) pus în aplicare de Italia pentru societățile de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (Tirrenia Group) (JO L 332, 12.10.2020, p. 1).

([17]) La 6 august 1999, Comisia a inițiat procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește compensația plătită celor șase societăți ale grupului Tirrenia, printre care și Caremar. În etapa de investigare, autoritățile italiene au solicitat disjungerea cazului grupului Tirrenia astfel încât să se poată acorda prioritate pronunțării unei hotărâri definitive cu privire la Tirrenia. Această solicitare a fost motivată de autoritățile italiene prin planul de privatizare a grupului, începând cu Tirrenia, și prin intenția lor de a accelera procesul legat de societatea respectivă. Comisia a decis că poate da curs cererii autorităților italiene și, prin Decizia 2001/851/CE a Comisiei din 21 iunie 2001 privind ajutoarele de stat acordate de Italia companiei de transport maritim Tirrenia di Navigazione (JO L 318, 4.12.2001, p. 9), a încheiat procedura inițiată cu privire la ajutorul acordat Tirrenia. Ajutorul a fost declarat compatibil sub rezerva anumitor angajamente asumate de autoritățile italiene. Prin Decizia 2005/163/CE a Comisiei din 16 martie 2004 privind ajutorul de stat plătit de Italia companiilor de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (grupul Tirrenia) (JO L 53, 26.2.2005, p. 29), Comisia a declarat compensația acordată de Italia societății Caremar și celorlalte societăți ale grupului Tirrenia (cu excepția Tirrenia, care a făcut obiectul Deciziei 2001/851/CE a Comisiei) ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă cu condiția respectării unei serii de angajamente de către autoritățile italiene și parțial incompatibilă cu piața internă. Decizia 2005/163/CE a fost anulată de Tribunal prin Hotărârea din 4 martie 2009 (cauze conexate), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA și alții (T-292/04) și Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) /Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:T:2009:48. Pentru a se conforma hotărârii respective, Comisia a redeschis procedura oficială de investigare, care a fost în cele din urmă încheiată prin Decizia (UE) 2020/1411.

(29) Articolul19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, prevedea că, având în vedere privatizarea societăților grupului Tirrenia, participația Caremar va fi transferată de la societatea-mamă Tirrenia către regiunea Campania, fără a se plăti vreo contraprestație. Ulterior, regiunea Campania urma să transfere regiunii Lazio ramura de activitate din cadrul Caremar care asigura legăturile de transport cu arhipelagul Pontino în mod individual, sub denumirea Laziomar ([18]).

(30) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, preciza și faptul că, până la 31 decembrie 2009, vor fi încheiate noi contracte de servicii publice între statul italian și Tirrenia și Siremar. În mod similar, serviciile regionale aveau să fie consacrate în proiectele de contracte de servicii publice care urmau să fie încheiate între autoritățile regionale ale Sardiniei și ale Toscanei și Saremar, respectiv Toremar până la 31 decembrie 2009 și între regiunea Campania și Caremar până la 28 februarie 2010. Proiectele de noi contracte de servicii publice urmau să facă obiectul unei proceduri de licitație alături de societățile însele și urmau să fie semnate cu cumpărătorii odată cu finalizarea privatizării fiecăreia dintre societățile respective ([19]).

(31) În acest scop, în ceea ce privește Caremar, articolul19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, a prelungit din nou convenția inițială, de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010.

(32) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, a stabilit, de asemenea, plafoane anuale fixe ale compensației pentru furnizarea de servicii publice începând cu 1 ianuarie 2010 (în temeiul prelungirii convenției inițiale, precum și în temeiul noilor contracte de servicii publice). În ceea ce privește Caremar, acest plafon a fost stabilit la un total de 29 869 832 EUR ([20]).

(33) Articolul 1 alineatul (5-bis) din Decretul-lege 125/2010, transformat în Legea 163/2010, a prevăzut prelungirea suplimentară a convenției inițiale de la 1 octombrie 2010 până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar, care au avut loc la 19 iulie 2012 și, respectiv, la 31 iulie 2012. Prin urmare, în ceea ce privește Caremar, convenția inițială prelungită s-a aplicat până la 31 iulie 2012.

(34) Rutele OSP exploatate de Caremar în temeiul convenției inițiale prelungite au fost:

(a) în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012, opt rute în Golful Napoli (Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Napoli, Procida/Pozzuoli) – în perioada respectivă, OSP impuse Caremar au avut doar modificări foarte marginale în ceea ce privește frecvențele și orarele (astfel cum sunt rezumate în considerentul 39); și

(b) în perioada 1 ianuarie 2009-31 mai 2011 ([21]), trei rute în arhipelagul Pontino (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – în perioada respectivă, OSP impuse Caremar pentru aceste rute nu s-au modificat.

([18]) Acest transfer a fost formalizat la 1 iunie 2011.
([19]) Articolul 19-*ter* alineatul (10) din Decretul-lege 166/2009.
([20]) Din care 19 839 226 EUR de la Campania și 10 030 606 EUR de la Lazio.
([21]) Începând cu 1 iunie 2011, aceste rute au fost exploatate de societatea Laziomar nou-constituită. Comisia a evaluat compensația acordată Laziomar pentru exploatarea acestor rute în perioada 1 iunie 2011-14 ianuarie 2024 în decizia sa din 30 septembrie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Lazio pentru Laziomar (JO L 200, 29.7.2022, p. 154), a se vedea nota de subsol 6.

Figura 1

Rutele exploatate de Caremar în Golful Napoli în perioada 2009-2012

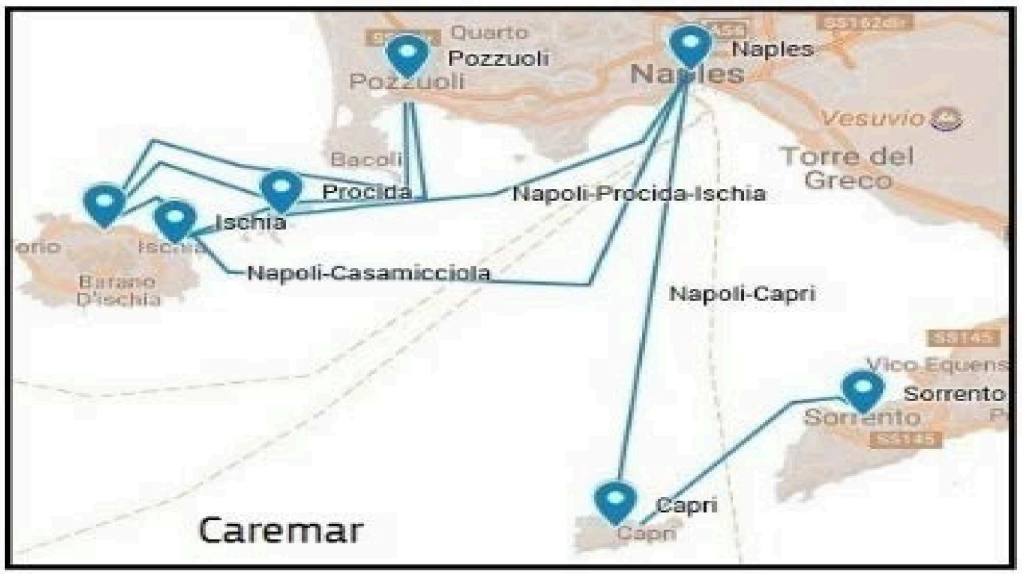
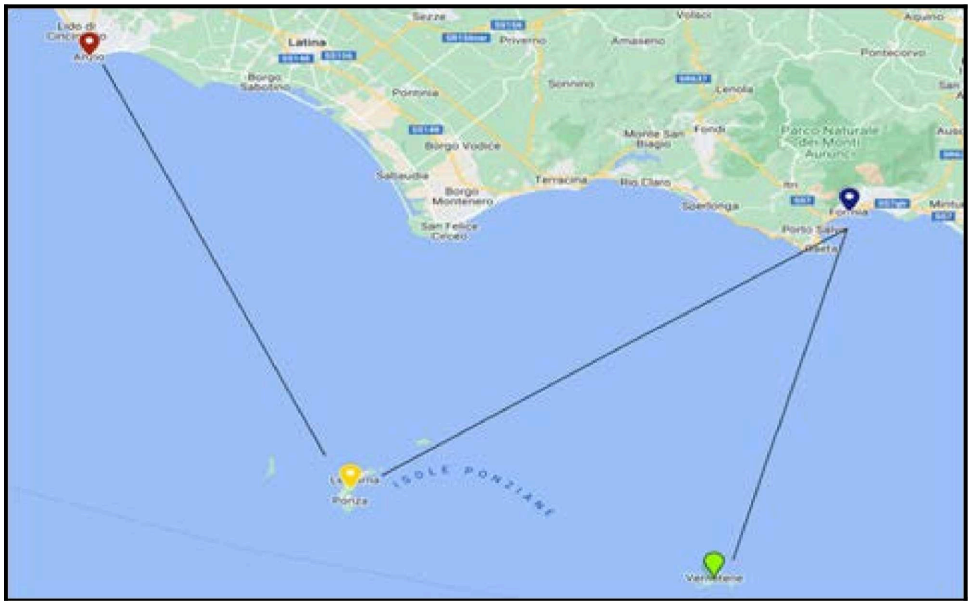


Figura 2

Rutele exploatate de Caremar în arhipelagul Pontino în perioada 2009-2011



(35) Obligațiile aferente rutelor menționate în considerentul 34 erau aceleași cu cele impuse Caremar în temeiul convenției inițiale și au rămas aproape neschimbate, cu excepția unor variații în ceea ce privește frecvențele și orarele care au fost introduse de regiunea Campania de-a lungul anilor în cadrele privind acostarea („*quadri accosti*”), aprobate și publicate de regiunea Campania, pentru a adapta oferta la cererea utilizatorilor, astfel cum se explică mai jos.

(36) La 1 ianuarie 2009, adică la momentul primei prelungiri a convenției inițiale ([22]), OSP impuse Caremar în ceea ce privește tipul de nave, frecvențele și orarele erau aceleași cu cele definite în cadrul convenției inițiale ([23]). Mai exact:

(a) Pe ruta **Capri/Sorrento**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, opt servicii mixte zilnice (și anume transportul de călători, de vehicule și de efecte poștale) cu feribotul rapid („TMV" ([24])) ([25]).

(b) Pe ruta **Capri/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, către/de la Napoli (Calata Massa) ([26]) șase servicii mixte zilnice cu TMV (călătorie de 50 de minute)/feribotul (călătorie de 1 oră și 20 de minute) ([27]). În plus, Caremar trebuia să furnizeze opt servicii mixte suplimentare pe perioada verii: șapte cu TMV/feribotul pe întreaga perioadă de vară ([28]) și încă unul cu TMV numai în perioada 1 iunie-30 septembrie ([29]).

(c) Pe ruta **Ischia/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, trei servicii mixte zilnice cu feribotul către Napoli (Calata Massa) ([30]) și patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante către/de la Napoli (Beverello) ([31]).

(d) Pe ruta **Ischia/Procida/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, 14 servicii mixte zilnice cu feribotul către/de la Napoli (Calata Massa) ([32]) și opt servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante către/de la Napoli (Beverello) ([33]).

(e) Pe ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, șase servicii mixte zilnice cu feribotul ([34]).

(f) Pe ruta **Ischia/Procida**, Caremar nu trebuia să furnizeze niciun serviciu în plus față de cele deja furnizate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli.

(g) Pe ruta **Procida/Pozzuoli**, în plus față de cursele care urmau să fie efectuate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, două servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante ([35]).

([22]) Prevăzută de Decretul-lege 207/2008, transformat în Legea 14/2009, a se vedea considerentul 28.

([23]) Decizia executivă regională nr. 548 din 1 aprilie 2007.

([24]) TMV este acronimul pentru „Traghetto Motonave Veloce".

([25]) Și anume de la Capri la Sorrento (călătorie de 25 de minute) la orele **7.00**, **8.40**, **13.40** și **18.15** și de la Sorrento la Capri (călătorie de 20 de minute) la orele **7.45**, **9.25**, **14.30** și **19.00**.

([26]) Portul Napoli are mai multe cheiuri, cele mai importante fiind cheiul Calata Massa (pentru TMV și feriboturi) și cheiul Beverello (pentru nave cu aripi portante).

([27]) Și anume de la Napoli la Capri la orele **5.40** (cu TMV), **17.00** (cu TMV) și **18.40** (cu feribotul) și de la Capri la Napoli la orele **14.50** (cu feribotul), **15.40** (cu TMV) și **19.50** (cu TMV).

([28]) Și anume de la Napoli la Capri la orele **7.35** (cu feribotul), **12.15** (cu TMV) și **12.55** (cu feribotul) și de la Capri la Napoli la orele **5.45** (cu feribotul), **9.30** (cu feribotul), **10.25** (cu TMV) și **20.05** (cu TMV), care a fost mutat la ora 22.20 în perioada 1 iunie-30 septembrie.

([29]) Și anume de la Napoli la Capri la ora **21.10**.

([30]) Și anume de la portul Ischia la Napoli (călătorie de 1 oră și 25 de minute) la orele **9.00**, **13.50** și **20.10**.

([31]) Și anume de la portul Ischia la Napoli (călătorie de 45 de minute) la orele **6.50** și **8.50** și de la Napoli la portul Ischia (călătorie de 45 de minute) la orele **7.50** și **18.15**.

([32]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (durată totală de 1 oră și 40 de minute) la orele **6.25** (cu plecare din Procida la 7.30), **8.55** (cu plecare din Procida la ora 10.00), **10.40** (cu plecare din Procida la ora 11.55), **14.30** de la Napoli la Procida (cu plecare din Procida la ora 15.35), **15.40** (cu plecare din Procida la ora 16.45), **17.30** (cu plecare din Procida la ora 18.35), **19.20** (cu plecare din Procida la ora 20.25) și **21.55** (cu plecare din Procida la ora 23.00). De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la orele **6.45** (cu plecare din Procida la ora 7.15), **12.30** (cu plecare din Procida la ora 12.55), **15.20** (cu plecare din Procida la ora 16.50), **17.15** (cu plecare din Procida la ora 17.45) și **19.30** (cu plecare din Procida la ora 20.00).

([33]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **9.55** (cu plecare din Procida la ora 10.35), **13.10** (cu plecare din Procida la ora 13.50), **15.10** (cu plecare din Procida la ora 15.50) și **20.20** (cu plecare din Procida la ora 20.55).
De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **12.00** (cu plecare din Procida la ora 12.10), **14.15** (cu plecare din Procida la ora 15.05), **16.15** (cu plecare din Procida la ora 16.25) și **19.10** (cu plecare din Procida la ora 19.20).

([34]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli (călătorie de 1 oră în total) la orele **8.30** (cu plecare din Procida la ora 8.50), **11.20** (cu plecare din Procida la ora 11.40) și **17.35** (cu plecare din Procida la ora 18.00).
De la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră în total) la orele **9.55** (cu plecare din Procida la ora 10.30), **13.50** (cu plecare din Procida la ora 14.20) și **18.55** (cu plecarea din Procida la ora 19.30).

([35]) Și anume de la Procida la Pozzuoli (călătorie de 15 minute) la ora **8.25** și de la Pozzuoli la Procida (călătorie de 15 minute) la ora **8.50**.

(h) Pe ruta **Procida/Napoli**, în plus față de cursele care urmau să fie efectuate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante ([36]).

(i) Pe ruta **Ponza/Formia**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, două servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 2 ore și 30 de minute) și un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante.

(j) Pe ruta **Ponza/Anzio**, Caremar trebuia să furnizeze două servicii zilnice de transport de călători de mare viteză în sezonul de vârf, de luni până sâmbătă, și patru servicii mixte zilnice în zilele de duminică și de sărbătoare.

(k) Pe ruta **Formia/Ventotene**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, două servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 2 ore) și două ([37]) servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante (călătorie de 60 de minute).

(37) OSP menționate anterior nu s-au modificat la 1 ianuarie 2010 și 1 octombrie 2010, adică la momentul celei de a doua și al celei de a treia prelungiri a convenției inițiale ([38]).

(38) În urma unei consultări publice desfășurate în perioada noiembrie-decembrie 2010, prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011 și Decretul executiv de punere în aplicare nr. 172 din 21 septembrie 2011, regiunea Campania a adoptat un program trienal (2011-2013) care prevedea servicii minime în Golful Napoli. În ceea ce privește Caremar, programul respectiv a confirmat rutele exploatate și obligațiile îndeplinite în mod tradițional de Caremar în temeiul convenției inițiale și a introdus unele variații ale orarelor serviciilor, în vigoare de la 1 octombrie 2011 până la 31 decembrie 2013 ([39]). Programul a fost modificat marginal de regiunea Campania prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011 (care se aplica numai pentru Caremar), care a introdus unele modificări ale orarelor și ale frecvenței serviciilor prezentate în programul trienal, în vigoare de la 16 ianuarie 2012. Aceste modificări au fost decise de regiunea Campania ca urmare a solicitărilor formulate de comunitățile locale și de municipalități de a adapta anumite orare și frecvențe la necesitățile navetiștilor ([40]). Programul trienal 2011-2013 a fost ulterior prelungit de regiunea Campania până la sfârșitul anului 2015 prin intermediul altor acte legislative ([41]) și a devenit parte a noului contract de servicii publice (a se vedea considerentul 83).

(39) Modificările introduse de regiunea Campania în ceea ce privește OSP îndeplinite de Caremar în Golful Napoli prin intermediul programului trienal 2011-2013 menționat în considerentul 38 pot fi rezumate după cum urmează:

(a) Pe ruta **Capri/Sorrento**, Caremar trebuia să furnizeze în continuare opt servicii mixte zilnice cu TMV pe tot parcursul anului [însă orarul din 2009 menționat în considerentul 36 litera (a) a fost supus de două ori unor ajustări minime ale orelor, prima dată de la 1 octombrie 2011 ([42]) și a doua oară de la 16 ianuarie 2012 ([43])].

([36]) Și anume de la Procida la Napoli (călătorie de 40 de minute) la orele **6.35** și **9.20** și de la Napoli la Procida (călătorie de 40 de minute) la orele **7.30** și **17.45**.

([37]) Patru servicii zilnice în zilele de luni.

([38]) Prevăzute de Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, a se vedea considerentul 31, și, respectiv, de Decretul-lege 125/2010, transformat în Legea 163/2010, a se vedea considerentul 33.

([39]) Pentru o descriere a discuțiilor care au condus la definirea programului trienal adoptat prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011, a se vedea considerentele 178-181.

([40]) În special, necesitatea de a asigura servicii de transport adecvate pentru elevii care locuiesc în Ischia, dar care studiază în Procida, astfel cum se explică în considerentele Deciziei executive regionale nr. 857 din 30 decembrie 2011, ceea ce a implicat unele variații ale orarelor și o ușoară creștere a numărului de legături cu insula Procida.

([41]) Și anume Decizia executivă regională nr. 632 din 27 decembrie 2012 (care vizează perioada până la 30 septembrie 2014) și Decizia executivă regională nr. 230 din 5 mai 2015 (care vizează perioada până la 31 decembrie 2015).

([42]) Și anume de la Capri la Sorrento (călătorie de 25 de minute) la orele **7.00**, **8.40**, **13.35** (în loc de 13.40) și **18.30** (în loc de 18.15) și de la Sorrento la Capri (călătorie de 20 de minute) la orele **7.45**, **9.25**, **14.25** (în loc de 14.30) și **19.00** pe perioada verii (dar la ora 19.15 în perioada de iarnă).

([43]) Și anume de la Capri la Sorrento (călătorie de 25 de minute) la orele **7.00**, **8.40**, **13.35** (în loc de 13.40) și **18.45** (în loc de 18.30) și de la Sorrento la Capri (călătorie de 20 de minute) la orele **7.45**, **9.25**, **14.30** (în loc de 14.25) și **19.25** (în loc de ora 19.00 vara și ora 19.15 iarna).

(b) Pe ruta **Capri/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze în continuare, pe tot parcursul anului, de la/către Napoli (Calata Massa) șase servicii mixte zilnice, cu unele modificări ale orarelor începând cu 1 octombrie 2011 ([44]) și cu 16 ianuarie 2012 ([45]) față de cele prezentate în considerentul 36 litera (b). Cele opt servicii mixte suplimentare care urmau să fie furnizate pe perioada verii [a se vedea considerentul 36 litera (b)] au devenit începând cu 1 octombrie 2011 (cu modificări marginale ale orarelor începând cu 16 ianuarie 2012): șase servicii suplimentare mixte zilnice care urmau să fie furnizate pe tot parcursul anului (cu orare diferite pentru perioada de vară ([46]) și pentru perioada de iarnă ([47])) și alte două servicii suplimentare care urmau să fie furnizate numai în perioada 1 iunie-30 septembrie ([48]).

(c) Pe ruta **Ischia/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, trei servicii mixte zilnice cu feribotul [cu modificări marginale ale orarelor menționate în considerentul 36 litera (c) de la 1 octombrie 2011 ([49]) și de la 16 ianuarie 2012 ([50])]. Începând cu 16 ianuarie 2012, a fost inclus un serviciu mixt zilnic suplimentar cu feribotul, Caremar trebuind să efectueze o cursă suplimentară cu feribotul către portul Casamicciola din Ischia ([51]). În ceea ce privește serviciile de transport de călători cu nave cu aripi portante către/de la Napoli (Beverello), numărul de curse care urmau să fie efectuate de Caremar a fost redus în timp. De fapt, între 1 ianuarie 2009 și 30 septembrie 2011, Caremar trebuia să furnizeze patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante [a se vedea considerentul 36 litera (c)]. Aceste patru curse nu au mai fost incluse în orar de la 1 octombrie 2011 și au fost reintroduse doar parțial de la 16 ianuarie 2012, odată cu impunerea obligației Caremar de a asigura un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante de la Napoli către portul Ischia ([52]).

(d) Pe ruta **Ischia/Procida/Napoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, mai multe servicii mixte zilnice cu feribotul către/de la Napoli (Calata Massa) și servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante către/de la Napoli (Beverello). În ceea ce privește serviciile mixte, numărul de curse care urmau să fie efectuate de Caremar a fost redus ușor, treptat, de-a lungul timpului. De fapt, cele 14 servicii mixte zilnice care urmau să fie furnizate de Caremar pe tot parcursul anului [a se vedea considerentul 36 litera (d)] au fost reduse la 13 de la 1 octombrie 2011 ([53]) (respectiv unul din portul Casamicciola din Ischia ([54]) și 12 către/de la portul Ischia ([55])), fiind ulterior reduse la 10 de la 16 ianuarie 2012 ([56]) (respectiv unul din portul Casamicciola din Ischia ([57]) și nouă către/de la portul

([44]) Și anume de la Napoli la Capri cu TMV: la orele **5.35** (în loc de 5.40), **12.00** și **17.00** și de la Capri la Napoli cu TMV: la orele **10.25**, **15.30** (în loc de 15.40) și **19.55** (în loc de 19.50).

([45]) Și anume de la Napoli la Capri cu TMV: la orele **5.35** (în loc de 5.40), **12.00** și **17.25** (în loc de 17.00) și de la Capri la Napoli cu TMV: la orele **10.20** (în loc de 10.25), **15.35** (în loc de 15.30) și **20.15** (în loc de 19.55).

([46]) Și anume de la Napoli la Capri cu feribotul: la orele **7.35**, **13.00** și **18.40** și de la Capri la Napoli la orele **5.45**, **9.20** și **14.50**. La 16 ianuarie 2012, orarul era următorul: de la Napoli la Capri cu feribotul: la orele **7.25**, **13.00** și **18.35** și de la Capri la Napoli cu feribotul: la orele **5.40**, **9.20** și **14.50**.

([47]) Și anume de la Napoli la Capri cu feribotul: la orele **9.05** și **14.20** și de la Capri la Napoli cu feribotul: la orele **6.45**, **11.00**, **16.15** și **20.10**. La 16 ianuarie 2012, orarul era următorul: de la Napoli la Capri cu feribotul: la orele **9.00** și **14.20** și de la Capri la Napoli cu feribotul: la orele **6.45**, **11.00**, **16.15** și **20.10**.

([48]) Și anume de la Napoli la Capri cu TMV: la ora **21.20** și de la Capri la Napoli cu TMV la ora **23.30**. La 16 ianuarie 2012, orarul era următorul: de la Napoli la Capri cu TMV la ora **21.35** și de la Capri la Napoli cu TMV la ora **23.50**.

([49]) Și anume de la Ischia la Napoli (călătorie de 1 oră și 25 de minute) la ora **8.45** și de la Napoli la Ischia (călătorie de 1 oră și 20 de minute) la orele **16.05** și **20.25**.

([50]) Și anume de la Ischia la Napoli (călătorie de 1 oră și 25 de minute) la ora **8.45** și un serviciu suplimentar la ora **13.50** și de la Napoli la Ischia (călătorie de 1 oră și 20 de minute) la ora 20.15 (în loc de 20.25**,** cel de la ora 16.05 fiind eliminat).

([51]) Și anume de la Napoli la Ischia (călătorie de 1 oră și 15 minute) la ora **15.45**.

([52]) Și anume de la Napoli la Ischia (călătorie de 1 oră și 5 minute) la ora **14.45**.

([53]) Cursa de la ora 15.40 de la Napoli la Procida și apoi la portul Ischia a fost eliminată.

([54]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli (călătorie de 1 oră în total) la ora **12.55** din portul Casamicciola (cu plecare din Procida la ora 13.35).

([55]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la orele **6.25** (cu plecare din Procida la ora 7.30), **9.10** (în loc de 8.55, cu plecare din Procida la ora 10.20), **10.45** (în loc de 10.40, cu plecare din Procida la ora 11.45), **15.15** (în loc de 14.30, cu plecare din Procida la ora 16.15), **17.45** (în loc de 17.30, cu plecare din Procida la ora 18.45), **19.30** (în loc de 19.20, cu plecare din Procida la ora 20.30) și **22.15** (în loc de 21.55, cu plecare din Procida la ora 23.15). De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la orele **7.00** (în loc de 6.45, cu plecare din Procida la ora 7.30), **13.55** (în loc de 12.30, cu plecare din Procida la ora 14.35), **15.30** (în loc de 15.20, cu plecare din Procida la ora 16.15), **17.25** (în loc de 17.15, cu plecare din Procida la ora 18.05) și **19.55** (în loc de 19.30, cu plecare din Procida la ora 20.30).

([56]) Cursele de la orele 7.00 și 13.55 de la Ischia la Procida și apoi la portul Ischia au fost eliminate.

([57]) Orarul a rămas același [adică plecarea la ora **12.55** din portul Casamicciola (Ischia), a se vedea nota de subsol 54].

Ischia) ([58]), dar cu adăugarea a două servicii mixte zilnice în perioada 15 iunie-15 septembrie ([59]). În ceea ce privește serviciile de transport de călători, numărul de curse care urmează să fie efectuate de Caremar a crescut ușor de-a lungul timpului. De fapt, cele opt servicii zilnice de transport de călători care urmau să fie furnizate de Caremar pe tot parcursul anului [a se vedea considerentul 36 litera (d)] au fost majorate la 10 de la 1 octombrie 2011 ([60]), cu adăugarea suplimentară a două curse în perioada 1 iunie-30 septembrie ([61]). Începând cu 16 ianuarie 2012, serviciile zilnice de transport de călători care urmau să fie furnizate de Caremar au fost reduse la nouă pe tot parcursul anului ([62]), iar cele două curse suplimentare din perioada 1 iunie-30 septembrie au fost menținute, cu ajustări marginale ale orarului ([63]).

(e) Pe ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, șase servicii mixte zilnice cu feribotul. Cele șase servicii mixte descrise în considerentul 36 litera (e) au suferit unele modificări ale orarelor de la 1 octombrie 2011 și de la 16 ianuarie 2012. De fapt, începând cu 1 octombrie 2011, Caremar trebuia să efectueze o cursă către portul Casamicciola din Ischia ([64]) și cinci curse către/de la portul Ischia ([65]); în schimb, începând cu 16 ianuarie 2012, Caremar trebuia să furnizeze două servicii mixte zilnice de la/către portul Casamicciola din Ischia ([66]) și patru către/de la portul Ischia ([67]). În plus, începând cu 16 ianuarie 2012, Caremar trebuia să furnizeze două servicii mixte suplimentare cu feribotul în perioada 16 septembrie-14 iunie (perioada școlară) ([68]).

(f) Pe ruta **Ischia/Procida**, în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Caremar nu trebuia să furnizeze niciun serviciu suplimentar față de cele deja furnizate pe rutele Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli [a se vedea considerentul 36 litera (f)]. Această situație nu s-a schimbat între 1 octombrie 2011 și 15 ianuarie 2012. Începând cu 16 ianuarie 2012, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante către portul Ischia ([69]), în plus față de cele deja furnizate pe rutele Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli.

([58]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la orele **6.25** (cu plecare din Procida la ora 7.30), **10.45** (cu plecare din Procida la ora 11.50), **15.10** (în loc de 15.15, cu plecare din Procida la ora 16.20), reintrodus la ora **17.30** (în loc de 17.45, cu plecare din Procida la ora 18.35), **19.30** (în loc de 19.20, cu plecare din Procida la ora 20.30) și **21.55** (în loc de 22.15, cu plecare din Procida la ora 23.00). De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la orele **15.20** (în loc de 15.30, cu plecare din Procida la ora 15.50), **17.20** (în loc de 17.25, cu plecare din Procida la ora 17.50) și **19.25** (cu plecare din Procida la ora 20.30).

([59]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la ora **7.00** (cu plecare din Procida la ora 7.25) și de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (durată totală de 1 oră și 35 de minute) la ora **9.25** (cu plecare din Procida la ora 10.30).

([60]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **8.50** (în loc de 9.55, cu plecare la ora 9.30 din Procida), **11.45** (cu plecare la ora 12.25 din Procida), **13.10** (cu plecare la ora 13.50 din Procida), **15.10** (cu plecare din Procida la ora 15.50) și **18.15** (cu plecare la ora 18.55 din Procida).
De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **7.30** (cu plecare din Procida la ora 7.55), **10.10** (cu plecare la ora 10.35 din Procida), **13.05** (în loc de 12.00, cu plecare la ora 13.30 din Procida), **14.30** (în loc de 14.15, cu plecare la ora 14.55 din Procida) și **16.30** (în loc de 16.15, cu plecare la ora 16.55 din Procida).

([61]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli la ora **19.35** (cu plecare la ora 20.00 din Procida) și de la Napoli la Procida și apoi la Ischia la ora **20.55** (cu plecare la ora 21.30 din Procida).

([62]) Și anume de la Napoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **8.40** (în loc de 8.50, cu plecare la ora 9.30 din Procida), **11.45** (cu plecare la ora 12.25 din Procida), **13.10** (cu plecare la ora 13.50 din Procida) și **18.15** (cu plecare la ora 18.55 din Procida).
De la Ischia la Procida și apoi la Napoli (călătorie de 1 oră și 10 minute în total) la orele **6.45** (în loc de 7.30, cu plecare la ora 7.05 din Procida), **10.15** (în loc de 10.10, cu plecare la ora 10.35 din Procida), **13.00** (în loc de 13.05, cu plecare la ora 13.15 din Procida), **14.30** (în loc de 14.15, cu plecare la ora 14.55 din Procida) și **16.25** (în loc de 16.30, cu plecare la ora 16.45 din Procida).

([63]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli la ora **19.35** (cu plecare la ora 20.00 din Procida) și de la Napoli la Procida și apoi la Ischia la ora **21.05** (în loc de 20.55, cu plecare la ora 21.50 din Procida).

([64]) Și anume de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră și 15 minute în total) la ora **10.20** (cu plecare la ora 10.55 din Procida).

([65]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli (călătorie de 1 oră în total) la orele **8.30** (plecare din Procida la ora 9.10), **11.30** (în loc de 11.20, cu plecare din Procida la ora 12.10) și **18.00** (în loc de 17.35, cu plecare la ora 18.35 din Procida). De la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia (călătorie de 1 oră și 15 minute în total) la orele **13.50** (cu plecare din Procida la ora 14.20) și **19.15** (în loc de 18.55, cu plecare din Procida la ora 19.45).

([66]) Și anume de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia la ora **10.15** (cu plecare din Procida la ora 10.55) și de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli la ora **17.30** din portul Casamicciola (cu plecare din Procida la ora 18.00).

([67]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli la orele **8.35** (cu plecare din Procida la ora 9.00) și **11.30** (cu plecare din Procida la ora 11.55) și de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia la orele **14.00** (cu plecare din Procida la ora 14.30) și **18.55** (cu plecare din Procida la ora 19.35).

([68]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli la ora **7.20** (cu plecare din Procida la ora 7.50) și de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia la ora **9.00** (cu plecare din Procida la ora 9.40).

([69]) Și anume de la Procida la Ischia (călătorie de 20 de minute) la ora **15.30**.

(g) Pe ruta **Procida/Pozzuoli**, în plus față de cursele care urmau să fie efectuate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, două servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante [a se vedea considerentul 36 litera (g)], aceste curse înregistrând modificări marginale ale orarelor de la 1 octombrie 2011 ([70]) și de la 16 ianuarie 2012 ([71]).

(h) Pe ruta **Procida/Napoli**, în plus față de cursele care urmau să fie efectuate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, Caremar trebuia să furnizeze, pe tot parcursul anului, patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante către/de la Napoli (Beverello) ([72]) [a se vedea considerentul 36 litera (h)], cu modificări marginale ale orarului în perioada 1 octombrie 2011-16 ianuarie 2012 ([73]).

(40) Potrivit articolului 1 din convenția inițială prelungită, Caremar trebuia să respecte programul de mai sus în conformitate cu obligațiile de continuitate și frecvență, regularitate, punctualitate.

(41) În ceea ce privește numărul, tipul și capacitatea navelor alocate rutelor maritime exploatate, articolul 1 din convenția inițială prelungită se referă la conținutul planurilor cincinale.

(42) În ceea ce privește tarifele, potrivit articolului 4 din convenția inițială prelungită, Caremar trebuia să prezinte (și să justifice) anual autorităților italiene competente nivelul tarifelor pe care intenționează să le aplice.

(43) Convenția inițială prelungită nu conținea dispoziții cu privire la calitatea serviciului.

(44) Articolul 12 din convenția inițială prelungită detalia penalitățile aplicabile Caremar pentru nerespectarea OSP, cu excepția cazului în care Caremar dovedește că nerespectarea nu îi este imputabilă ca urmare a unui caz de forță majoră. Potrivit convenției inițiale prelungite, penalitățile puteau varia între 800 EUR și 40 000 EUR, în funcție de gravitatea încălcării.

3.1.2. *Compensația*

(45) Pentru serviciile de transport maritim efectuate în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012, Caremar a primit o compensație publică totală de 97 835 927 EUR.

(46) Tabelul 1 prezintă compensația anuală plătită Caremar pentru perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 în temeiul convenției inițiale prelungite:

([70]) Și anume de la Procida la Pozzuoli (călătorie de 15 minute) la ora **8.10** (în loc de 8.25) și de la Pozzuoli la Procida (călătorie de 15 minute) la ora **8.55** (în loc de 8.50).

([71]) Și anume de la Procida la Pozzuoli (călătorie de 15 minute) la ora **8.10** (în loc de 8.25) și de la Pozzuoli la Procida (călătorie de 15 minute) la ora **8.50** (în loc de 8.55).

([72]) Și anume de la Procida la Napoli (călătorie de 40 de minute) la orele **6.35** și **9.20** și de la Napoli la Procida (călătorie de 40 de minute) la orele **7.30** și **17.45**.

([73]) Și anume de la Procida la Napoli (călătorie de 40 de minute) la orele **6.35** și **9.25** (în loc de 9.20) și de la Napoli la Procida (călătorie de 40 de minute) la orele **7.30** și **17.30** (în loc de 17.45).

Tabelul 1

Compensația plătită pentru perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012

(EUR)

Anul	Compensația
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (ianuarie-iulie)	**11 473 000**

(47) Valoarea compensației anuale acordate Caremar pentru îndeplinirea contractelor de servicii maritime a fost stabilită după cum urmează:

— pentru perioada 1 ianuarie 2009-31 decembrie 2009, pe baza aceleași dispoziții legislative aplicabile în temeiul convenției inițiale (a se vedea considerentele 48-52); și

— pentru perioada 1 ianuarie 2010-31 iulie 2012, pe baza unei noi metodologii prevăzute în Hotărârea nr. 111 a *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* din 9 noiembrie 2007 ([74]), intitulată „Criterii pentru definirea obligațiilor de serviciu public și a dinamicii tarifelor în sectorul cabotajului maritim de interes public” („Hotărârea 111/2007”) (a se vedea considerentul 53).

3.1.2.1. Compensația acordată în perioada 1 ianuarie 2009-31 decembrie 2009

(48) Decretul prezidențial nr. 501 din 1 iunie 1979 („Decretul 501/79”) a specificat diversele elemente (venituri și costuri) care trebuie luate în considerare în calculul subvenției plătite operatorilor de servicii publice maritime pentru îndeplinirea OSP. În plus, Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986 („Legea 856/86”) a prevăzut anumite modificări ale sistemului de OSP în domeniul maritim din Italia. În ceea ce privește legăturile cu insulele mari și mici, articolul 11 din aceasta a modificat criteriile de calculare a compensației pentru obligația de serviciu public. Într-adevăr, subvenția trebuia calculată pe baza diferenței dintre veniturile și costurile serviciului, astfel cum este stabilită în raport cu parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă o rentabilitate rezonabilă a capitalului investit. Același articol stabilea și faptul că în contractele de servicii publice trebuiau incluse lista rutelor subvenționate, frecvența și tipurile de nave utilizate. Subvențiile trebuiau aprobate de miniștrii responsabili.

(49) Convenția inițială a reflectat principiile prevăzute în Decretul 501/1979 și în Legea 856/1986.

(50) În consecință, în 2009, compensația pentru prestarea SIEG a fost calculată în conformitate cu metodologia stabilită de convenția inițială. În special, compensația corespundea pierderii nete acumulate din serviciile furnizate în regim de serviciu public, la care se adăuga o sumă variabilă corespunzătoare rentabilității capitalului investit.

(51) Diversele elemente ale costului luate în considerare pentru calculul compensației, stabilite de autoritățile publice, au fost următoarele: comisioanele, costurile de publicitate, costurile serviciilor pentru pasageri la bord, costurile de încărcare, descărcare și manevrare, costurile cu personalul administrativ de la țărm, costurile de întreținere a navelor, costurile administrative, costurile de asigurare, costurile cu chiria și leasingul, costurile cu combustibilul, impozitele și amortizarea.

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

(52) În ceea ce privește plățile anuale, convenția inițială prevedea plata compensației anuale pentru obligația de serviciu public după cum urmează: o plată în avans inițială, care trebuia efectuată până la 30 martie a fiecărui an, echivalentă cu 70 % din compensația plătită în anul precedent. O a doua plată, care trebuia efectuată până la 30 iunie, egală cu 20 % din compensația din anul precedent. Diferența dintre sumele plătite și deficitul dintre cheltuielile de funcționare și venituri în anul în curs, estimate pe baza rezultatelor anilor precedenți, constituia soldul, care trebuia plătit până la 30 noiembrie. Dacă se dovedea că Caremar a primit o sumă mai mare decât costul net al serviciilor prestate (venituri minus pierderi), Caremar trebuia să ramburseze diferența ([75]).

3.1.2.2. Compensația acordată în perioada 1 ianuarie 2010-31 iulie 2012

(53) De la 1 ianuarie 2010 până la 31 iulie 2012, compensația pentru îndeplinirea OSP în domeniul maritim a fost stabilită prin aplicarea unei noi metodologii prevăzute în Hotărârea 111/2007.

(54) Conform preambulului acesteia, Hotărârea 111/2007 a fost emisă având în vedere privatizarea societăților publice care prestează servicii maritime în regim de serviciu public ([76]). Dispozițiile Hotărârii 111/2007 s-au aplicat cu privire la serviciile furnizate de societățile grupului Tirrenia începând cu 2010, printre care și Caremar, chiar anterior intrării în vigoare a noilor contracte de servicii publice în urma privatizărilor respective.

(55) Conform Hotărârii 111/2007, nivelul compensației pentru OSP s-a bazat pe costul net necesar pentru îndeplinirea OSP, plus o rentabilitate adecvată. Acest nivel de rentabilitate a fost stabilit *ex ante* pentru întreaga perioadă de reglementare acoperită de contractul de servicii publice. Valoarea totală a compensației acordate a fost, în orice caz, și plafonată la nivelul resurselor publice alocate prin lege contractului de servicii publice relevant, dacă acesta este mai mic decât nivelul compensației cuantificate pe baza metodologiei costului net.

(56) Costul net necesar pentru îndeplinirea OSP a fost cuantificat pe baza diferenței dintre costurile și veniturile înregistrate de societate pentru furnizarea serviciului public maritim. În special, costurile și veniturile trebuie identificate pentru fiecare rută, iar costurile comune activităților de serviciu public și activităților comerciale (dacă este cazul) trebuie alocate în mod transparent, pe baza criteriilor *ex ante* anexate la contractul de servicii publice relevant și descrise într-un raport specific.

(57) Rata rentabilității capitalului se calculează pe baza costului mediu ponderat al capitalului (*weighted average cost of capital* – „WACC"). Rentabilitatea necesară a capitalurilor proprii ([77]) trebuie calculată cu ajutorul modelului de determinare a valorii activelor financiare. Pe baza acestui model, costul capitalurilor proprii este derivat în funcție de: (i) rata fără risc; (ii) coeficientul beta (o estimare a profilului de risc al societății în raport cu piața titlurilor de capital); (iii) prima de risc de capital propriu atribuită pieței titlurilor de capital.

(58) În special, costul capitalului propriu a fost calculat prin aplicarea, la rata de rentabilitate a activităților fără risc, a unei prime pentru suportarea unui risc suplimentar. Această primă trebuie calculată ca prima de risc a pieței înmulțită cu coeficientul său beta, care măsoară gradul de risc al unei activități specifice în raport cu piața.

(59) Conform Hotărârii 111/2007, rata de rentabilitate a activităților fără risc corespunde randamentului brut mediu al obligațiunilor de referință cu scadența la 10 ani în raport cu ultimele 12 luni pentru care există date disponibile.

([75]) Potrivit articolului 3 alineatul (10) din convenția inițială, orice sumă reprezentând supracompensare care reiese din conturile certificate ale societății trebuie rambursată de societate în termen de 15 zile de la aprobarea bilanțului societății pentru anul în cauză.

([76]) În temeiul articolului 1 punctul 999 din Legea nr. 296 din 27 decembrie 2006 și al articolului 1 litera (e) din Decretul legislativ nr. 430 din 5 decembrie 1997.

([77]) Rata dorită de rentabilitate pentru un investitor în capital, dat fiind profilul de risc al societății și fluxurile de numerar asociate.

(60) Hotărârea 111/2007 stabilește o primă de risc a pieței de 4 %. În plus, în cazul unui serviciu prestat pe o bază care nu este exclusivă, riscul probabil mai mare suportat de operator este remunerat prin adăugarea unui procent suplimentar de 2,5 % la prima de risc a pieței.

(61) Cu toate acestea, în practică, valoarea compensației plătite către Caremar nu poate depăși plafonul de 29 869 832 EUR ([78]) pe an, astfel cum se prevede în Legea 166/2009 (a se vedea considerentul 32). Deși Legea 166/2009 plafonează compensația anuală plătită tuturor societăților Tirrenia pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în regim de serviciu public, Hotărârea 111/2007 include și anumite dispoziții de protecție care le permit operatorilor respectivi să își acopere în mod suficient cheltuielile de funcționare.

(62) În special, conform Hotărârii 111/2007, domeniul de aplicare al serviciilor, tarifele maxime prevăzute de contractul de servicii publice și compensația acordată efectiv trebuie stabilite *ex ante* astfel încât toate costurile înregistrate de furnizor pentru furnizarea SIEG să fie acoperite integral. Se aplică următoarea formulă:

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

unde:

VA(RSP) este valoarea actualizată a compensației pentru îndeplinirea OSP;

VA[AI(X)] este valoarea actualizată a altor venituri (încasări din biletele de călătorie și altele);

VA(CA) este valoarea actualizată a cheltuielilor de funcționare admisibile, a rambursării datoriilor și a rentabilității capitalului investit.

(63) În cazul în care, *ex post*, în timpul furnizării serviciului OSP, s-ar constata că compensația acordată a fost mai mică decât ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile de funcționare eligibile, luând în considerare celelalte venituri, societatea nu ar putea să se bazeze pe o revizuire automată retroactivă a cuantumului compensației pentru OSP și nici să solicite o astfel de revizuire în perioada de reglementare acoperită de contract, ci ar putea doar să solicite autorităților italiene competente să adopte una dintre următoarele măsuri în viitor: să poată fi redus domeniul de aplicare al activităților subvenționate sau, ca alternativă, să poată fi revizuită organizarea serviciilor (de exemplu, tipul de nave) sau să poată fi modificate tarifele maxime.

(64) În plus, plafonul tarifar aplicabil fiecărui serviciu, fără taxe și drepturi portuare, este ajustat în fiecare an pe baza unei formule de plafonare a prețurilor, după cum urmează:

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

unde:

ΔT este variația procentuală anuală a plafonului tarifar;

ΔP este rata inflației pentru anul de referință;

X este rata anuală reală a ajustării plafonului tarifar, prevăzută în convenție, care rămâne constantă pe durata convenției.

(65) Hotărârea 111/2007 specifică, de asemenea, că plafonul tarifar poate fi ajustat pentru a reflecta variațiile costurilor cu combustibilul, luând ca referință prețurile standard disponibile publicului.

(66) În ceea ce privește plățile anuale, aceleași principii aplicabile în temeiul prelungirii convenției inițiale, astfel cum se detaliază în considerentul 52, au continuat să se aplice în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012.

([78]) Din care 19 839 226 EUR de la Campania și 10 030 606 EUR de la Lazio.

3.2. **Privatizarea Caremar**

(67) Prin Decizia nr. 444 din 9 august 2011, executivul regional al regiunii Campania a stabilit orientările de punere în aplicare pentru realizarea procedurii de licitație restrânsă ([79]) pentru privatizarea Caremar și atribuirea către achizitorul Caremar a unui contract de servicii publice de cabotaj maritim pentru furnizarea de servicii de transport maritim pe o perioadă de nouă ani în schimbul unei compensații pentru obligația de serviciu public.

(68) Prin Decretul executiv nr. 202 din 12 iulie 2012 de stabilire a procedurilor preliminare, regiunea Campania a lansat procedura de licitație restrânsă, criteriul de atribuire ales fiind cel al celui mai bun preț.

(69) Invitația de inițiere a procedurii a fost publicată în Suplimentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* din 17 iulie 2012 și în *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr. 86 din 25 iulie 2012, precum și pe site-ul regiunii Campania.

(70) Nu au existat cerințe tehnice pentru accesul la licitație. De fapt, chiar dacă proiectul inițial de cerere de oferte pentru Caremar includea anumite cerințe tehnice și financiare (și anume volume prestabilite de mile marine și cifra de afaceri în sectorul transportului maritim) care ar fi permis doar companiilor de transport maritim să participe la procedura de licitație, în urma schimburilor de informații dintre autoritățile italiene și Comisie din 26 octombrie 2011, 22 decembrie 2011 și 14 martie 2012 ulterioare deciziei de inițiere a procedurii din 2011, autoritățile italiene au modificat cererea finală de oferte eliminând din punctaj criteriile tehnice și înlocuindu-le cu cerințe financiare privind capacitatea economică și financiară adecvată, dovedită fie printr-o confirmare de către cel puțin două instituții financiare a unei capacități economice și financiare de 6 milioane EUR, fie prin active nete de cel puțin 6 milioane EUR.

(71) În urma publicării cererii de oferte, la expirarea termenului de 21 septembrie 2012 prevăzut pentru exprimarea interesului, 10 părți și-au exprimat interesul de a participa la procedura de licitație (și anume: Alilauro Gruson S.p.A. („Aligruson"), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.).

(72) Prin Decretul executiv nr. 34 din 21 februarie 2013, regiunea Campania a aprobat rezultatele investigației în etapa de precalificare, permițând admiterea tuturor, cu excepția Vetor, în etapa următoare (etapa de ofertare).

(73) Prin Decretul executiv nr. 78 din 17 mai 2013, cei nouă candidați eligibili au fost invitați să depună o ofertă ([80]). Invitația de a depune o ofertă a inclus noul proiect de contract cu o durată de nouă ani, care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și regiunea Campania, precum și informații mai detaliate privind procedura de licitație ([81]). În special, scrisoarea de invitație indica faptul că criteriul de atribuire va fi:

([79]) Procedura de licitație restrânsă menționată la articolul 55 alineatul (6) din Codul italian al contractelor de achiziții publice – Decretul legislativ nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) a fost o procedură în două etape, în cadrul căreia au putut depune oferte numai operatorii care au fost invitați la etapa de ofertare.

([80]) Decretul executiv nr. 78 din 17 mai 2013 a fost publicat în Jurnalul Oficial al Regiunii Campania nr. 28 din 27 mai 2013, precum și pe site-ul regiunii Campania. În paralel, regiunea Campania a publicat pe site-ul său și clarificări la invitația de a depune o ofertă sub formă de răspunsuri la întrebări frecvente.

([81]) Pe lângă noul proiect de contract cu o durată de nouă ani care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și regiunea Campania, aceste informații includeau și proiectul de contract de vânzare a Caremar, modelul de plan de afaceri pe care părțile trebuiau să îl urmeze pentru prezentarea ofertei lor, un model de ofertă și un model de declarație de angajament pe care părțile le puteau urma în vederea depunerii ofertei și regulile care trebuie respectate pentru accesul la sediul Caremar și la camera de date). În ceea ce privește procedura, părțile au fost informate, printre altele, cu privire la calendarul și condițiile pentru: (i) accesul la camera de date a procedurii de licitație și la sediul întreprinderii Caremar; (ii) depunerea ofertelor; (iii) depunerea unei garanții în sprijinul ofertei; (iv) atribuirea licitației (inclusiv criteriul de atribuire); (v) posibilitatea de a solicita clarificări cu privire la licitație.

„cel mai bun preț egal cu diferența cea mai mică obținută prin scăderea din valoarea compensației solicitate de concurent a prețului oferit pentru cumpărarea acțiunilor în favoarea ofertei celei mai mici (x) care rezultă din aplicarea următoarei formule:

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

unde:

— *a* reprezintă contravaloarea remunerației pentru serviciile minime pe baza invitației de participare la licitație menționate la punctul 2.1 litera (b);

— *Da * 75 %* este valoarea reducerii oferite pe baza ofertei înmulțită cu factorul de corecție pentru a ține seama de distribuția pe 9 ani a acestei reduceri; și

— *6* este valoarea prețului acțiunii menționat la punctul 2.1 litera (a) oferit în sens crescător."

(74) În plus, în ceea ce privește prețul minim pentru vânzarea Caremar, scrisoarea de invitație menționa o sumă de cel puțin 6 000 000 EUR ([82]), iar pentru valoarea maximă a compensației pentru obligația de serviciu public, o sumă care să nu depășească 19 839 226 EUR pentru fiecare dintre cei nouă ani de durată a contractului.

(75) Până la expirarea termenului s-au primit trei oferte din partea următorilor candidați: (i) asociația temporară de întreprinderi SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim"); (ii) Aligruson; (iii) TTT Lines S.p.A. în asociere temporară, împreună cu partenerii Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Ultima dintre acestea a fost în cele din urmă exclusă de comisia de licitație deoarece nu a reușit să ofere o garanție financiară adecvată pentru a-și susține oferta.

(76) La 4 octombrie 2013, Marworld a notificat regiunii Campania introducerea unui recurs la Tribunalul Administrativ Regional al regiunii Campania, prin care contesta, printre altele, decizia de excludere.

(77) Prin Decretul executiv nr. 178 din 29 octombrie 2013, regiunea Campania a confirmat clasamentul realizat de comisia de licitație ([83]), prezentat mai jos, care a fost stabilit pe baza valorilor numerice exprimate de fiecare ofertă și aplicând formula prevăzută în scrisoarea de invitație (a se vedea considerentul 73): SNAV/Rifim a oferit 111 395 812 EUR (inclusiv 6 000 001 EUR pentru achiziționarea Caremar), în timp ce Aligruson a oferit 128 556 568 EUR (inclusiv 6 000 060 EUR pentru achiziționarea Caremar). Ca urmare a ofertei sale câștigătoare din cadrul procedurii de licitație, licitația a fost atribuită SNAV/Rifim.

(78) Prin hotărârea din 5 iunie 2014, Tribunalul Administrativ Regional al regiunii Campania a anulat atribuirea licitației, considerând că niciunul dintre cei trei candidați nu ar fi trebuit să fie invitat la licitație. Regiunea Campania a introdus recurs împotriva acestei hotărâri. Prin hotărârea din 10 februarie 2015, Curtea Supremă Administrativă din Italia a anulat hotărârea Tribunalului Administrativ Regional din regiunea Campania, menținând astfel decizia comisiei de licitație.

([82]) Potrivit informațiilor furnizate de Italia, prețul de licitație de bază al Caremar, de 6 000 000 EUR, a fost calculat prin adăugarea la valoarea activului său net contabil de la 31 decembrie 2010 (și anume 4 470 008 EUR) a câștigurilor de capital din flotă și a unei componente generice de fond comercial legate de faptul că Caremar era o societate cu un know-how propriu și cu o prezență înrădăcinată în teritoriu și că era o marcă recunoscută pe piața pe care își desfășura activitatea.

([83]) Acest clasament a fost făcut public de comisia de licitație în cadrul sesiunii sale publice din 29 iulie 2013. Cu această ocazie, comisia de licitație a informat că oferta câștigătoare ar fi fost trimisă autorității contractante (adică regiunii Campania) pentru verificare. Prin Decretul executiv nr. 130 din 2 august 2012, regiunea Campania a decis să inițieze procedura discreționară de verificare în temeiul articolului 86 alineatul (3) din Decretul legislativ nr. 136/2006, solicitând comisiei de licitație să evalueze caracterul adecvat al ofertei depuse de SNAV/Rifim. În cadrul sesiunilor sale din 16 și 27 septembrie 2013, comisia de licitație a examinat în detaliu ipotezele financiare care au stat la baza ofertei depuse de SNAV/Rifim și a declarat că oferta este adecvată și fiabilă. Comisia de licitație a comunicat rezultatele procedurii de verificare în cadrul sesiunii sale publice din 16 octombrie 2013, confirmând și clasamentul făcut public la 29 iulie 2013.

(79) În urma hotărârii Tribunalului Administrativ Regional al regiunii Campania, care a menținut decizia comisiei de licitație de a atribui licitația către SNAV/Rifim, SNAV/Rifim a condiționat punerea în aplicare a ofertei sale de confirmarea de către regiunea Campania a faptului că condițiile financiare ale Caremar nu s-au schimbat față de cele care au fost evaluate de ofertanți în cursul procedurii de licitație desfășurate în 2013. Deoarece a constatat că, la 31 decembrie 2024, capitalul propriu al Caremar era cu 2 155 008 EUR mai mic decât nivelul de la data care SNAV/Rifim și-a prezentat oferta câștigătoare, regiunea Campania a decis să readucă capitalul propriu al Caremar la nivelul de la sfârșitul anului 2013. Prin urmare, prin Decizia regională nr. 316 din 21 mai 2015 ([84]), regiunea Campania a acordat Caremar suma de 2 155 008 EUR, sub rezerva achiziționării societății de către ofertantul câștigător, pentru a readuce situația financiară a Caremar la valoarea de la momentul ofertei câștigătoare pentru achiziționarea Caremar.

(80) Contractul de vânzare dintre regiunea Campania și SNAV/Rifim a fost semnat la 16 iulie 2015, iar la aceeași dată proprietatea asupra tuturor acțiunilor Caremar a fost transferată de la regiunea Campania către SNAV/Rifim la prețul fix de 6 000 001 EUR.

(81) Întrucât cumpărătorul era o entitate colectivă, acțiunile Caremar au fost vândute și achiziționate de SNAV și Rifim, care și-au asumat în solidar toate obligațiile contractuale, și anume SNAV a cumpărat 75 000 de acțiuni, iar Rifim a cumpărat restul de 75 000 de acțiuni, astfel dobândind fiecare 50 % din capitalul social total al Caremar.

3.3. **Noul contract de servicii publice**

3.3.1. *Obligațiile de serviciu public*

(82) La 16 iulie 2015, regiunea Campania și Caremar au semnat noul contract de servicii publice pentru furnizarea de servicii de transport maritim. Acest contract de servicii publice este în vigoare de nouă ani (și anume până la 15 iulie 2024 inclusiv).

(83) OSP impuse Caremar (și, prin urmare, achizitorului său SNAV/Rifim) se referă la furnizarea de servicii regulate de transport maritim de călători și/sau de călători, vehicule (inclusiv vehicule de salvare) și efecte poștale, la tarife prestabilite, cu feriboturi și nave rapide (adică TMV în cazul serviciilor mixte sau nave cu aripi portante în cazul serviciilor destinate exclusiv pasagerilor) conform orarelor indicate în programul de transport maritim prevăzut în Decizia executivă regională nr. 443 din 9.8.2011 a regiunii Campania (inclusă în noul contract de servicii publice ca anexa D), astfel cum a fost modificată prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011 a regiunii Campania (inclusă în noul contract de servicii publice ca anexa E), precum și în eventualele modificări ulterioare ale acestora.

(84) În ceea ce privește rutele maritime care urmează să fie exploatate, Caremar trebuie să furnizeze servicii de transport maritim pe următoarele opt rute, conform orarelor indicate în anexele D și E la noul contract de servicii publice: Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli și Procida/Napoli.

(85) Detaliile OSP referitoare la tipul de nave (feribot, TMV, nave cu aripi portante), orarul și frecvența (anuală/sezonieră) pe fiecare rută sunt aceleași cu cele aplicate în temeiul convenției inițiale prelungite începând cu 16 ianuarie 2012, astfel cum se descrie în considerentul 39.

(86) Potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (d) din noul contract de servicii publice, Caremar trebuie să îndeplinească OSP în conformitate cu obligațiile de continuitate și frecvență, regularitate, punctualitate. Articolul 8 alineatul (4) litera (l) a clarificat faptul că respectarea acestor obligații trebuie să fie asigurată în permanență, inclusiv în perioada de renovare obișnuită și extraordinară a navelor.

([84]) Publicată în Jurnalul Oficial al Regiunii Campania nr. 35 din 8 iunie 2015. Decizia respectivă a fost confirmată prin Decretul prezidențial nr. 116 din 15 iulie 2015, publicat în Jurnalul Oficial al Regiunii Campania nr. 45 din 20 iulie 2015.

(87) Potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (c) din noul contract de servicii publice, în ceea ce privește serviciile mixte, Caremar trebuie să acorde prioritate transportului de efecte poștale (în limita a 12 metri liniari), dacă furnizorul serviciului poștal universal solicită acest lucru. În plus, potrivit articolului 9 din noul contract de servicii publice, Caremar este obligată să asigure, la cererea regiunii Campania, fără compensații suplimentare, până la 10 curse suplimentare pe an pentru a satisface nevoile extraordinare de serviciu public.

(88) În ceea ce privește numărul, tipul și capacitatea navelor alocate rutelor maritime exploatate, conform articolului 8 alineatul (1), articolului 8 alineatul (4) litera (m) și articolului 8 alineatul (5) din noul contract de servicii publice, Caremar este obligată să utilizeze cel puțin șapte dintre navele indicate în anexa H la contract (sau un număr, caracteristici tehnice, capacitate și confort echivalente) și să garanteze în orice moment disponibilitatea unei nave de rezervă cu caracteristicile indicate în anexa H. În plus, Caremar este obligată să garanteze eficiența în orice moment a navelor indicate în anexa H ([85]).

(89) În ceea ce privește tarifele, potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (e) și articolului 13 din noul contract de servicii publice, Caremar trebuie să respecte tarifele stabilite prin Decizia executivă regională nr. 183 din 29 aprilie 2011 și prin Decizia executivă regională nr. 67 din 7 martie 2013, incluse în contractul de servicii publice ca anexele B și C, precum și prin eventualele modificări ulterioare ale acestora. Caremar poate solicita anual regiunii Campania ajustarea tarifelor în funcție de inflație, dar regiunea Campania poate decide să nu acorde ajustarea solicitată sau să suspende ajustarea deja acordată ([86]). În plus, potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (b), Caremar trebuie să furnizeze gratuit transportul de urgență al pacienților cu o ambulanță de la serviciul național de sănătate.

(90) În ceea ce privește calitatea serviciului, potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (v) din noul contract de servicii publice, Caremar trebuia să respecte standardele de calitate prevăzute la articolul 11 din noul contract de servicii publice referitoare la punctualitate, la confortul călătoriei și la informarea utilizatorilor, indicate în anexa O la noul contract de servicii publice, care precizează și penalitățile aplicabile în cazul nerespectării standardelor respective. În plus, potrivit articolului 8 alineatul (4) litera (f), Caremar trebuie să atingă nivelurile de calitate stabilite de regiunea Campania în „*Carta di Servizio*” adoptată în temeiul Deciziei executive regionale nr. 3 din 16 martie 2012.

(91) Pe lângă penalitățile prevăzute în anexa O pentru nerespectarea standardelor minime de calitate identificate la articolul 11 din noul contract de servicii publice, articolul 25 din noul contract de servicii publice detaliază penalități suplimentare pentru nerespectarea OSP impuse Caremar (de exemplu, obligațiile privind continuitatea și regularitatea ([87]), punctualitatea ([88]), tarifele ([89])), cu excepția cazului în care Caremar dovedește că nerespectarea nu îi este imputabilă ca urmare a unui caz de forță majoră.

([85]) Articolul 8 alineatul (4) litera (m) din noul contract de servicii publice.

([86]) Articolul 13 alineatele (4) și (5) din noul contract de servicii publice.

([87]) De exemplu, articolul 25 alineatul (1) litera (A) din noul contract de servicii publice stabilește o penalitate de 80 EUR/milă pentru fiecare cursă neefectuată și este prevăzută o penalitate suplimentară de 5 000 EUR în cazul în care aceeași cursă nu este efectuată de mai mult de șapte ori într-o lună. În cazul în care, într-o perioadă de trei luni, se întâmplă de două ori ca aceeași cursă să nu fie efectuată de Caremar de mai mult de șapte ori într-o lună, atunci atribuirea contractului de servicii publice este revocată.

([88]) De exemplu, articolul 25 alineatul (1) litera (B) din noul contract de servicii publice stabilește o penalitate de 150 EUR pentru neefectuarea unei comunicări motivate în termen de 24 de ore pentru întârzieri de peste 30 de minute. Pentru fiecare întârziere de peste 30 de minute, penalitatea este de 500 EUR dacă întârzierea se referă la o cursă care a mai suferit o întârziere de peste 30 de minute în aceeași lună.

([89]) De exemplu, articolul 25 alineatul (1) litera (I) din noul contract de servicii publice prevede o penalitate de 1 500 EUR în cazul înregistrării a două plângeri scrise într-un trimestru cu privire la încălcarea tarifelor, penalitatea crește la 5 000 EUR în cazul înregistrării unei a treia plângeri în același trimestru.

3.3.2. *Compensația*

(92) Remunerația de bază anuală, pe baza procedurii de licitație pentru compensația în temeiul noului contract pentru îndeplinirea OSP pe rutele maritime identificate în considerentul 84, a fost stabilită de regiunea Campania la 178 553 034 EUR pentru perioada contractuală de nouă ani (19 839 226 EUR pe an), sub rezerva unei revizuiri în sens descrescător. Suma oferită de SNAV/Rifim și stabilită în urma licitației a fost de 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR pe an ([90])), reprezentând o reducere de 81 542 961 EUR pe durata de nouă ani a contractului. Pentru perioada 16 iulie 2015-31 decembrie 2015, compensația a fost stabilită la 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) Potrivit articolului 16 din noul contract de servicii publice, compensația pentru obligația de serviciu public este cuantificată pe baza metodologiei prevăzute în Hotărârea 111/2007 ([92]), conform căreia compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile nete suportate pentru îndeplinirea OSP (echilibrul economico-financiar), incluzând și un profit rezonabil (a se vedea considerentele 55-66).

(94) Articolul 17 din noul contract de servicii publice prevede că, la fiecare trei ani, părțile trebuie să verifice condițiile echilibrului economic al contractului, în conformitate cu criteriile de stabilitate prevăzute în Hotărârea 111/2007. În cazul unor abateri de la acest echilibru contractual (de exemplu, în cazul unei subcompensări cu peste 5 % din compensația totală), articolul 17 din noul contract de servicii publice prevede un mecanism de reechilibrare prin care se evaluează toți parametrii legați de plata compensației. În cazul în care valoarea compensației se dovedește insuficientă pentru a acoperi costurile de funcționare suportate pentru furnizarea serviciului, noul contract de servicii publice permite o revizuire a parametrilor-cheie ai compensației, și anume sistemul tarifar, o reducere a domeniului de aplicare al serviciilor publice oferite sau a activelor materiale ale întreprinderii pentru furnizarea serviciilor. În caz de supracompensare, regiunea Campania trebuie să reducă compensația plătită pentru următoarea perioadă de reglementare și să recupereze orice supracompensare deja plătită [a se vedea articolul 17 alineatul (4) și articolul 18].

(95) Compensația se plătește anual în trei tranșe: o plată în avans inițială, efectuată până la data de 30 aprilie a fiecărui an, echivalentă cu 70 % din compensație; o a doua plată, efectuată până la 30 septembrie, egală cu 20 % din compensație; suma datorată, după scăderea deducerilor și a penalităților, se plătește până la data de 31 ianuarie a anului următor ([93]).

(96) Potrivit articolului 18 din noul contract de servicii publice, orice supracompensare trebuie rambursată regiunii Campania în termen de 30 de zile de la cererea acesteia. În perioada 16 iulie 2015-31 decembrie 2017, procedura de verificare a constatat că a avut loc o supracompensare de 835 057 EUR, care a fost returnată regiunii Campania. Pentru perioada 1 ianuarie 2018-31 decembrie 2021, compensația anuală de 10 778 897 EUR a fost redusă la 9 093 983 EUR ca urmare a procesului de verificare referitor la perioada de până la 31 decembrie 2017. Pe baza conturilor financiare disponibile, procedura de verificare pentru anii 2018-2021 a identificat o supracompensare de 1 389 811 EUR, care a fost returnată regiunii Campania.

(97) Potrivit articolului 20 din noul contract de servicii publice, regiunea Campania are competențe de supraveghere a contractului și monitorizează buna executare a acestuia, caracterul adecvat și calitatea activelor operatorului, respectarea obligațiilor legale și îndeplinirea obiectivelor de calitate în cursul îndeplinirii OSP.

([90]) Articolul 16 alineatul (2) din noul contract de servicii publice prevede următoarele: „Compensația menționată mai sus nu poate depăși, pe durata prezentului contract de servicii, suma de 10 778 897 EUR pe an calendaristic, în plus față de TVA, indicată în ofertă în sens descrescător."

([91]) Articolul 16 alineatul (3) din noul contract de servicii publice.

([92]) Articolul 16 alineatul (1) din noul contract de servicii publice.

([93]) Articolul 16 alineatul (5) din noul contract de servicii publice. Articolul 16 alineatul (6) din noul contract de servicii publice preciza că compensația pentru perioada 16 iulie 2015-31 decembrie 2015 se plătește în două tranșe: o primă tranșă, de 70 %, până la 15 august 2015 și a doua tranșă, de 30 %, până la 31 ianuarie 2016.

(98) În urma revizuirii periodice a echilibrului economic al contractului în temeiul articolului 17, compensația stabilită în prealabil pe baza procedurii de licitație (10 778 897 EUR) a fost redusă de regiunea Campania la 9 093 983 EUR pentru perioada 2018-2021 și ulterior la 9 087 149 EUR pentru perioada 2022-2024. Tabelul 2 prezintă compensația stabilită în prealabil și compensația plătită efectiv către Caremar pentru perioada august 2015-2021.

Tabelul 2

Compensația stabilită și plătită către Caremar în cadrul noului contract de servicii publice 2015-2021

(EUR)

Anul	Compensația stabilită	Compensația plătită
2015 (din iulie 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. **Prioritatea la acostare**

(99) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Decretul-lege nr. 135/2009, transformat în Legea 166/2009, prevedea că, pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și pentru a îndeplini OSP, societățile fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar, urmau să păstreze condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de locuri în dană în conformitate cu procedurile stabilite de autoritățile maritime italiene, astfel cum se prevede în Legea nr. 84 din 28 ianuarie 1994 și în Codul maritim italian.

3.5. **Măsurile prevăzute de Legea 163/2010**

(100) Legea 163/2010 a prevăzut posibilitatea ca societățile fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar, să utilizeze temporar resursele financiare deja angajate ([94]) pentru modernizarea flotei, în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități. Întreprinderile fostului grup Tirrenia care au utilizat această posibilitate au avut însă obligația de a reîntregi aceste fonduri dedicate, astfel încât să poată efectua în continuare operațiunile necesare de modernizare a navelor. Aceste operațiuni de modernizare erau necesare pentru a se respecta noile standarde internaționale în materie de siguranță, stabilite în urma Acordului de la Stockholm din 1996 ([95]).

(101) În special, prin intermediul a două facilități ([96]), suma de 23 750 000 EUR a fost rezervată pentru plata operațiunilor de modernizare la nivelul întregului grup Tirrenia. Caremar a utilizat aceste facilități pentru a-și moderniza navele.

([94]) Astfel cum se prevede la articolul 19 alineatul (13a) din Decretul-lege nr. 78 din 1 iulie 2009, transformat în Legea nr. 102 din 3 august 2009 („Legea 102/2009"), și la articolul 19-*ter* alineatul (19) din Legea 166/2009.

([95]) Aceste standarde de siguranță au fost detaliate ulterior în Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 144, 15.5.1998, p. 1), transpusă prin Decretul legislativ nr. 45 din 4 februarie 2000, în Directiva 2003/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 de modificare a Directivei 98/18/CE a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 123, 17.5.2003, p. 18), transpusă prin Decretul legislativ nr. 52 din 8 martie 2005, și în Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerințele de stabilitate specifice pentru navele de pasageri ro-ro (JO L 123, 17.5.2003, p. 22), transpusă prin Decretul legislativ nr. 65 din 14 martie 2005.

([96]) Toate fondurile (și anume 7 000 000 EUR) asigurate în conformitate cu articolul 19-*ter* alineatul (19) din Legea 166/2009 și suma de 16 750 000 EUR din fondurile asigurate în conformitate cu Legea 102/2009.

(102) În plus, articolul 1 din Legea 163/2010 prevedea și următoarele:

(a) articolul 19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, transformat cu modificări în Legea 166/2009, se modifică prin introducerea alineatului (24-bis). Conform acestui alineat, toate operațiunile și actele oficiale din cadrul punerii în aplicare a dispozițiilor de la articolul 19-*ter* alineatele 1-15 din Legea 166/2009 beneficiază de scutiri fiscale. Alineatele respective se referă la liberalizarea sectorului cabotajului maritim prin privatizarea grupului Tirrenia, cu includerea etapei pregătitoare a acestei operațiuni, și anume transferul societăților regionale către regiunile respective;

(b) pentru a asigura continuitatea serviciului public și a sprijini procesul de privatizare a societăților fostului grup Tirrenia, regiunile în cauză pot utiliza resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS") ([97]) în temeiul Hotărârii nr. 1 a *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* din 6 martie 2009 ([98]).

4. PROCEDURA DE CONSTATARE A NEÎNDEPLINIRII OBLIGAȚIILOR NR. 2007/4609

(103) La 19 decembrie 2008, ca urmare a comunicărilor anterioare dintre serviciile Comisiei și Italia, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a transmis Italiei o solicitare de informații. Această solicitare a vizat, printre altele, o prezentare generală a rutelor aferente serviciului public de la momentul respectiv și misiunea de serviciu public pe care Italia a avut-o în vedere în cadrul noilor convenții propuse. În plus, Italiei i s-a solicitat să ofere mai multe detalii cu privire la planurile de privatizare pentru grupul Tirrenia.

(104) În scrisoarea sa din 28 aprilie 2009, Italia a oferit un răspuns detaliat la solicitarea Comisiei din 19 decembrie 2008. În scrisoarea respectivă, Italia a precizat următoarele:

(a) prelungirea convenției inițiale până la 31 decembrie 2009 a fost necesară pentru realizarea liberalizării sectorului cabotajului maritim din Italia prin privatizarea grupului Tirrenia;

(b) compensația pentru obligația de serviciu public acordată grupului Tirrenia a fost necesară pentru a asigura continuitatea teritorială cu insulele prin legături maritime care nu erau asigurate în mod satisfăcător de operatorii privați de pe piață;

(c) un proces minuțios de raționalizare a rutelor s-a încheiat la 10 martie 2009. Acest proces a ținut seama de aspectele sociale, de aspectele legate de ocuparea forței de muncă și de aspectele economice relevante, precum și de nevoia de a proteja legăturile esențiale pentru continuitatea teritorială și a inclus o consultare cu cele șase regiuni vizate. Această raționalizare urma să conducă la reducerea costului net al serviciului public cu aproximativ 66 de milioane EUR și la concedierea a aproximativ 600 de membri ai echipajelor la nivelul întregului grup Tirrenia. Italia a reamintit, de asemenea, că raționalizarea din 2009 a completat eforturile anterioare (din 2004, 2006 și 2008) de reducere a serviciilor furnizate de grupul Tirrenia;

(d) obiectivele au fost: (i) de a menține legăturile necesare pentru a asigura continuitatea teritorială cu insulele și între insule și continent, precum și dreptul la sănătate, studii și mobilitate; (ii) de a raționaliza legăturile în cazul în care existau operatori privați care furnizau aceleași legături în aceeași perioadă de timp, cu garanții similare privind calitatea și continuitatea; (iii) de a raționaliza legăturile din timpul verii și de mare viteză destinate exclusiv transportului de călători;

(e) în scrisoarea respectivă, Italia a prezentat o imagine de ansamblu a rutelor exploatate de societățile grupului Tirrenia pe parcursul anului 2008 și a numărului redus de rute pe care societățile grupului Tirrenia urmau să le exploateze în 2009. Potrivit Italiei, aceste din urmă rute formau baza pentru noile convenții care urmau să fie încheiate cu noii proprietari ai societăților grupului Tirrenia.

([97]) Fondul pentru zonele subutilizate (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) este un fond național care sprijină punerea în aplicare a politicii regionale a Italiei. Resursele acestuia sunt alocate, în principal, regiunilor identificate ca atare de către autoritățile italiene.

([98]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr. 137 din 16 iunie 2009.

(105) La 21 decembrie 2009, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a transmis o scrisoare Italiei, precizând, printre altele, că, având în vedere reformarea radicală a sectorului cabotajului maritim din Italia și dat fiind impactul social considerabil pe care l-ar fi implicat privatizarea, în cazul în care procedurile de licitație aveau loc pe baza unui simplu contract de servicii publice, organizarea unei proceduri de licitație cu privire la companiile de transport maritim care dețineau aceste contracte a fost acceptabilă – în principiu și cu caracter excepțional – în scopul asigurării conformității cu criteriul nediscriminării între armatorii din Uniune, prevăzut în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului ([99]). Comisia a observat că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 nu impune statelor membre să își privatizeze companiile de transport maritim, ci doar să liberalizeze piața specifică respectivă.

(106) La 29 ianuarie 2010 ([100]), Comisia a transmis o scrisoare de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului (CEE) nr. 3577/92. În scrisoarea respectivă, Comisia a reamintit că regulamentul în cauză impune ca, în cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune OSP, trebuie să facă acest lucru într-un mod nediscriminatoriu față de toți armatorii din Uniune. Potrivit articolului 4 alineatul (3) din regulamentul respectiv, contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Totuși, Comisia a observat că societățile grupului Tirrenia au continuat să furnizeze servicii de transport maritim și după expirarea respectivelor contracte de servicii publice. Mai exact, convențiile respective trebuiau să expire la sfârșitul anului 2008, dar au fost prelungite în mod repetat de Italia. Prin urmare, Comisia a invitat Italia să prezinte observații.

(107) În aceeași zi și separat, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a răspuns la scrisoarea Italiei din 22 ianuarie 2010. Directorul general a subliniat că răspunsul său viza numai respectarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, și nu aspecte legate de ajutoarele de stat. În acest context, directorul general a precizat că justificările furnizate cu privire la anumite rute erau suficiente pentru a elimina unele dintre îndoielile exprimate anterior. Directorul general a reamintit că contractele de servicii publice pot viza numai rute pe care există o disfuncționalitate a pieței.

(108) La 29 martie 2010, Italia a răspuns scrisorii de punere în întârziere din 29 ianuarie 2010 transmisă de Comisie.

(109) La 10 septembrie 2010, Italia a informat Comisia că procedura competitivă de atribuire a contractului care implica, printre altele, rutele din arhipelagul Pontino exploatate de Caremar la momentul respectiv era în întârziere. Ulterior, Legea 163/2010 a prelungit în continuare convențiile inițiale până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar (a se vedea și considerentul 33).

(110) Ca urmare a acestor evoluții, Comisia a transmis o scrisoare complementară de punere în întârziere la 24 noiembrie 2010. În această scrisoare, Comisia a precizat următoarele:

(a) convenția inițială a Caremar, printre altele, a fost prelungită automat și fără nicio procedură competitivă;

(b) deși contractele de servicii publice în cauză se aplicau în continuare, nu se finalizase nicio procedură competitivă, printre altele, pentru Caremar;

(c) aceasta își rezervă dreptul de a emite un aviz motivat dacă este necesar (ținând seama de eventualele observații pe care le-ar putea prezenta Italia).

(111) La 21 iunie 2012, Comisia a adoptat un aviz motivat cu privire la prelungirile OSP încredințate celor trei societăți (Caremar, Laziomar și Saremar) ale fostului grup Tirrenia. Întrucât procedurile de licitație pentru celelalte trei societăți (Tirrenia, Toremar și Siremar) fuseseră finalizate în cursul anului 2011 ([101]), aceste societăți nu au făcut obiectul avizului motivat. Comisia a observat că Italia nu demarase proceduri competitive pentru atribuirea unui contract de servicii publice pentru cabotajul maritim asigurat, printre altele, de Caremar la mai mult de trei ani de la data de expirare prevăzută a convențiilor inițiale respective. Convențiile în cauză fuseseră prelungite automat și pe termen nedeterminat, împiedicând astfel alți armatori din Uniune să concureze pentru atribuirea acestor contracte.

([99]) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

([100]) Scrisoarea de punere în întârziere a fost adoptată la 28 ianuarie 2010, dar a fost transmisă Italiei abia în ziua următoare.

([101]) Chiar dacă transferul oficial al proprietății asupra Tirrenia, Toremar și Siremar a avut loc abia în 2012.

(112) La 8 august 2012, Italia a răspuns la avizul motivat, afirmând că anunțurile privind procedurile de licitație pentru societățile care dețineau noile contracte de servicii publice au fost sau urmau să fie publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În special, în cazul Caremar, anunțul a fost publicat la 20 iulie 2012, iar în cazul Laziomar, anunțul a fost trimis spre publicare la 1 august 2012.

(113) La 14 ianuarie 2014, CLN a devenit noul proprietar al Laziomar și a semnat un contract de servicii publice cu o durată de 10 ani pentru legături cu arhipelagul Pontino.

(114) La 16 iulie 2015, SNAV-Rifim a preluat proprietatea asupra Caremar, fiindu-i încredințat un contract de servicii publice cu o durată de nouă ani.

(115) Prin scrisoarea din 15 iulie 2016, Italia a informat Comisia că privatizarea tuturor societăților fostului grup Tirrenia a fost finalizată. La 8 decembrie 2016, Comisia a decis să închidă procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

5. TEMEIURI PENTRU INIȚIEREA ȘI EXTINDEREA PROCEDURII

5.1. Compensația pentru furnizarea de servicii de transport maritim în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012

5.1.1. *Existența ajutorului*

(116) În decizia sa din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că definiția OS nu era suficient de clară și, prin urmare, nu i-a permis să concluzioneze în mod definitiv dacă aceasta conținea erori vădite. În special, Comisia nu a avut o imagine completă asupra obligațiilor efective impuse Caremar pentru exploatarea rutelor din Golful Napoli și din arhipelagul Pontino, comparativ cu serviciile oferite de concurenți pe unele dintre rutele respective (a se vedea considerentele 194, 203, 205 și 208 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În plus, în ceea ce privește rutele din Golful Napoli, Comisia a avut îndoieli cu privire la legitimitatea considerării permanenței pe timp de noapte în porturile insulare ca fiind un serviciu public autentic și a invitat autoritățile italiene să precizeze dacă anumite patologii nu permit transportul cu elicopterul și să furnizeze informații privind disponibilitatea și capacitatea unor servicii alternative de transport medical (a se vedea considerentul 206 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(117) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că al doilea criteriu din hotărârea Altmark ([102]) era îndeplinit, întrucât parametrii aflați la baza calculului compensației fuseseră stabiliți în prealabil și respectau cerințele privind transparența (a se vedea considerentul 239 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În special, Comisia a precizat în considerentul 240 din decizia de inițiere a procedurii din 2011 că acești parametri au fost descriși în convenția inițială (pentru compensația pentru anul 2009) și în Hotărârea 111/2007 (pentru compensația începând cu 2010).

(118) Cu toate acestea, Comisia a considerat că al treilea criteriu din hotărârea Altmark nu părea să fie îndeplinit și că era posibil ca operatorii să fi fost supracompensați pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public (a se vedea considerentul 244 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În special, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite societăților fostului grup Tirrenia începând cu 2009, având în vedere lipsa unei definiții clare a obligațiilor impuse societăților respective (a se vedea considerentul 245 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În mod similar, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la măsura în care prima de risc de 6,5 %, care se aplică începând cu anul 2010, reflectă un nivel adecvat de risc, dat fiind că, *prima facie*, Caremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii (a se vedea considerentul 247 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

([102]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH și Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că al patrulea criteriu Altmark nu era îndeplinit, în măsura în care prelungirea convenției inițiale nu a fost supusă unei proceduri de licitație (a se vedea considerentul 249 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În plus, Comisia a observat că nu a primit niciun element de probă în sprijinul argumentului potrivit căruia Caremar furniza de fapt serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate (a se vedea considerentul 251 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(120) În decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a ajuns astfel la concluzia preliminară că compensația pentru obligația de serviciu public plătită operatorilor în perioada de prelungire a convențiilor inițiale constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (a se vedea considerentul 255 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În plus, Comisia a considerat că acest ajutor ar trebui considerat ajutor nou (a se vedea considerentul 257 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(121) În decizia de extindere din 2012, Comisia a exprimat aceleași îndoieli și în ceea ce privește compensația acordată Caremar din ianuarie 2012 până la privatizarea acesteia (a se vedea considerentele 42, 180 și 181 din decizia de extindere din 2012).

5.1.2. *Compatibilitatea*

(122) În decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că compensația pentru furnizarea de servicii publice pentru anii 2009, 2010 și 2011 nu se încadra atât în domeniul de aplicare al Deciziei 2005/842/CE a Comisiei ([103]), și nici în cel al Cadrului comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public ([104]) („Cadrul privind SIEG din 2005”). Prin urmare, Comisia a evaluat această măsură în mod direct în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și a exprimat îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate aplicabile (a se vedea considerentul 315 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(123) În decizia de extindere din 2012, Comisia a observat că la 31 ianuarie 2012 a intrat în vigoare un nou pachet SIEG, format din Decizia 2012/21/UE a Comisiei ([105]) și Cadrul privind SIEG din 2011. Cu toate acestea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că compensația pentru obligația de serviciu public în temeiul prelungirii convenției inițiale nu poate fi considerată compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul Deciziei 2012/21/UE, deoarece prelungirea respectivă nu a respectat articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, care prevede că, în cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, trebuie să facă acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari (a se vedea considerentul 256 din decizia de extindere din 2012). Comisia nu a exclus faptul că compensația pentru obligația de serviciu public acordată în temeiul convenției inițiale prelungite ar putea intra, în principiu, sub incidența Cadrului privind SIEG (a se vedea considerentul 258 din decizia de extindere din 2012), însă Comisia nu dispunea de suficiente elemente pentru a formula o concluzie în acest sens (a se vedea considerentul 267 din decizia de extindere din 2012).

5.2. **Privatizarea Caremar**

(124) În decizia de extindere din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la faptul că procedura de licitație pentru vânzarea Caremar fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura o vânzare la prețul pieței (a se vedea considerentul 242 din decizia de extindere din 2012). În special, Comisia a considerat că vânzarea activității Caremar împreună cu încredințarea noului contract de servicii publice ar fi putut limita numărul de ofertanți sau ar fi putut influența prețul de vânzare (a se vedea considerentul 243 din decizia de extindere din 2012).

([103]) Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

([104]) Cadrul comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 297, 29.11.2005, p. 4).

([105]) Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

(125) La momentul adoptării deciziei de extindere din 2012, Comisia a considerat, de asemenea, pe baza informațiilor disponibile, că orice ajutor care ar fi putut apărea în cursul procesului de privatizare ar fi incompatibil (a se vedea considerentul 305 din decizia de extindere din 2012).

5.3. **Noul contract de servicii publice**

5.3.1. *Existența ajutorului*

(126) În decizia de extindere din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că compensația plătită Caremar nu îndeplinea criteriile stabilite în hotărârea Altmark și, prin urmare, constituia ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Comisia a ajuns la această concluzie deoarece: (i) cel puțin pe unele dintre rutele exploatate de Caremar erau prezenți concurenți care păreau să ofere servicii similare și nu existau informații disponibile suficiente care să permită Comisiei să concluzioneze dacă SIEG reflectă o nevoie reală de serviciu public care nu putea fi satisfăcută doar prin acțiunea forțelor pieței; (ii) calculul compensației în temeiul Hotărârii 111/2007 părea să fi condus la supracompensarea operatorului pentru furnizarea serviciului public din aceleași motive precum cele exprimate în decizia de inițiere a procedurii din 2011; (iii) al patrulea criteriu din hotărârea Altmark părea să nu fi fost îndeplinit, deoarece procedura de licitație în legătură cu serviciul public respectiv a prevăzut condiția ca ofertantul câștigător să achiziționeze întreaga societate Caremar. Comisia a considerat că, în cazul în care procedura de licitație în legătură cu contractul de servicii publice nu ar fi inclus cerința de achiziționare a societății, această situație ar fi putut conduce la un cost mai scăzut pentru comunitate.

5.3.2. *Compatibilitatea*

(127) În ceea ce privește compatibilitatea compensației acordate Caremar, în decizia de extindere din 2012 Comisia a observat că, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile italiene, Decizia 2012/21/UE nu părea să fie aplicabilă. În orice caz, Comisia nu a putut formula o concluzie cu privire la aplicarea Deciziei 2012/21/UE, deoarece la momentul respectiv contractul semnat nu fusese încă pus la dispoziție (a se vedea considerentul 283 din decizia de extindere din 2012). Comisia nu a primit nicio informație (de exemplu, numărul de călători transportați în cei doi ani anteriori celui în care a avut loc atribuirea) pentru a examina celelalte condiții de compatibilitate din Decizia 2012/21/UE. Ulterior, Comisia a evaluat ajutorul pe baza Cadrului privind SIEG din 2011, dar a exprimat îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate din cadrul respectiv, în special în ceea ce privește existența unui SIEG autentic pe toate rutele și nivelul profitului rezonabil acordat Caremar (a se vedea considerentele 298 și 300 din decizia de extindere din 2012).

5.4. **Prioritatea la acostare**

(128) În decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că, în măsura în care prioritatea la acostare nu a fost remunerată, măsura reprezintă un avantaj de reglementare care nu implică niciun transfer de resurse de stat și, prin urmare, nu poate fi considerată ajutor de stat (a se vedea considerentul 278 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). În cazul în care prioritatea la acostare a fost remunerată, Comisia a considerat că, în măsura în care Caremar oferă un SIEG autentic și prioritatea este acordată numai pentru rutele vizate de SIEG, aceasta nu ar conduce la un avantaj economic suplimentar, dat fiind că ar fi intrinsecă furnizării respectivului SIEG (a se vedea considerentul 279 din decizia de inițiere a procedurii din 2011). Totuși, Comisia a invitat Italia și părțile terțe să furnizeze informații suplimentare cu privire la această măsură (a se vedea considerentul 280 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(129) Întrucât a exprimat îndoieli cu privire la legitimitatea misiunii SIEG, Comisia nu a putut formula o concluzie cu privire la compatibilitatea măsurii în cazul în care aceasta ar fi considerată ajutor (a se vedea considerentul 319 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

5.5. **Măsurile prevăzute de Legea 163/2010**

(130) În considerentul 289 din decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute de Legea 163/2010 constituiau ajutor de stat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, printre care și Tirrenia. Acestea au inclus: (i) posibila utilizare, în scopuri legate de lichiditate, a fondurilor alocate modernizării navelor; (ii) scutirile fiscale legate de procesul de privatizare; (iii) posibila utilizare a resurselor FAS. Comisia a invitat autoritățile italiene să clarifice dacă și în ce mod fiecare dintre aceste măsuri erau necesare pentru prestarea serviciului public.

(131) De asemenea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că este posibil ca aceste măsuri să fi constituit ajutor pentru funcționare, reducând costurile pe care Caremar și celelalte societăți ale fostului grup Tirrenia ar fi trebuit altfel să le suporte ele însele, și, prin urmare, aceste măsuri ar trebui considerate incompatibile cu piața internă (a se vedea considerentul 320 din decizia de inițiere a procedurii).

6. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE CAREMAR**

6.1. **Cu privire la OSP și la mediul concurențial**

(132) Caremar susține că OSP au fost definite cu precizie prin acte ale regiunii Campania și că, în definirea OSP impusă Caremar, regiunea Campania a ținut seama în mod corespunzător de mediul concurențial al serviciilor maritime furnizate în Golful Napoli și de nevoile de transport maritim ale populației locale.

(133) Potrivit Caremar, definiția OSP impuse Caremar este prevăzută în convenția inițială, în planurile cincinale și în cadrele privind acostarea („*quadri accosti*”), aprobate și publicate de regiunea Campania, pentru a ajusta oferta la cererea utilizatorilor. În ceea ce privește nivelul serviciilor necesare, Caremar a observat că OSP nu se refereau numai la ruta care urma să fie deservită, ci includeau și o serie de obligații referitoare la continuitatea și frecvența curselor, la regularitate și punctualitate, la tarife și alte cerințe privind capacitatea și caracteristicile navelor care urmau să fie utilizate, reflectând astfel o nevoie reală de serviciu public.

(134) Caremar a furnizat informații detaliate cu privire la diferitele rute maritime, pentru a demonstra că a funcționat în conformitate cu cerințe specifice menite să îndeplinească cerințele de serviciu public (de exemplu, obligația de a efectua prima cursă dimineața către continent, ceea ce necesita, în consecință, asigurarea rămânerii navelor pe insulă peste noapte, cu costuri suplimentare), diferențiindu-și astfel rolul în raport cu concurenții săi. Caremar a explicat că, pentru a îndeplini aceste obligații, echipajul Caremar rămâne de serviciu în total 16 ore pe zi (limita maximă permisă în temeiul legislației relevante) per navă.

(135) În ceea ce privește mediul concurențial din Golful Napoli și arhipelagul Pontino, Caremar a afirmat că a fost întotdeauna singurul operator capabil să ofere un serviciu de transport maritim regulat și fiabil, menit să asigure legătura neîntreruptă a insulelor cu continentul. Caremar a subliniat că joacă un rol esențial în asigurarea respectării principiului continuității teritoriale, deoarece forțele pieței nu au reușit niciodată să răspundă așteptărilor și nevoilor comunităților insulare de servicii regulate și directe pentru a se asigura conectivitatea între insule și continent. În opinia Caremar, acest lucru se datorează faptului că Golful Napoli se caracterizează printr-o serie de insule foarte dens populate, ceea ce reflectă inevitabil cererea zilnică de conectivitate regulată (de exemplu, în scopuri profesionale sau educaționale).

6.2. **Cu privire la conformitatea prelungirii convenției inițiale cu criteriile Altmark**

(136) Caremar susține că compensația primită în cursul prelungirii convenției inițiale nu constituie ajutor de stat, deoarece cele patru condiții cumulative prevăzute în jurisprudența Altmark au fost îndeplinite.

(137) În ceea ce privește primul criteriu Altmark, Caremar susține că i-a fost încredințată îndeplinirea unor obligații de serviciu public clar definite și că, prin urmare, primul criteriu este îndeplinit (a se vedea observațiile prezentat în secțiunea 6.1).

(138) În ceea ce privește al doilea criteriu Altmark, Caremar reamintește că criteriile de calculare a compensației au fost stabilite în prealabil (în convenția inițială și în Hotărârea 111/2007) într-un mod obiectiv și transparent, prin urmare al doilea criteriu Altmark este, de asemenea, îndeplinit.

(139) În ceea ce privește al treilea criteriu Altmark, Caremar susține că compensația acordată în cursul perioadei de prelungire nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile suplimentare generate de serviciu, având în vedere veniturile rezultate și un profit rezonabil, prin urmare al treilea criteriu Altmark este îndeplinit. Ca răspuns la îndoielile Comisiei cu privire la posibilitatea ca, începând din 2010, Caremar să fi fost supracompensată pentru îndeplinirea OSP, Caremar susține că compensația plătită nu a fost suficientă pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP și, în plus, nu a fost acordată nicio marjă de profit.

(140) În cele din urmă, în ceea ce privește al patrulea criteriu Altmark, Caremar afirmă că, în absența unei proceduri de licitație publică, compensația a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor unei întreprinderi eficiente (de exemplu, costurile amortizate integral ale navelor, optimizarea raportului dintre echipaj și performanță, menținerea celor mai mici tarife în pofida creșterii costurilor cu combustibilul).

6.3. **Cu privire la conformitatea prelungirii convenției inițiale cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE**

(141) Caremar afirmă că, în scopul evaluării compatibilității, astfel cum se menționează în considerentul 308 din decizia de inițiere a procedurii din 2011, trebuie îndeplinite trei condiții cumulative:

(a) serviciile trebuie să constituie SIEG;

(b) serviciile trebuie să fie încredințate în mod corespunzător de către stat beneficiarului;

(c) compensația trebuie să fie proporțională cu costul generat de furnizarea SIEG.

(142) În ceea ce privește prima condiție, Caremar explică faptul că serviciile sunt efectuate în conformitate cu cerințe publice specifice, asigurând astfel continuitatea teritorială (a se vedea observațiile prezentate în secțiunea 6.1).

(143) În ceea ce privește a doua condiție, Caremar susține că furnizează serviciile maritime care i-au fost încredințate prin convenția inițială, care stabilește în detaliu OSP impuse Caremar.

(144) În cele din urmă, în ceea ce privește condiția proporționalității, Caremar reiterează faptul că a fost subcompensată, de exemplu în anii 2010 și 2011, astfel cum demonstrează conturile societății.

6.4. **Cu privire la prioritatea la acostare**

(145) Caremar susține că acordarea priorității la acostare nu conferă niciun avantaj economic și că, prin urmare, această măsură nu poate fi caracterizată drept ajutor de stat. În plus, Caremar subliniază că prioritatea la acostare este utilizată numai pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul contractului de servicii publice.

6.5. **Cu privire la măsurile prevăzute de Legea 163/2010**

(146) În ceea ce privește măsurile de sprijin financiar acordate Caremar în temeiul Legii 163/2010, Caremar confirmă că suma de 2 115 000 EUR i-a fost alocată exclusiv în scopul modernizării flotei sale. Prin urmare, Caremar sugerează că măsurile prevăzute în Legea 163/2010 nu constituie ajutor de stat în favoarea sa, deoarece sunt necesare pentru finanțarea OSP încredințate Caremar.

7. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE CONCURENȚII CAREMAR

7.1. Observațiile prezentate de Medmar

7.1.1. *Cu privire la OSP și la mediul concurențial*

(147) Medmar a subliniat că măsurile de ajutor de stat care fac obiectul deciziei de inițiere a procedurii din 2011 și condițiile pieței rămân aceleași cu cele vizate de Decizia 2005/163/CE. Aceste măsuri de ajutor de stat se referă la: (a) compensația acordată Caremar în fiecare an pentru exploatarea rutei Napoli/Capri, pentru care Decizia 2005/163/CE a dispus recuperarea tuturor granturilor acordate Caremar și (b) compensația acordată Caremar în fiecare an pentru exploatarea rutei Ischia/Procida, pentru care Decizia 2005/163/CE a dispus ca Italia să restricționeze numărul de legături exploatate de Caremar și să compenseze numai pierderile nete din exploatare suferite de Caremar. Potrivit Medmar, Decizia 2005/163/CE a fost adoptată deoarece sectorul privat era în măsură să ofere servicii comparabile cu cele oferite de Caremar, cu active comparabile.

(148) Medmar a observat că regiunea Campania a însărcinat atât Caremar, cât și Medmar cu OSP pentru a asigura legăturile Ischia/Procida, Procida/Napoli și Ischia/Procida/Pozzuoli. Totuși, spre deosebire de Caremar, Medmar nu a primit nicio compensație pentru efectuarea serviciilor menționate. Nu a fost lansată nicio procedură de licitație publică pentru a identifica întreprinderile capabile să furnizeze OSP la cel mai mic cost pentru comunitate. În schimb, regiunea Campania a obligat întreprinderile private să fie de acord să semneze „acte de acceptare” în temeiul cărora sunt obligate să îndeplinească OSP respectând termenele și condițiile stabilite de regiunea Campania (în ceea ce privește orarul și tarifele). Potrivit Medmar, în cazul în care întreprinderile private nu doresc să semneze „actele de acceptare” menționate, acestora li s-ar refuza autorizația de a efectua orice serviciu în zonă.

(149) Medmar a susținut că nu era necesar ca regiunea Campania să încredințeze Caremar OSP cu compensație, deoarece Medmar putea furniza același serviciu fără compensație.

(150) În special, Medmar a explicat că în 2011 a efectuat curse zilnice, după cum urmează:

— Ischia/Napoli: șapte curse zilnice (dintre care cinci includeau o oprire în Procida);

— Ischia/Pozzuoli: 13 curse zilnice, plus o legătură zilnică cu Casamicciola în sezonul estival.

(151) Pe de altă parte, potrivit Medmar, Caremar a efectuat un număr mai mic de curse pe rutele menționate, după cum urmează:

— Ischia/Napoli: 11 curse zilnice, plus trei în sezonul estival;

— Ischia/Procida/Pozzuoli: trei curse zilnice.

(152) În plus, Medmar a subliniat că calitatea serviciilor și a navelor utilizate este echivalentă cu cea a Caremar. De asemenea, în aceeași zonă își desfășoară activitatea și alte întreprinderi private.

(153) În aceste condiții, Medmar a concluzionat că încredințarea OSP către Caremar nu era necesară și, prin urmare, este incompatibilă cu TFUE.

(154) În cazul în care Comisia consideră că încredințarea OSP era necesară, Medmar susține că această încredințare încalcă articolul 4 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, conform cărora „[î]n cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari” și „[o]rice compensație, după caz, pentru obligațiile aferente serviciilor publice, trebuie să fie disponibilă pentru toți armatorii comunitari”.

(155) În plus, Medmar a susținut că Italia nu a furnizat informații cu privire la sumele acordate pentru fiecare legătură asigurată de Caremar.

7.1.2. *Cu privire la prioritatea la acostare*

(156) Medmar susține că prioritatea la acostare acordată Caremar încalcă articolul 4 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, întrucât atribuie Caremar cele mai bune legături la orele cele mai profitabile din punct de vedere economic, discriminând astfel armatorii din Uniune și împiedicându-i să își exercite dreptul de a furniza servicii pe o piață deschisă.

(157) Medmar menționează, de asemenea, recomandarea emisă de autoritatea italiană de concurență, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM"), la 13 iulie 2009 privind abrogarea dispoziției ([106]) în temeiul căreia Caremar beneficiază de prioritate la acostare pentru serviciile sale. Potrivit AGCM, această dispoziție amenință să elimine concurența, deoarece împiedică societățile private să efectueze legături la ore profitabile din punct de vedere economic.

7.1.3. *Cu privire la măsurile prevăzute de Legea 163/2010*

(158) Medmar subliniază că, în temeiul Legii 163/2010, Italia a prelungit convenția inițială până la sfârșitul procesului de privatizare. Această prelungire încalcă Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, întrucât întreprinderea care trebuia să îndeplinească OSP nu a fost aleasă în urma unei proceduri de licitație publică, Medmar fiind astfel discriminată.

(159) În plus, în conformitate cu articolul 19 din Legea 163/2010, Caremar a primit 2 115 000 EUR pentru modernizarea flotei sale, sumă care, în opinia Medmar, constituie ajutor pentru funcționare, prin urmare ajutor incompatibil. În plus, Legea 163/2010 a acordat Caremar și celorlalte societăți ale fostului grup Tirrenia acces la 49 000 000 EUR pentru acoperirea nevoilor de lichidități, sumă care, în opinia Medmar, constituie de asemenea ajutor pentru funcționare, prin urmare ajutor incompatibil.

(160) În cele din urmă, Medmar susține că scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Caremar constituie ajutor incompatibil.

7.2. **Observațiile prezentate de SNAV și ACAP**

(161) În ceea ce privește încredințarea OSP către Caremar, SNAV și ACAP au susținut că criteriul Altmark care impune existența unui SIEG autentic nu a fost îndeplinit și atribuirea în cauză nu era necesară, deoarece rutele exploatate de Caremar erau exploatate și de întreprinderi private. În special, SNAV exploata următoarele rute:

— Sorrento/Capri: șapte curse zilnice în zilele lucrătoare, cinci curse la sfârșit de săptămână;

— Napoli/Ischia: patru curse zilnice, dintre care trei via Procida;

— Procida/Ischia: patru curse zilnice;

— Procida/Napoli: patru curse zilnice.

(162) SNAV și ACAP susțin că încredințarea SIEG către Caremar și compensația aferentă constituie ajutor de stat incompatibil în sensul articolului 107 din TFUE.

7.3. **Observațiile prezentate de GNV**

(163) Observațiile GNV s-au referit la prioritatea la acostare și la măsurile prevăzute de Legea 163/2010.

(164) În ceea ce privește prioritatea la acostare, GNV a observat că Caremar și celelalte societăți ale grupului Tirrenia au putut beneficia cel mai mult, în ceea ce privește orele și acostarea, de oportunitățile de transport de călători oferite de piață, alegând orele mai convenabile pentru acostare și îmbunătățindu-și astfel poziția în segmentul transportului de călători în detrimentul societăților private concurente.

([106]) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege 135/2009.

(165) În ceea ce privește măsurile prevăzute de Legea 163/2010, GNV a susținut că măsurile respective au constituit ajutor pentru funcționare datorită căruia Caremar și celelalte societăți ale grupului Tirrenia au reușit să evite costuri care, în mod normal, ar trebui să fie suportate din resurse financiare proprii.

7.4. **Observațiile prezentate de Alilauro**

(166) Alilauro a susținut că, anterior privatizării Caremar, regiunea Campania abuza de poziția sa dominantă, coordonând întregul trafic din Golful Napoli prin alocarea OSP și prin stabilirea nivelului tarifelor. Potrivit Alilauro, a existat un conflict de interese, care a determinat regiunea Campania să nu lanseze licitația publică pentru vânzarea Caremar.

(167) În plus, Alilauro a susținut că toate rutele acoperite de Caremar erau exploatate și de alți operatori privați, fără a primi vreo compensație publică, iar afirmația privind creșterea costurilor Caremar ca urmare a prezenței obligatorii a navelor în porturile insulare este nefondată, atât din cauza prezenței în porturi a navelor private, cât și pentru că, în cazul serviciilor medicale de urgență, acestea puteau fi asigurate de nave cu motor special construite în acest scop, precum și de elicoptere.

7.5. **Observațiile prezentate de NLG**

(168) Potrivit NLG, nu exista o nevoie publică reală pe ruta Napoli/Capri, deoarece NLG efectua de două ori mai multe curse zilnice către insula Capri, pe care le consideră echivalente cu cele ale Caremar în ceea ce privește calitatea, continuitatea și confortul navei.

(169) În plus, NLG a pus sub semnul întrebării faptul că prelungirile convenției inițiale au avut loc fără licitație publică prealabilă, NLG fiind astfel discriminată.

(170) În plus, NLG a susținut că măsurile prevăzute de Legea 163/2010 constituie ajutor ilegal și incompatibil din cauza caracterului lor de ajutor pentru funcționare, iar prioritatea la acostare acordată Caremar a constituit o nouă încălcare, deoarece a permis Caremar să beneficieze de cele mai bune rute și orare.

7.6. **Observațiile prezentate de Marworld**

(171) Marworld a susținut că regiunea Campania a acordat ajutor societății Caremar în cursul procesului de privatizare. În special, Marworld a subliniat că, prin Decizia regională nr. 316 din 21 mai 2015, regiunea Campania a acordat Caremar 2 155 008 EUR, sub rezerva achiziționării acesteia de către SNAV/Rifim, pentru a readuce situația financiară a Caremar la valoarea de la data la care SNAV/Rifim oferise 6 000 001 EUR pentru achiziționarea Caremar.

8. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE ITALIA**

8.1. **Cu privire la OSP și la mediul concurențial**

(172) Italia explică faptul că Caremar își desfășoară activitățile exclusiv pentru îndeplinirea OSP și că Caremar are competență aproape exclusivă în domeniul transportului de vehicule și de mărfuri (de exemplu, efecte poștale) din insulele Golfului Napoli către continent, ceea ce prezintă un interes comercial redus, în timp ce concurenții se axează în principal pe transportul de călători (a se vedea în special considerentele 182-185).

(173) Potrivit Italiei, OSP încredințate Caremar răspund unor nevoi reale și actuale a comunităților stabilite pe insule, care nu pot fi asigurate numai de forțele pieței, în special în ceea ce privește continuitatea teritorială și frecvența curselor, regularitatea și punctualitatea acestora, precum și o serie de cerințe privind capacitatea navelor și echipajul.

(174) Pentru a ilustra existența unei cereri reale din partea utilizatorilor pentru serviciile maritime în cauză, Italia a furnizat date cu privire la traficul Caremar pe rutele OSP care fac obiectul convenției inițiale prelungite, al contractului-punte și al noului contract de servicii publice.

(175) În ceea ce privește rutele din Golful Napoli, datele privind serviciile maritime ale Caremar pe rutele respective în perioada 2009-2021 (a se vedea tabelele 3-8 de mai jos) arată că cererea utilizatorilor, nu doar pentru traficul de călători, ci și pentru traficul mixt (inclusiv de vehicule și de mărfuri), a fost întotdeauna prezentă. În plus, potrivit Italiei, faptul că traficul Caremar a rămas stabil de-a lungul anilor este un indiciu clar că oferta Caremar a satisfăcut cererea utilizatorilor provenind de la populația locală – care este destul de stabilă, deoarece rezidenții au nevoie zilnic de serviciul de transport maritim pe tot parcursul anului – și nu a fost afectată de fluctuațiile traficului turistic.

Traficul de călători

Tabelul 3

Călători transportați în perioada 2009-2014

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului de călători al Caremar pentru perioada 2011-2021, care arată că și traficul per segment a rămas stabil de-a lungul anilor.
(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului de călători al Caremar pentru perioada 2011-2021, care arată că și traficul per segment a rămas stabil de-a lungul anilor.

Tabelul 4

Călători transportați în perioada 2015-2021

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli.
(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli.

Vehicule

Tabelul 5

Vehicule transportate în perioada 2009-2014

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului Caremar pentru perioada 2013-2021, care arată că numărul vehiculelor transportate de Caremar pe fiecare segment a rămas stabil de-a lungul anilor.

(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului Caremar pentru perioada 2013-2021, care arată că numărul vehiculelor transportate de Caremar pe fiecare segment a rămas stabil de-a lungul anilor.

Tabelul 6

Vehicule transportate în perioada 2015-2021

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli.

(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli.

Mărfuri (metri liniari)

Tabelul 7

Mărfuri transportate (metri liniari) în perioada 2009-2014

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului Caremar pentru perioada 2013-2021, care arată că numărul de metri liniari de mărfuri transportați de Caremar pe fiecare segment a rămas stabil de-a lungul anilor.

(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli. Italia a furnizat, de asemenea, defalcarea pe segmente a traficului Caremar pentru perioada 2013-2021, care arată că numărul de metri liniari de mărfuri transportați de Caremar pe fiecare segment a rămas stabil de-a lungul anilor.

Tabelul 8

Mărfuri transportate (metri liniari) în perioada 2015-2021

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

(1) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentele Ischia/Procida și Procida/Napoli și pe ruta directă Ischia/Napoli.
(2) Traficul pe această rută a inclus și traficul pe segmentul Procida/Pozzuoli.

(176) În ceea ce privește rutele din arhipelagul Pontino, care au fost exploatate de Caremar doar între 1 ianuarie 2009 și 31 mai 2011 ([107]), Italia a precizat numărul de călători deserviți de Caremar pe rutele respective în anii 2009 și 2010 și numărul de vehicule transportate pe rutele respective în anul 2009 (a se vedea tabelul 9). Potrivit Italiei, aceste date, deși parțiale ([108]), permit să se aprecieze că cererea utilizatorilor era prezentă și stabilă pe rutele respective.

Tabelul 9

Călători și vehicule transportate în anii 2009 și 2010

Rute	2009		2010	
	Călători	Vehicule	Călători	Vehicule
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	N/A
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	N/A
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	N/A

(177) În ceea ce privește aplicarea criteriilor din hotărârea SNCM ([109]) la situația transportului maritim din Golful Napoli, Italia susține că aceste criterii nu sunt adecvate, întrucât definesc o analiză pur cantitativă bazată pe compararea cererii și ofertei de transport, care nu ține seama de caracteristicile specifice ale nevoilor de serviciu public ale populației locale.

([107]) Începând cu 1 iunie 2011, rutele din arhipelagul Pontino au fost deservite de Laziomar.
([108]) Potrivit Italiei, datele rămase privind traficul de călători din 2011, vehiculele transportate în 2010 și 2011 și traficul de mărfuri din perioada 2009-2011 nu au mai putut fi recuperate.
([109]) Hotărârea din 1 martie 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Comisia, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punctele 130 și 134.

(178) În ceea ce privește definirea cererii utilizatorilor și a ofertei pieței, Italia a explicat că alegerile făcute de regiunea Campania în ceea ce privește frecvențele și orarele serviciilor care urmau să fie furnizate de Caremar pe rutele vizate de convenția inițială prelungită s-au bazat pe nevoile exprimate de autoritățile locale și au fost rezultatul discuțiilor cu companiile de transport maritim care își desfășurau activitatea în Golful Napoli cu privire la capacitatea lor de a furniza servicii în condițiile pieței sau în cadrul OSP impuse unilateral.

(179) În special, Italia a explicat că cadrul procedural pentru definirea de către regiunea Campania a OSP în sectorul transportului maritim este stabilit la articolul 17 din Legea regională nr. 3 din 28 martie 2002, conform căruia regiunea Campania trebuie să consulte utilizatorii serviciilor și furnizorii de servicii înainte de a defini domeniul de aplicare al OSP. În plus, în conformitate cu același articol, domeniul de aplicare al OSP trebuie verificat și, dacă este necesar, revizuit o dată la trei ani. În ceea ce privește convenția inițială prelungită, OSP îndeplinite de Caremar în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011 s-au bazat pe o consultare publică desfășurată de regiunea Campania în perioada 2006-2007 ([110]). Domeniul de aplicare al OSP, în ceea ce privește frecvențele și orarele (rutele OSP au rămas neschimbate), a fost revizuit în 2011 prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011, pe baza unei consultări publice desfășurate în perioada 2010-2011 (aceasta a fost lansată în noiembrie 2010).

(180) Italia a furnizat detalii privind lucrările care au condus la adoptarea Deciziei executive regionale nr. 443 din 9 august 2011 prin care regiunea Campania a adoptat un program trienal (2011-2013) de servicii minime în Golful Napoli (a se vedea considerentul 38), care a intrat în vigoare la 1 octombrie 2011. Acest program a vizat toți operatorii de servicii maritime din Golful Napoli. În ceea ce privește Caremar, prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011, regiunea Campania a introdus unele modificări marginale ale orarelor și frecvențelor care urmau să fie asigurate de Caremar de la 16 ianuarie 2012.

(181) Italia a explicat că, în urma consultării publice desfășurate în perioada noiembrie-decembrie 2010, la începutul anului 2011, regiunea Campania a invitat reprezentantul municipalităților din Golful Napoli la reuniuni tehnice pentru a discuta nevoile publice identificate în cadrul consultării publice, în vederea revizuirii programului de servicii de transport maritim în Golful Napoli ([111]). La 22 iulie 2011, regiunea Campania s-a întâlnit cu companiile de transport maritim care își desfășurau activitatea în Golful Napoli (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) pentru a discuta nevoile de serviciu public identificate de regiune împreună cu autoritățile locale și pentru a verifica disponibilitatea pieței pentru a furniza servicii suficiente pentru satisfacerea acestor nevoi. Discuția a confirmat faptul că serviciile identificate de regiunea Campania ca fiind necesare pentru satisfacerea nevoilor publice nu ar fi putut fi asigurate doar de către piață. La 28 iulie 2011, regiunea Campania s-a întâlnit din nou cu reprezentanții insulelor din Golful Napoli pentru a defini împreună cu aceștia detaliile tehnice ale programului trienal (2011-2013) în ceea ce privește frecvențele și orarele ([112]). În urma adoptării unui program trienal (2011-2013) de

([110]) Prin Decizia executivă regională nr. 548 din 2 aprilie 2007.

([111]) De exemplu, la 25 februarie 2011, regiunea Campania a invitat reprezentanții municipalităților din Ischia la o reuniune tehnică organizată la data de 2 martie 2011 privind definirea programului serviciilor de transport maritim între Napoli/Pozzuoli și Ischia. În cursul acestei reuniuni, reprezentanții municipalităților din Ischia au subliniat necesitatea de a se asigura legături spre/dinspre Ischia: (a) chiar la începutul zilei și în timpul nopții, pentru a permite achiziționarea de bunuri; (b) între orele 6.30 și 9.00, pentru a permite naveta zilnică a elevilor și a lucrătorilor către Napoli/Pozzuoli, și între orele 12.30 și 15.00 pentru a le permite să se întoarcă în Ischia; (c) între orele 9.00 și 12.30 și între orele 15.00 și 18.00, pentru a permite populației din Ischia să desfășoare activități pe continent în cursul zilei și să revină în Ischia în timpul zilei; în plus, aceste cadre orare permit accesul la serviciile de transport feroviar și aerian de pe continent fără a fi nevoie de o ședere peste noapte în Napoli/Pozzuoli; (d) între orele 18.00 și 24.00, pentru a asigura continuitatea teritorială și pe timp de noapte și pentru a permite participarea la activități culturale.

([112]) În acest context, de exemplu, reprezentantul Ischia a solicitat amânarea primei plecări dimineața din Casamicciola de la ora 7.00 la ora 7.10. Municipalitatea Capri a solicitat două curse suplimentare de la/către Napoli, și anume de la Napoli la Capri la ora 18.10 și de la Capri la Napoli la ora 19.10. Municipalitatea Procida a solicitat să se amâne cursa cu navă cu aripi portante din Procida de la ora 6.30 până la ora 6.40 și ca navele care pleacă din Ischia la ora 10.35 către Napoli să facă escală în Procida. Regiunea Campania a luat act de solicitări și a cerut timp pentru a verifica fezabilitatea acestora.

servicii minime în Golful Napoli (a se vedea considerentul 38), municipalitatea Procida a reclamat că nu este deservită în mod suficient în cadrul noului program trienal ([113]). Prin urmare, la 7 octombrie 2011, regiunea Campania a invitat reprezentanții municipalităților din Golful Napoli la o reuniune tehnică pentru a discuta eventuale ajustări ale programului trienal adoptat.

(182) În ceea ce privește mediul concurențial, Italia a considerat că serviciile furnizate de concurenții Caremar nu răspundeau în mod corespunzător nevoilor rezidenților insulelor. Italia a explicat că densitatea extrem de ridicată a populației insulelor Capri ([114]), Ischia ([115]) și Procida ([116]), care, împreună, numără peste 96 000 de locuitori (adică aproximativ 3 % din cei peste 3 milioane de locuitori din Provincia Napoli, din care fac parte aceste insule) ([117]), impune ca transportul maritim să fie aproape la fel de frecvent ca transportul terestru local pentru a satisface nevoile elevilor și ale lucrătorilor care fac naveta zilnică spre/dinspre continent.

(183) Până în 2017, programul serviciilor de transport maritim din Golful Napoli grupa serviciile de transport maritim în următoarele trei categorii:

(a) Servicii de piață – Companiile de transport maritim pot opera în Golful Napoli cu condiția unei autorizări prealabile ([118]). Orarul și frecvența serviciului sunt alese de compania de transport maritim la momentul solicitării autorizației de exploatare a rutei. Operatorul de piață nu este obligat să furnizeze serviciul, dar dacă, pentru o anumită perioadă, nu furnizează serviciul sau o parte a acestuia – de exemplu, la anumite ore sau în anumite zile –, autorizația de exploatare este revocată pentru serviciile care nu au fost furnizate ([119]).

([113]) În special, reprezentanții Procida au observat că, din cele 41 de curse programate din Ischia, doar 18 curse au fost efectuate via Procida și au solicitat un număr mai mare de escale în Procida.

([114]) Insula Capri acoperă 10,4 kilometri pătrați și este formată din două municipalități (Capri și Anacapri) cu o populație totală de aproximativ 13 900 de locuitori. Municipalitatea Capri are aproximativ 7 300 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 1 800 de locuitori pe kilometru pătrat), iar municipalitatea Anacapri are aproximativ 6 600 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 1 000 de locuitori pe kilometru pătrat). Sursa: https://www.italiapedia.it (site vizitat ultima dată la 31 mai 2024).

([115]) Insula Ischia acoperă 46,3 kilometri pătrați, este formată din șase municipalități (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, LclosAmeno, Serrara Fontana) cu o populație totală de aproximativ 61 500 de locuitori și este a treia cea mai populată insulă din Italia (după Sicilia și Sardinia), deși este doar a opta insulă ca mărime din Italia. Municipalitatea Ischia are aproximativ 18 600 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 2 300 de locuitori pe kilometru pătrat), municipalitatea Barano d'Ischia are aproximativ 9 800 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 900 de locuitori pe kilometru pătrat), municipalitatea Casamicciola Terme are aproximativ 8 300 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 1 500 de locuitori pe kilometru pătrat), municipalitatea Forio are aproximativ 17 000 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 1 300 de locuitori pe kilometru pătrat), municipalitatea Lacco Ameno are aproximativ 4 600 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 2 300 de locuitori pe kilometru pătrat), municipalitatea Serrara Fontana are aproximativ 3 200 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 480 de locuitori pe kilometru pătrat). Sursa: https://www.italiapedia.it (site vizitat ultima dată la 31 mai 2024).

([116]) Insula Procida acoperă 4,1 kilometri pătrați și este formată dintr-o singură municipalitate (Procida) cu aproximativ 10 600 de locuitori (adică o densitate a populației de aproximativ 2 500 de locuitori pe kilometru pătrat). Sursa: https://www.italiapedia.it (site vizitat ultima dată la 31 mai 2024).

([117]) Sursa: https://www.italiapedia.it (site vizitat ultima dată la 31 mai 2024).

([118]) Italia a explicat că, până la 9 ianuarie 2017, acest sistem de autorizare s-a bazat pe Decretul executiv regional nr. 80 din 21 februarie 2003. Potrivit articolului 4 din acest decret, autorizația de exploatare era acordată companiilor maritime care îndeplineau cerințele prevăzute de lege pentru a opera servicii de transport maritim. Începând cu 10 ianuarie 2017, sistemul de autorizare se bazează pe Decizia executivă regională nr. 442 din 2 august 2016.

([119]) De exemplu, prin Decretul executiv nr. 269 din 2012, regiunea Campania a revocat autorizația acordată Medmar la 21 septembrie 2011 pentru furnizarea următoarelor servicii pe ruta Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: de la Ischia la Pozzuoli la orele 6.00, 14.00 și 17.45 și de la Pozzuoli la Ischia la orele 11.00, 15.40 și 19.30. Autorizația a fost revocată întrucât aceste servicii nu au fost furnizate niciodată de Medmar. În ceea ce privește cursa de la Ischia la Pozzuoli de la ora 20.30, care a fost efectuată de Medmar numai în zilele de vineri/sâmbătă/duminică între 15 iunie și 15 septembrie, autorizația a rămas în vigoare doar pentru partea de servicii furnizate efectiv.

(b) Servicii OSP fără compensație – Companiile de transport maritim autorizate să exploateze o rută puteau face obiectul OSP (în ceea ce privește frecvența, regularitatea, tipurile de nave utilizate și tarifele maxime) fără compensație ([120]). Aceste OSP se refereau la servicii de transport maritim identificate de regiunea Campania ca fiind importante pentru asigurarea continuității între continent și insule. Totuși, astfel cum a explicat Italia, regiunea Campania nu avea niciun control real asupra furnizării efective a acestor servicii, deoarece operatorii maritimi puteau înceta să le furnizeze după bunul loc plac, fără nicio penalizare, cu un preaviz de 45 de zile. În cazul în care serviciul sau o parte a acestuia – de exemplu, la anumite ore sau în anumite zile – nu era furnizat(ă) pentru o anumită perioadă, autorizația de funcționare era revocată pentru serviciile care nu fuseseră furnizate. În plus, Italia a explicat că concurenții Caremar puteau oricând să solicite regiunii Campania să suspende temporar, total sau parțial, serviciile OSP care erau impuse. Acest lucru s-a întâmplat, de exemplu, în 2009, când unii dintre concurenții Caremar au solicitat regiunii Campania să reducă numărul de servicii OSP pe care trebuiau să le furnizeze în Golful Napoli și să majoreze tarifele maxime pe care puteau să le perceapă pentru restul serviciilor OSP, din cauza dificultăților financiare cu care se confruntau operatorii maritimi ca urmare a crizei economice ([121]). Cu această ocazie, regiunea Campania a decis, după ce a efectuat o consultare publică cu privire la nevoile locale, să nu majoreze tarifele maxime pe rutele OSP și să permită o suspendare temporară ([122]) a unora dintre serviciile OSP furnizate de concurenții Caremar pe anumite rute ([123]). În plus, Italia a subliniat că, între sfârșitul lunii decembrie 2010 și 1 octombrie 2011, Caremar, Gestour și Procida Lines au fost singurele societăți care furnizau servicii maritime în Golful Napoli în cadrul OSP, având în vedere că toți ceilalți operatori de transport maritim au refuzat brusc să furnizeze în continuare serviciile în cadrul OSP ([124]). În esență, Italia a subliniat că sistemul OSP nu funcționa deoarece operatorii de transport maritim au acceptat să exploateze în cadrul OSP ruta identificată de regiunea Campania doar pentru a obține intervalul orar relevant din cadrul privind acostarea aprobat și publicat de regiunea Campania. În realitate, adesea aceste servicii nu erau furnizate ([125]) sau nu erau furnizate în conformitate cu OSP (în ceea ce privește orarul și prețurile maxime ([126])), în special în extrasezon. Din acest motiv, Italia a subliniat că serviciile oferite de concurenții Caremar în cadrul OSP nu erau comparabile cu cele oferite de Caremar nu doar în ceea ce privește frecvențele, ci și în ceea ce privește fiabilitatea (de exemplu, punctualitatea, calitatea și, în general, garanția de furnizare a serviciului).

([120]) Acest sistem OSP necompensat a rămas în vigoare până la 9 ianuarie 2017. Începând din 10 ianuarie 2017, Caremar este singurul operator maritim care face obiectul OSP în Golful Napoli, toți ceilalți operatori rămânând supuși doar sistemului de autorizare.

([121]) Acest punct este menționat și în considerentele Decretului executiv regional nr. 374 din 2009, care reamintește scrisorile din 25 martie 2009 și 22 iunie 2009 trimise de concurenții Caremar către regiunea Campania privind reducerea numărului de servicii OSP și, respectiv, majorarea tarifelor maxime care puteau fi percepute utilizatorilor pe celelalte rute OSP.

([122]) Între 15 iulie 2009 și 15 septembrie 2009.

([123]) Rutele în cauză erau Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli și Ischia/Napoli. Serviciile OSP care nu erau furnizate de concurenții Caremar pe rutele respective nu au fost luate în considerare în evaluarea mediului concurențial din Golful Napoli.

([124]) Prin Decretul executiv regional nr. 402 din 2010, regiunea Campania a luat act de această situație, a suspendat cadrul privind acostarea aflat în vigoare la momentul respectiv și a adoptat un cadru de urgență privind acostarea, care a fost în vigoare până la 30 septembrie 2011. Conform acestui cadru de urgență privind acostarea, Caremar a fost singurul operator maritim care a deservit în cadrul OSP rutele Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida și Procida/Napoli, în timp ce Gestour și Procida Lines au exploatat în cadrul OSP ruta Procida/Pozzuoli.

([125]) Anularea sau suspendarea frecventă a serviciului de către concurenții Caremar din Golful Napoli a fost subliniată și de autoritatea italiană de concurență în Decizia sa nr. 25295 din 28 ianuarie 2015, adoptată în cazul I689C, prin care autoritatea italiană de concurență a sancționat societățile NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. și Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei pentru că au pus în aplicare un acord orizontal de restricționare a concurenței pe piața transportului maritim de călători din Golful Napoli începând din 1998 (a se vedea în special punctul 255 din Decizia nr. 25295 din 28 ianuarie 2015 a autorității italiene de concurență).

([126]) Medmar și Alilauro au fost sancționate de autoritatea italiană de concurență în 2012 pentru practici comerciale care au împiedicat achiziționarea de bilete la tarife reduse pentru rezidenți (Decizia nr. 23258 din 31 ianuarie 2012 a autorității italiene de concurență în cazul PS5983 privind Medmar și Decizia nr. 23264 din 31 ianuarie 2012 a autorității italiene de concurență în cazul PS7667 privind Alilauro).

(c) Servicii OSP cu compensație – Serviciile vizate de contractul de servicii publice încheiat cu Caremar fac obiectul OSP în ceea ce privește continuitatea și frecvența, regularitatea, punctualitatea, calitatea, tipurile și capacitatea navelor utilizate, precum și tarifele, în schimbul unei compensații. Italia a explicat că aceste servicii se referă la orele din zi la care transportul maritim este cel mai necesar pentru navetiști (dimineața devreme, după-amiaza devreme și seara) ([127]). Cadrul contractual, cu sistemul său de penalități, era menit să asigure furnizarea acestor servicii.

(184) Italia a explicat că, în realitate, concurenții Caremar nu efectuau toate cursele menționate în cadrele privind acostarea („*quadri accosti*") aprobate și publicate de regiunea Campania. Motivul consta în faptul că, pe de o parte, companiile de transport maritim care funcționau în condiții de piață erau autorizate, dar nu obligate să exploateze intervalele orare identificate în respectivele cadre privind acostarea și, pe de altă parte, companiile de transport maritim care își desfășurau activitatea în cadrul OSP nu erau sancționate efectiv în cazul nefurnizării serviciului OSP ([128]).

(185) Având în vedere cadrele privind acostarea aprobate și publicate de regiunea Campania pentru anii relevanți și serviciile furnizate efectiv de concurenții Caremar în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012, Italia a explicat că situația concurențială din Golful Napoli era următoarea:

(a) Pe ruta **Capri/Sorrento** mai existau, pe lângă Caremar, alte patru companii de transport maritim autorizate să exploateze ruta respectivă: Aligruson, NLG, SNAV și, în perioada 2009-2010, Ali Maritime Agency S.r.l. („Alimar"). Totuși, potrivit Italiei, serviciile furnizate de aceste societăți nu satisfăceau nevoia de serviciu public identificată de regiunea Campania, care trebuia să asigure, pe parcursul întregului an, legături suficiente (servicii mixte) care să permită rezidenților din Capri să facă naveta zilnică către continent în scopuri profesionale sau de studii (adică având posibilitatea de a-și aduce autoturismele cu ei), precum și livrarea de bunuri către insule (inclusiv trimiteri poștale). De fapt, astfel cum se menționează în considerentul 36 litera (a) și în considerentul 39 litera (a), Caremar trebuia să garanteze pe tot parcursul anului, din/către Capri, cu TMV, două curse dus-întors dimineața, o cursă dus-întors după-amiaza devreme și o cursă dus-întors seara. În schimb, concurenții Caremar fie furnizau numai servicii de transport maritim de călători (ca în cazul NLG ([129]) și Alimar ([130])), fie furnizau și servicii mixte, dar numai pe perioada verii (ca în cazul SNAV ([131]) și Aligruson ([132])).

([127]) Italia a subliniat că acest tip de orar impune Caremar să păstreze o navă pe insulă în timpul nopții (costurile suplimentare nefiind suportate de concurenții Caremar).

([128]) Nefurnizarea serviciului pe o perioadă prelungită, odată constatată de autoritățile competente, avea drept consecință principală numai revocarea autorizației de exploatare a intervalului orar relevant (atât în cazul serviciului furnizat în condițiile pieței, cât și în cazul serviciului furnizat în cadrul OSP).

([129]) NLG efectua două curse zilnice în extrasezon și șapte curse zilnice în sezonul de vârf [dintre care trei în cadrul PSO, și anume două cu plecare din Sorrento la orele 9.40 și 13.10 și (din 2010) o cursă cu plecare din Capri la ora 8.55]. Italia a observat că serviciile NLG pe ruta Capri/Sorrento nu se aflau cu adevărat în concurență cu serviciile Caremar, acest lucru fiind confirmat de faptul că observațiile NLG nu s-au referit la ruta Capri/Sorrento, ci doar la ruta Napoli/Capri (a se vedea considerentul 168).

([130]) Potrivit Italiei, Alimar era autorizată să efectueze două curse zilnice de călători, una de la Capri la Sorrento la ora 6.00 și una de la Sorrento la Capri la ora 22.55, dar numai în perioada 1 iulie-31 august.

([131]) În ceea ce privește serviciile mixte, atât conform programului de transport maritim din 2007, cât și conform celui din 2011 (adică începând cu 2009), SNAV era autorizată să efectueze 10 curse zilnice cu TMV (șase de la Capri la Sorrento la orele 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 și 18.05 și patru de la Sorrento la Capri la orele 8.10, 11.25, 13.50 și 16.35), dar numai pe perioada verii (mai exact între 1 aprilie și 3 noiembrie).

([132]) În ceea ce privește serviciile mixte, atât conform programului de transport maritim din 2007, cât și conform celui din 2011 (adică începând cu 2009), Aligruson era autorizată să efectueze patru curse zilnice (două de la Sorrento la Capri la orele 11.30 și 14.00 și două de la Capri la Sorrento la orele 12.30 și 18.05), dar numai pe perioada verii.

(b) Pe ruta **Capri/Napoli** mai existau, pe lângă Caremar, alte patru companii de transport maritim autorizate să exploateze ruta respectivă: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis („Neapolis") ([135]) și Metrò del Mare S.c.a.r.l. („Metrò del Mare") ([136]). Totuși, toți acești operatori furnizau numai servicii de transport maritim de călători, în timp ce Caremar trebuia să furnizeze servicii mixte [a se vedea considerentul 36 litera (b) și considerentul 39 litera (b)]. Potrivit Italiei, serviciile furnizate de concurenții Caremar nu satisfăceau nevoia de serviciu public identificată de regiunea Campania, care consta în asigurarea, pe parcursul întregului an, atât a unor legături suficiente (servicii mixte) care să permită rezidenților din Capri să facă naveta zilnică către continent în scopuri profesionale sau de studii (adică având posibilitatea de a-și aduce autoturismele cu ei), cât și a livrării de bunuri către insule (inclusiv trimiteri poștale).

(c) Pe ruta **Ischia/Napoli** mai existau, pe lângă Caremar, alte două companii de transport maritim autorizate să opereze pe ruta respectivă: Alilauro (care furniza numai servicii de transport de călători) și Medmar (care furniza numai servicii mixte). Potrivit Italiei, serviciile furnizate de concurenții Caremar nu erau suficiente pentru a satisface nevoile publice ale populației locale. În ceea ce privește serviciile de transport de călători, Alilauro activa în principal pe perioada verii, iar serviciile (limitate) furnizate pe parcursul anului erau furnizate în cadrul OSP la momente diferite față de cele furnizate de Caremar [a se vedea considerentul 36 litera (c) și considerentul 39 litera (c)]. De fapt, în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Alilauro efectua 20 de curse cu nave cu aripi portante (19 în cadrul OSP și una în condițiile pieței), toate pe perioada verii, cu excepția unui singur serviciu OSP ([137]). Începând cu 1 octombrie 2011, Alilauro efectua 14 curse cu nave cu aripi portante (cinci în cadrul OSP pe tot parcursul anului ([138]) și nouă în condiții de piață numai pe perioada verii). În ceea ce privește serviciile mixte, Medmar activa în principal pe perioada verii, iar serviciile (limitate) furnizate pe parcursul anului sau numai iarna erau furnizate în cadrul OSP la momente diferite față de cele furnizate de Caremar [a se vedea considerentul 36 litera (c) și considerentul 39 litera (c)]. De fapt, în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar efectua 19 curse cu feribotul/TMV (12 în cadrul OSP și șapte în condițiile pieței) numai pe perioada verii și nu întotdeauna zilnic. Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar efectua 23 de curse cu feribotul/TMV (17 în condițiile pieței, toate pe perioada verii, și șase în cadrul OSP. Dintre cele șase servicii furnizate în cadrul OSP, doar două curse erau efectuate pe tot parcursul anului ([139]), două curse erau efectuate numai iarna ([140]), iar două curse erau efectuate doar vara ([141])).

([133]) În 2009, 2010 și o parte din 2011, SNAV a furnizat 12 servicii zilnice de transport de călători pe ruta respectivă, dintre care 11 curse cu nave cu aripi portante vara (parțial în cadrul OSP și parțial în cadrul regimului de autorizare) și o cursă cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului (de la Capri la Napoli la ora 8.10, în cadrul OSP). Începând cu 1 octombrie 2011, SNAV a furnizat pe ruta respectivă 25 de servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante, dintre care 13 curse zilnice pe tot parcursul anului, toate în cadrul OSP (dintre care 11 erau efectuate împreună cu NLG).

([134]) În 2009, 2010 și o parte din 2011, NLG a furnizat servicii zilnice de transport maritim de călători pe ruta respectivă numai vara (21 de curse cu nave cu aripi portante), parțial în cadrul OSP și parțial în cadrul regimului de autorizare. Începând cu 1 octombrie 2011, NLG a furnizat pe ruta respectivă 34 de servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante, dintre care 15 curse zilnice pe tot parcursul anului. Două dintre cele 15 curse zilnice (și anume cele de la Capri la Napoli de la orele 9.35 și 11.35) erau furnizate în condițiile pieței, iar restul de 13 în cadrul OSP (11 dintre aceste servicii OSP erau furnizate împreună cu SNAV).

([135]) Neapolis era o întreprindere comună înființată la 31 august 2004 între NLG (cu o participație de 50 %) și SNAV (cu o participație de 50 %). Aceasta a exploatat ruta respectivă în anii 2009, 2010 și 2011. În perioada 2009-2010, Neapolis trebuia să efectueze opt curse zilnice cu nave cu aripi portante în cadrul OSP pe ruta respectivă, în special de la Capri la Napoli la orele 6.50 (pe tot parcursul anului), 8.50 (doar vara), 14.10 (pe tot parcursul anului) și 17.25 (doar vara) și de la Napoli la Capri la orele 7.55 (doar vara), 10.00 (doar vara), 16.05 (doar vara) și 20.05 (doar vara). În 2011, serviciile au fost reduse la un număr de cinci și au funcționat pe tot parcursul anului în condiții de piață (în cadrul regimului de autorizare), în special de la Capri la Napoli la orele 8.50, 14.10 și 17.30 și de la Napoli la Capri la orele 10.00 și 16.05.

([136]) Metrò del Mare era o întreprindere comună înființată la 20 mai 2002 între NLG (cu o participație de 20 %), SNAV (cu o participație de 40 %), Alilauro (cu o participație de 20 %) și Aligruson (cu o participație de 20 %). Aceasta a exploatat ruta respectivă în anii 2009 și 2010. În perioada 2009-2010, Metrò del Mare trebuia să efectueze, vara, patru curse (aproape zilnice) cu nave cu aripi portante în cadrul OSP pe ruta respectivă, în special de la Capri la Napoli la orele 10.30 și 10.50 și de la Napoli la Capri la orele 16.30 și 17.05.

([137]) Și anume cea de la Napoli la Ischia de la ora **9.35**.

([138]) Și anume de la Ischia la Napoli la orele **6.30**, **9.25** și **19.55** și de la Napoli la Ischia la orele **7.35** și **20.10**. Astfel cum s-a menționat în considerentul 39 litera (c), Caremar nu trebuia să furnizeze servicii de transport de călători pe această rută în perioada 1 octombrie 2012-15 ianuarie 2012, iar începând cu 16 ianuarie 2012 trebuia să furnizeze un singur serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante de la Napoli la Ischia la ora **14.45**.

([139]) Și anume de la Napoli la Ischia la orele **8.35** și **14.10**.

([140]) Și anume de la Ischia la Napoli la ora **16.35** și de la Napoli la Ischia la ora **18.30**.

([141]) Și anume de la Ischia la Napoli la ora **17.00** și de la Napoli la Ischia la ora **18.30**.

(d) Pe ruta **Ischia/Procida/Napoli** mai existau, pe lângă Caremar, alte două companii de transport maritim: Medmar, care era autorizată să furnizeze servicii mixte pe ruta respectivă ([142]), dar care, potrivit Italiei, nu a activat aproape niciodată, și SNAV, care furniza opt servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante în cadrul OSP. Potrivit autorităților italiene, serviciile SNAV nu erau comparabile cu serviciile de transport de călători care urmau să fie furnizate de Caremar. În primul rând, în ceea ce privește perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 30 septembrie 2011, toate serviciile SNAV (cu excepția unuia ([143])) erau concentrate în sezonul estival, în timp ce Caremar trebuia să își furnizeze toate serviciile pe tot parcursul anului [a se vedea considerentul 36 litera (d)]. În al doilea rând, chiar dacă, începând cu 1 octombrie 2011, numărul de curse efectuate de SNAV pe tot parcursul anului a crescut la șapte ([144]) (din opt ([145])), iar Caremar a adăugat două curse în perioada 1 iunie-30 septembrie [a se vedea considerentul 39 litera (d)], SNAV activa la alte momente din zi decât Caremar.

(e) Pe ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli** exista, pe lângă Caremar, o singură altă companie de transport maritim autorizată să exploateze ruta Medmar, care furniza totuși servicii mixte, în cea mai mare parte fără escală în Procida. De fapt, în ceea ce privește perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar furniza în total 39 de servicii mixte cu feribotul între Ischia și Pozzuoli (majoritatea numai pe perioada verii ([146])), dintre care doar trei servicii mixte cu escală în Procida ([147]). Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar furniza în total 40 de servicii mixte cu feribotul între Ischia și Pozzuoli, dintre care doar patru servicii mixte cu escală în Procida ([148]). Potrivit autorităților italiene, serviciile Medmar cu escală în Procida nu erau comparabile cu cele furnizate de Caremar în ceea ce privește frecvențele și orarele [a se vedea considerentul 36 litera (e) și considerentul 39 litera (e)]. În special, în ceea ce privește serviciile furnizate pe tot parcursul anului, Caremar furniza șase servicii mixte zilnice – trei din Ischia (la orele 8.35, 11.30 și 17.30) și trei din Pozzuoli (la orele 10.15, 14.00 și 18.55) –, în timp ce Medmar furniza două servicii mixte zilnice din Ischia (la orele 2.30 și 18.55) și două din Pozzuoli (la orele 4.10 și 20.30). În ceea ce privește serviciile suplimentare furnizate de Caremar în perioada școlară începând cu 16 ianuarie 2012, Caremar trebuia să garanteze serviciile din Ischia la ora 7.20 și din Pozzuoli la ora 9.00, în timp ce Medmar nu efectua pe ruta respectivă nicio cursă cu escală în Procida în acea perioadă ([149]).

([142]) Conform cadrelor privind acostarea, în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar trebuia să opereze pe tot parcursul anului, în cadrul OSP, două servicii mixte zilnice cu feribotul, și anume din Ischia la ora **22.00** (cu plecare din Procida la ora 22.40) și din Napoli la ora **24.00** (cu plecare din Procida la ora 1.00). Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar trebuia să furnizeze în cadrul OSP două servicii mixte zilnice pe tot parcursul anului, și anume din Ischia la orele **6.25** (cu plecare din Procida la ora 7.25) și **10.35** (cu plecare din Procida la ora 11.15) și un serviciu mixt pe perioada verii (dar nu întotdeauna zilnic) din Ischia la ora **22.20** (cu plecare din Procida la ora 23.00).

([143]) Și anume cel de la Ischia la Procida și apoi la Napoli, cu plecare din Casamicciola la ora **9.45** (și din Procida la ora **10.05**).

([144]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli, cu plecare din Casamicciola la orele **7.10** (și din Procida la ora **7.30**), **9.45** (și din Procida la ora **10.10**), **13.50** (și din Procida la ora **14.15**) și **17.40** (și din Procida la ora **18.05**) și de la Napoli la Procida și apoi la Ischia la orele **8.25** (și din Procida la ora **9.05**), **16.20** (și din Procida la ora **17.00**) și **19.00** (și din Procida la ora **19.40**). Toate aceste curse erau efectuate în cadrul OSP.

([145]) Singura cursă efectuată doar pe perioada verii era și singura efectuată în condițiile pieței. În perioada de vară, SNAV era autorizată să furnizeze servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante de la Ischia la Procida și apoi la Napoli, cu plecare din Casamicciola la ora **11.25** (și din Procida la ora 11.45).

([146]) Doar trei curse din 39 erau efectuate pe tot parcursul anului (în cadrul OSP) – două pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli și una pe ruta directă Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli –, iar o cursă era efectuată numai în perioada școlară (între 16 septembrie și 14 iunie). Restul de 35 de curse erau efectuate numai pe perioada verii.

([147]) Două servicii din cadrul OSP care urmau să fie furnizate pe tot parcursul anului, și anume de la Ischia (Casamicciola) la Procida și apoi la Pozzuoli la ora **2.30** și de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia (Casamicciola) la ora **4.10**, și un serviciu în condițiile pieței, și anume de la Ischia la Procida și apoi la Pozzuoli la ora **7.30**, care a fost însă furnizat numai în perioada școlară (între 16 septembrie și 14 iunie).

([148]) Toate aceste patru servicii făceau obiectul OSP care urmau să fie asigurate pe tot parcursul anului, și anume de la Ischia (Casamicciola) la Procida și apoi la Pozzuoli la orele **2.30** și **18.55** și de la Pozzuoli la Procida și apoi la Ischia (Casamicciola) la orele **4.10** și **20.30**.

([149]) Medmar a încetat să furnizeze serviciul din Ischia de la ora 7.30 în condițiile pieței în perioada școlară.

(f) Pe ruta **Ischia/Procida** mai existau, pe lângă Caremar, alte șapte companii de transport maritim autorizate să exploateze ruta respectivă, în principal ca parte a unei rute mai ample (de exemplu, Ischia/Procida/Napoli sau Ischia/Procida/Pozzuoli): pe de o parte, Medmar (în ceea ce privește serviciile mixte) ([150]) și SNAV (în ceea ce privește serviciile de transport de călători) ([151]), care funcționau parțial în cadrul OSP și parțial în condițiile pieței, iar pe de altă parte Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l. („Ippocampo") ([153]), Rumore S.r.l. („Rumore") ([154]), Marine Club S.r.l. („Marine Club") ([155]) și Capitan Morgan S.r.l. („Capitan Morgan") ([156]), care funcționau numai în condițiile pieței. Potrivit Italiei, serviciile furnizate de piață au fost prea fragmentate, marginale și instabile ([157]) pentru a fi considerate, chiar împreună, comparabile cu serviciile OSP furnizate de Caremar. Acest lucru a fost confirmat de faptul că, în urma consultării publice care a avut loc în 2011, regiunea Campania a considerat necesar, începând cu 16 ianuarie 2012, să adauge la OSP deja furnizate de Caremar pe ruta respectivă un serviciu zilnic suplimentar de transport de călători cu nave cu aripi portante de la Procida la Ischia la ora 15.30 pe tot parcursul anului pentru a satisface nevoile de navetă ale rezidenților din insule [a se vedea considerentul 39 litera (f)].

(g) Pe ruta **Procida/Pozzuoli** mai existau, pe lângă Caremar, alte trei companii de transport maritim autorizate să exploateze ruta respectivă: Procida Lines S.r.l. („Procida Lines"), Gestour S.r.l. („Gestour") și Ippocampo. Însă, potrivit Italiei, navele utilizate de concurenții Caremar pentru a furniza serviciul aveau o capacitate limitată și nu puteau transporta călători cu mobilitate redusă sau în fotoliu rulant. În plus, serviciile furnizate

([150]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar era autorizată să furnizeze patru servicii mixte zilnice spre/dinspre Ischia: trei pe tot parcursul anului în cadrul OSP (din Procida la ora **1.10** și din Ischia la orele **2.30** și **22.00**) și unul doar în perioada școlară în condițiile pieței (din Ischia la ora **7.30**). Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar era autorizată să furnizeze opt servicii mixte zilnice spre/dinspre Ischia, șase pe tot parcursul anului (din Procida la orele **5.00** și **21.20**) și din Ischia la orele **2.30**, **6.25**, **10.35** și **18.55**) și două numai pe perioada verii (din Procida la ora **1.30** și din Ischia la ora **22.20**), toate în cadrul OSP. Cu toate acestea, Italia a explicat că unele dintre serviciile de pe ruta respectivă nu au fost aproape niciodată furnizate de Medmar (în special serviciile care vizau segmentul Ischia/Procida).

([151]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, SNAV furniza 14 servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante spre/dinspre Ischia, patru pe tot parcursul anului – în special trei în cadrul OSP (din Ischia la orele **7.10** și **9.45** și din Procida la ora **13.10**) și unul în condițiile pieței (din Ischia la ora **8.30**) – și 10 numai pe perioada verii – în special șase în cadrul OSP (din Procida la orele **9.00**, **17.00**, **19.05** și **19.20** și din Ischia la orele **13.35** și **17.40**) și patru în condiții de piață (din Procida la orele **7.50** și **17.50** și din Ischia la orele **18.30** și **19.45**). Începând cu 1 octombrie 2011, SNAV furniza 16 servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante spre/dinspre Ischia, nouă pe tot parcursul anului: în special, opt în cadrul OSP (din Ischia la orele **7.10**, **9.45**, **13.50 și 17.40** și din Procida la orele **9.05**, **13.15**, **17.00 și 19.40**) și unul în condițiile pieței (din Ischia la ora **8.30**) și șapte numai pe perioada verii în condiții de piață (din Procida la orele **7.50**, **11.00**, **17.50 și 19.20** și din Ischia la orele **11.25**, **18.30** și **19.45**).

([152]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Alilauro era autorizată să furnizeze trei servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante către Ischia, în condițiile pieței pe perioada verii, în special din Procida la orele **8.35**, **12.35** și **18.35**. Începând cu 1 octombrie 2011, Alilauro nu mai era autorizată să exploateze ruta respectivă.

([153]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Ippocampo era autorizată să furnizeze două servicii mixte în condițiile pieței, dar numai vara și nu întotdeauna zilnic (în principal la sfârșit de săptămână), și anume din Ischia la ora **9.25** și din Procida la ora **17.00**. Începând cu 1 octombrie 2011, Ippocampo a fost autorizată să furnizeze șase servicii mixte în condițiile pieței, dar numai pe perioada verii și nu întotdeauna zilnic, și anume din Ischia la orele **9.25**, **11.40** și **14.30** și din Procida la orele **11.00**, **13.00** și **17.00**.

([154]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Rumore era autorizată să furnizeze patru servicii mixte în condițiile pieței, dintre care trei numai pe perioada verii și nu întotdeauna zilnic (din Procida la orele **12.20** și **18.30** și din Ischia la ora **15.10**) și unul pe tot parcursul anului (din Ischia la ora **10.40**). Serviciile și orarul Rumore nu s-au modificat după 1 octombrie 2011.

([155]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Marine Club era autorizată să furnizeze un serviciu mixt în condițiile pieței în zilele de joi pe perioada verii (din Procida la ora **12.15**). Începând cu 1 octombrie 2011, Marine Club nu mai era autorizată să exploateze ruta respectivă.

([156]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Capitan Morgan a fost autorizată să furnizeze două servicii mixte zilnice în condiții de piață pe perioada verii (din Ischia la ora **15.10** și din Procida la ora **18.00**). Începând cu 1 octombrie 2011, Capitan Morgan era autorizată să furnizeze trei servicii mixte zilnice în condiții de piață pe perioada verii (din Ischia la orele **15.10** și **18.35** și din Procida la ora **18.00**).

([157]) De exemplu, operatorii de transport maritim mai mici, precum Ippocampo, Rumore, Marine Club și Capitan Morgan, utilizau nave mai mici și mai puțin puternice decât cele utilizate de Caremar, care, spre deosebire de cele utilizate de Caremar, puteau funcționa numai în condiții meteorologice bune.

de concurenții Caremar fie erau furnizate numai pe perioada verii și nici măcar zilnic (ca în cazul Ippocampo) ([158]), fie erau oricum suspendate sau anulate deseori și, prin urmare, nu puteau oferi aceleași niveluri de regularitate ca cele furnizate de Caremar (ca în cazul Procida Lines) ([159]). De fapt, potrivit Italiei, în perioada 2012-2015, numai Gestour ([160]) exploata ruta respectivă pe tot parcursul anului, pe lângă Caremar. Totuși, Italia a subliniat că serviciile Gestour nu erau comparabile cu serviciile Caremar în ceea ce privește durata cursei maritime (Caremar trebuia să furnizeze serviciul cu nave cu aripi portante, o călătorie de 15 minute, în timp ce Gestour furniza serviciul cu feribotul, o călătorie de 50 de minute).

(h) Pe ruta **Procida/Napoli** mai existau, pe lângă Caremar, alte două companii de transport maritim autorizate să opereze pe ruta respectivă: SNAV ([161]) (care furniza servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante) și Medmar ([162]) (care furniza servicii mixte cu feribotul). Potrivit Italiei, serviciile de transport de călători furnizate de SNAV pe tot parcursul anului nu erau comparabile cu cele furnizate de Caremar, deoarece erau furnizate la ore diferite ale zilei.

(186) În ceea ce privește situația concurențială a rutelor maritime deservite de Caremar în arhipelagul Pontino în perioada 2009-2011, Italia a explicat următoarele:

(a) Pe ruta **Ponza/Formia** mai exista, pe lângă Caremar, o singură altă companie de transport maritim, Vetor S.r.l. („Vetor"), care furniza două servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului în cadrul OSP (cu plecare din Ponza la ora 8.30 și din Formia la ora 16.00). Potrivit Italiei, serviciile Vetor nu erau fiabile, întrucât Vetor anula deseori cursa, în special în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile, și, în orice caz, nu erau comparabile cu serviciile mixte furnizate de Caremar, care garantau rezidenților o legătură zilnică pe tot parcursul anului și pentru transportul de vehicule și de mărfuri. În ceea

([158]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Ippocampo era autorizată să furnizeze patru servicii mixte pe perioada verii (în principal numai în zilele de duminică), și anume din Procida la orele **18.45** și **20.00** și din Pozzuoli la orele **19.20** și **20.50**. Aceste servicii au rămas neschimbate și în ceea ce privește orarele după 1 octombrie 2011.

([159]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Procida Lines era autorizată să furnizeze 16 servicii mixte pe tot parcursul anului, dar nu întotdeauna zilnic, 11 în condițiile pieței (din Procida la orele **5.50**, **10.45**, **15.25**, **17.30** și **19.15** și din Pozzuoli la orele **5.05**, **9.25**, **13.35**, **16.25**, **18.25** și **20.00**) și cinci în cadrul OSP [din Procida la orele **4.00** (numai în zilele de vineri), **7.50** și **12.40** și din Pozzuoli la orele **7.05** și **11.50**). Începând cu 1 octombrie 2011, Procida Lines era autorizată să furnizeze 15 servicii mixte pe tot parcursul anului, dar nu întotdeauna zilnic, 14 în condițiile pieței [din Procida la orele **4.00** (doar în zilele de vineri), **7.50**, **10.45**, **12.40**, **15.25**, **17.30 și 19.15** și din Pozzuoli la orele **5.05**, **7.05**, **11.50**, **13.35**, **16.25**, **18.25** și **20.00**) și unul în cadrul OSP (din Procida la ora **5.50**). Italia a explicat însă că aceste servicii nu au fost furnizate aproape niciodată în perioada 2012-2015. De exemplu, în ceea ce privește serviciul din cadrul OSP, după ce s-a constatat că Procida Lines nu respecta OSP, prin Decretul executiv nr. 18 din 29 februarie 2012, regiunea Campania a revocat serviciul OSP de la Procida Lines și l-a încredințat Gestour până la 31 decembrie 2012.

([160]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Gestour furniza 13 servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 50 de minute) pe tot parcursul anului, opt în condițiile pieței (din Pozzuoli la orele **6.00**, **8.30**, **10.35** și **12.55** și din Procida la orele **6.50**, **9.30**, **11.20** și **17.05**) și cinci în cadrul OSP (din Pozzuoli la orele **15.05**, **17.55** și **19.50** și din Procida la orele **14.05** și **18.55**). Începând cu 1 octombrie 2011, Gestour furniza nouă servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 50 de minute) pe tot parcursul anului în condițiile pieței (din Pozzuoli la orele **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** și **19.50** și din Procida la orele **6.50**, **9.30**, **11.20** și **18.55**).

([161]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, SNAV furniza nouă servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante în cadrul OSP, două pe tot parcursul anului (și anume din Procida la orele **7.35** și **10.05**) și șapte pe perioada verii [și anume din Napoli (Beverello) la orele **8.20**, **12.30**, **16.20**, **18.40** și **18.45** și din Procida la orele **13.50** și **18.00**). Începând cu 1 octombrie 2011, SNAV furniza 10 servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante (călătorie de 20 de minute), dintre care opt pe tot parcursul anului în cadrul OSP (și anume din Procida la orele **7.30**, **10.10**, **14.15** și **18.05**) și din Napoli (Beverello) la orele **8.25**, **12.30**, **16.20** și **19.00**) și două doar vara în condițiile pieței [din Procida la ora **11.45** și din Napoli (Beverello) la ora **18.45**].

([162]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar furniza două servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 60 de minute) în cadrul OSP pe tot parcursul anului, și anume din Napoli (Calata Massa) la ora **24.00** și din Procida la ora **22.40**. Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar furniza două servicii mixte în cadrul OSP pe tot parcursul anului, și anume din Napoli (Calata Massa) la ora **00.20** și din Procida la ora **11.15** și un serviciu mixt în cadrul OSP pe perioada verii (nu întotdeauna zilnic) din Procida la ora **23.00**.

ce privește serviciile de transport de călători, Italia a explicat că Caremar era obligată să păstreze navele pe insulă peste noapte pentru a asigura prima călătorie a zilei (la ora 5.30 din Ponza) și pentru a garanta o legătură zilnică cu continentul în scopuri de studii și profesionale (cu întoarcere la Ponza la ora 17.30). Disponibilitatea navelor pe insulă peste noapte avea și scopul de a asigura transportul maritim către continent în cazul unei urgențe medicale care nu ar fi putut fi soluționată cu transportul aerian de urgență (de exemplu, cu elicopterul).

(b) Pe ruta **Ponza/Anzio** mai exista, pe lângă Caremar, o singură altă companie de transport maritim, Vetor, care furniza două servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante în sezonul de vârf în condițiile pieței, iar în extrasezon efectua doar două curse în zilele de sâmbătă în cadrul OSP. Potrivit Italiei, serviciile mixte ale Caremar erau justificate din motive de dezvoltare socială și economică și urmăreau să asigure posibilitatea călătorilor cu vehicule de a avea o călătorie dus-întors de la/către Ponza pe tot parcursul anului. În ceea ce privește serviciile de transport de călători, Italia a explicat că serviciile Vetor nu erau fiabile, întrucât Vetor anula deseori cursa, în special în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile.

(c) Pe ruta **Formia/Ventotene** mai existau, pe lângă Caremar, alte două companii de transport maritim care exploatau ruta respectivă: Vetor și *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* („SNAP"). Vetor furniza un singur serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante în extrasezon și un singur serviciu de transport de călători cu nave cu aripi portante în fiecare zi de luni în sezonul de vârf, ambele în cadrul OSP. SNAP furniza un serviciu zilnic de transport de călători în sezonul de vârf cu nave cu aripi portante în condițiile pieței. Potrivit Italiei, serviciile Caremar erau necesare pentru a permite rezidenților din Ventotene să călătorească spre continent în scopuri profesionale sau de studii, întrucât Caremar asigura prima călătorie a zilei de la Ventotene cu feribotul la ora 5.30 și un serviciu zilnic de transport de călători de la Ventotene cu nave cu aripi portante la ora 6.45. În plus, întrucât navele Caremar rămâneau pe insulă peste noapte, acestea permiteau transportul maritim către continent în cazul unei urgențe medicale.

(187) În ceea ce privește observațiile Medmar (a se vedea secțiunea 7.1), Italia a calificat drept parțiale și incomplete concluziile la care a ajuns Medmar cu privire la echivalența serviciilor sale cu cele furnizate de Caremar. Potrivit Italiei, Medmar se limitează să compare serviciile sale cu cele furnizate de Caremar pe anumite rute, luând ca referință doar frecvența zilnică a curselor, fără să efectueze nicio evaluare cu privire la orar, la caracterul sezonier, la tipurile de transport și la tarife. În special, în ceea ce privește ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Italia a subliniat că Caremar era singura societate care furniza servicii de transport maritim suficient de fiabile la momentul definirii OSP și că ruta respectivă a fost întotdeauna esențială pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale elevilor de pe ambele insule, precum și cerințelor medicale legate de posibilitatea ca rezidenții Procida să ajungă în spitalele din Pozzuoli și Ischia.

(188) Ca răspuns la afirmația Medmar potrivit căreia Caremar nu avea nevoie de nicio compensație pentru serviciile furnizate, întrucât și Medmar furniza unele servicii din cadrul OSP fără compensație pe aceleași rute, Italia a explicat că, atunci când a încredințat OSP, a făcut acest lucru în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, care permite atribuirea orizontală a OSP tuturor armatorilor interesați. Încredințarea OSP a fost efectuată în două etape. În primul rând, Italia a impus OSP operatorilor interesați pe anumite rute fără compensație. În al doilea rând, în cazul în care întreprinderile nu ar fi dorit să exploateze rutele fără compensație, regiunea Campania ar fi lansat o procedură de licitație publică pentru a identifica întreprinderea căreia i s-ar fi atribuit un contract de servicii publice și o compensație corelată. Prin urmare, în opinia regiunii Campania, Medmar a acceptat să îndeplinească OSP fără compensație, astfel cum se menționează în actul de acceptare semnat de societate.

(189) În general, având în vedere OSP impuse Caremar și cele impuse concurenților săi (a se vedea considerentele 182-186), Italia susține că serviciile concurenților care fac obiectul OSP constituie, în esență, servicii pe care concurenții Caremar au acceptat să le desfășoare în contextul activităților lor maritime respective. Aceste OSP nu erau comparabile cu cele care urmau să fie furnizate de Caremar, deoarece operatorii se puteau elibera printr-un preaviz scurt transmis regiunii Campania și, în plus, nerespectarea OSP nu făcea obiectul niciunei penalizări. În cele din urmă, existența acestor OSP impuse concurenților Caremar nu a eliminat contractul de servicii publice încheiat cu Caremar pentru a continua să răspundă nevoilor de continuitate teritorială ale autorităților locale, după cum a verificat periodic regiunea Campania în cadrul revizuirii programelor maritime, care a luat în considerare atât serviciile furnizate în cadrul OSP, cât și contractul de servicii publice încheiat cu Caremar.

8.2. **Cu privire la privatizarea Caremar**

(190) Italia afirmă că, în urma solicitării de informații a Comisiei din 26 octombrie 2011 și a observațiilor Comisiei din 22 decembrie 2011 și 14 martie 2012, a modificat invitația de participare la licitație pentru privatizarea Caremar în conformitate cu cerințele Comisiei menite să asigure transparența și nediscriminarea procedurii.

(191) De exemplu, a fost eliminată orice discriminare bazată pe naționalitatea operatorului economic care prezenta oferta. În orice caz, Italia subliniază că nu a existat nicio condiție în caietul de sarcini care să implice menținerea personalului angajat de Caremar și nicio condiție referitoare la raporturile de muncă existente cu întreprinderea.

(192) În plus, Italia a modificat cerința de eligibilitate referitoare la capacitatea economică și financiară, eliminând clauzele care permiteau participarea la procedura de licitație doar pentru companiile de transport maritim, permițând astfel o participare maximă și cea mai bună evaluare în raport cu valorile economice ale procedurii. În ceea ce privește criteriul de atribuire, Italia confirmă că criteriul de selecție a fost prețul net cel mai ridicat.

(193) Prin urmare, Italia consideră că procesul de privatizare a Caremar, deși nu a fost conceput ca o vânzare de acțiuni la bursa de valori, ar trebui considerat ca fiind transparent, necondiționat și nediscriminatoriu, asigurând astfel o participare maximă.

8.3. **Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu criteriile Altmark**

(194) Italia susține că noul contract de servicii publice îndeplinește cele patru criterii Altmark din următoarele motive:

(a) în ceea ce privește primul criteriu Altmark, Italia susține că misiunea publică definită în contract se referă la rutele de cabotaj insular care leagă Italia continentală de porturile insulelor mici. Aceste rute urmăresc să asigure, în ceea ce privește regularitatea și frecvența, un serviciu indispensabil pentru dezvoltarea economică a insulelor, răspunzând în același timp nevoilor esențiale de mobilitate ale comunităților insulare și asigurând eficacitatea dreptului la continuitate teritorială garantat prin Constituție. În plus, noul contract identifică în mod clar serviciile care trebuie furnizate, tipurile de nave care trebuie utilizate, intervalele orare care trebuie respectate, inclusiv cursele de seară și de noapte, și constrângerile tarifare care trebuie respectate;

(b) al doilea criteriu Altmark nu a fost contestat de Comisie în decizia sa de inițiere a procedurii din 2011;

(c) în ceea ce privește al treilea criteriu Altmark, Italia exclude orice posibilitate ca Caremar să fi primit o compensație care să depășească ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective. În special, Italia susține că noul contract de servicii publice include suficiente clauze de recuperare deoarece, astfel cum se prevede, de exemplu, la articolul 18 (intitulat „*Recuperarea supracompensării*"), orice supracompensare trebuie să fie restituită de societate în termen de 30 de zile de la cererea relevantă. Acest lucru s-a întâmplat pentru exercițiile financiare 2015, 2016 și 2017, precum și pentru exercițiile financiare 2018 și 2019, în cazul cărora, în conformitate cu procedura de verificare prevăzută în contract, a fost identificată o supracompensare pentru perioadele respective și a fost recuperată (a se vedea considerentul 96);

(d) Italia consideră că al patrulea criteriu Altmark este, de asemenea, îndeplinit, având în vedere că atribuirea contractului de servicii publice a făcut obiectul unei proceduri de licitație transparente și competitive, care a permis selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost posibil. În ceea ce privește îndoielile Comisiei cu privire la conexarea noului contract de servicii publice cu privatizarea Caremar, Italia clarifică faptul că, la cererea Comisiei, au fost efectuate toate ajustările necesare la proiectul de documentație de licitație pentru alinierea acesteia la cadrul legislativ relevant.

8.4. **Cu privire la prima de risc de 6,5 % prevăzută în Hotărârea 111/2007 începând cu 2010 și procentul de 10,55 % aplicat pentru noul contract de servicii publice**

(195) În decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că prima de risc de 6,5 % nu pare să reflecte un nivel adecvat de risc, având în vedere că operatorii nu par să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea serviciilor de transport maritim (a se vedea considerentul 247 din decizia de inițiere a procedurii din 2011).

(196) Potrivit Italiei, concluziile preliminare ale Comisiei par să se bazeze pe o interpretare eronată a parametrului primei de risc. Prima de risc nu constituie o compensație pentru acoperirea costurilor pe care operatorul ar trebui oricum să le suporte în desfășurarea activităților sale, întrucât, în caz contrar, activitatea ar fi în pierdere. Italia susține că niciun antreprenor nu ar decide vreodată să desfășoare o activitate cu unicul scop de a-și acoperi costurile. De fapt, al treilea criteriu Altmark prevede o rentabilitate rezonabilă a capitalului (profit) care ar fi necesară unei întreprinderi tipice pentru a evalua dacă să furnizeze sau nu SIEG pe întreaga durată a perioadei de încredințare. Prima de risc în cauză este, prin urmare, remunerația necesară pentru îndeplinirea OSP, care revine antreprenorului care suportă și gestionează riscul comercial.

(197) Italia subliniază că prima de risc este stabilită utilizând analize macroeconomice care atribuie o primă de risc medie țării sau zonei de referință pentru sectorul în cauză. Potrivit IESE Business School, 6,4 % ar reprezenta o primă de risc de țară adecvată pentru Italia. Prin urmare, această primă este în deplină concordanță cu prima de risc de 4 % identificată în Hotărârea 111/2007, cu o creștere de 2,5 % pentru serviciile neexclusive (primă de risc de 6,5 %). Italia clarifică faptul că prima de risc de 6,5 % corespundea și ratei de rentabilitate a capitalului investit de care a beneficiat Caremar în 2009, în primul an de prelungire a convenției inițiale. În plus, Italia menționează Decizia Comisiei din 13 iunie 2017 privind legătura maritimă rapidă pentru călători din Italia între Messina și Reggio Calabria, în care metodologia de calcul, utilizând rata fixă de 8 % ca rată de remunerare preconizată, nu a fost contestată. În special, în acest din urmă caz, Comisia a acceptat o rată de 8 %, compusă din prima de risc de 6,5 % menționată în Hotărârea 111/2007, având în vedere că respectivul contract nu implica atribuirea de drepturi exclusive, plus o creștere suplimentară de 1,5 %, având în vedere durata scurtă a contractului.

(198) Rata (brută) de 6,5 % a fost utilizată până în 2015, iar ulterior, pentru noul contract de servicii publice, rata rentabilității capitalului investit luată în considerare în scopul compensării a fost stabilită la 10,55 %, ceea ce s-a considerat a fi un profit rezonabil având în vedere riscul suportat de Caremar în furnizarea serviciilor OSP. Italia susține că rata este mai mare decât în contractele anterioare – care au stabilit o rată de 6,5 % – din cauza riscului antreprenorial ridicat la care este expusă Caremar din cauza posibilei subcompensări care ar putea apărea pe parcursul celor nouă ani de durată a noului contract de servicii publice (de exemplu, volatilitatea prețurilor combustibililor). Italia subliniază că, în temeiul noului contract de servicii publice, Caremar suportă integral orice subcompensare egală sau mai mică de 5 % din compensația totală, dar totodată este expusă unui risc de subcompensare de peste 5 % din compensația totală. De fapt, mecanismul de reechilibrare prevăzut la articolul 17 din noul contract de servicii publice nu este obligatoriu (revizuirea parametrilor-cheie ai compensației este doar „permisă”, ceea ce înseamnă că regiunea Campania nu trebuie neapărat să o accepte) și, având în vedere caracteristicile sale (și anume absența retroactivității, posibilitatea de a ajusta compensația numai prin modificarea

parametrilor furnizării serviciului), are doar efecte limitate asupra echilibrului economic al contractului. Potrivit Italiei, Caremar: (i) suportă orice subcompensare (chiar mai mare de 5 % din compensația totală) din primii trei ani ai contractului și din ultimii trei ani ai contractului, având în vedere că mecanismul de reechilibrare abordează numai parametrii compensației legați de furnizarea serviciului și numai pentru viitor; (ii) suportă orice subcompensare mai mică sau egală cu 5 % din ultimii șase ani ai contractului; și (iii) ar putea suporta o subcompensare de peste 5 % în toți cei șase ani rămași din contract sau în unii dintre aceștia, dacă mecanismul de reechilibrare nu este activat sau este activat doar pentru trei dintre cei șase ani.

8.5. **Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu Cadrul privind SIEG din 2011**

(199) Italia clarifică faptul că serviciul a fost atribuit în urma unei proceduri de licitație publică deschise, transparente și nediscriminatorii. Serviciul de legătură maritimă între insulele Golfului Napoli asigură continuitatea teritorială, oferind mobilitate rezidenților care utilizează zilnic serviciul pentru nevoi profesionale și de studii. În astfel de cazuri, serviciul furnizat nu este comparabil în ceea ce privește regularitatea și frecvența legăturilor, precum și în ceea ce privește tipul de navă. În plus, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP, luând în considerare un profit rezonabil. În cele din urmă, cuantumul compensației a fost stabilit în cadrul unei proceduri de licitație, pe baza criteriilor stabilite în Hotărârea 111/2007.

(200) În acest context, Italia susține că au fost instituite mecanisme (de exemplu, prin articolul 17 din contractul de servicii publice – verificarea echilibrului financiar economic – și prin articolul 18 din contractul de servicii publice – recuperarea supracompensării) pentru a preveni supracompensarea Caremar în temeiul punctului 49 din Cadrul privind SIEG din 2011.

(201) În plus, în ceea ce privește efectuarea unei consultări publice înainte de încheierea noului contract de servicii publice în temeiul punctului 14 din Cadrul privind SIEG din 2011, Italia subliniază că definirea planurilor strategice pentru legăturile maritime ale SIEG regionale în regiunea Campania este rezultatul unui proces decizional complex care implică, printre altele, autoritățile locale în cauză și asociațiile profesionale. Regiunea Campania a verificat periodic situația pieței și caracterul adecvat al serviciilor publice în raport cu nevoile exprimate de autoritățile locale și de utilizatori, prin intermediul unor investigații de piață aprofundate și actualizate periodic.

8.6. **Cu privire la prioritatea la acostare și la măsurile prevăzute de Legea 163/2010**

(202) Italia a clarificat faptul că toți operatorii de feriboturi, inclusiv Caremar, plătesc taxe regulate autorităților portuare relevante pentru acostare. Totuși, în ceea ce privește prioritatea la acostare, Italia recunoaște că Caremar nu a plătit nicio taxă suplimentară. Italia afirmă că dispoziția privind prioritatea la acostare nu a fost aplicată niciodată. Prioritatea la acostare nu este remunerată; prin urmare, măsura acordă un avantaj de reglementare, care nu implică niciun transfer de resurse de stat și se referă numai la rutele care fac obiectul OSP. În consecință, potrivit Italiei, măsura nu constituie ajutor de stat.

(203) În ceea ce privește măsurile prevăzute de Legea 163/2010, Italia subliniază că Caremar a primit 2 115 000 EUR, sumă care a fost utilizată exclusiv pentru modernizarea navelor sale în vederea respectării reglementărilor internaționale în materie de siguranță ([163]) și nu a fost niciodată utilizată în scopuri legate de lichiditate. În plus, în ceea ce privește avantajele fiscale, Italia clarifică faptul că Caremar nu a beneficiat de avantajele respective, iar în ceea ce privește fondurile FAS, acestea nu au fost plătite către Caremar. În special, Italia a clarificat faptul că articolul 1 alineatul (5-*ter*) din Legea 163/2010 permitea regiunilor să utilizeze resurse FAS pentru a finanța o parte din compensația obișnuită pentru obligația de serviciu public și, prin urmare, pentru a asigura continuitatea serviciilor publice maritime, în cazul în care creditele bugetare se dovedeau insuficiente, precum și faptul că resursele FAS nu au fost concepute ca o compensație suplimentară pentru Caremar sau SNAV/Rifim (sau pentru orice altă societate a fostului grup Tirrenia sau pentru achizitorii acestora).

9. **EVALUARE**

9.1. **Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE**

(204) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(205) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În consecință, pentru a aprecia dacă măsurile notificate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite cumulativ condițiile următoare. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:

(a) să fie acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat;

(b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;

(c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;

(d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(206) Comisia observă că prioritatea la acostare este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Caremar și de către achizitorul său SNAV/Rifim. Prin urmare, această măsură va fi evaluată împreună cu compensația pentru obligația de serviciu public respectivă acordată acestor societăți (a se vedea secțiunile 9.1.1 și 9.1.2).

(207) În plus, Comisia observă că noul contract de servicii publice dintre Italia și Caremar ar trebui evaluat împreună cu privatizarea Caremar. O astfel de evaluare comună este adecvată deoarece, în esență, Italia a organizat o procedură de licitație pentru noul contract de servicii publice prin care ofertantul câștigător urma să achiziționeze întregul capital social al Caremar în vederea îndeplinirii OSP prevăzute în respectivul contract de servicii publice. În cadrul licitației nu a existat nicio posibilitate de a depune oferte separate pentru privatizarea Caremar și pentru noul contract de servicii publice.

9.1.1. *Compensația pentru obligația de serviciu public și prioritatea la acostare acordate Caremar de la 1 ianuarie 2009 până la 31 iulie 2012, în temeiul convenției inițiale prelungite*

9.1.1.1. Resursele de stat

(208) Caremar a fost însărcinată de Italia cu furnizarea de servicii de transport maritim pe anumite rute, detaliate în convenția inițială, care a fost prelungită ulterior. Convenția inițială a fost încheiată cu statul, iar compensația pentru obligația de serviciu public rezultată în favoarea Caremar a fost plătită de stat și de regiunea Campania din bugetul propriu. Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar este imputabilă statului și este plătită prin intermediul resurselor de stat.

([163]) Caremar a alocat 1 410 000 EUR din suma menționată pentru modernizarea a două dintre navele care au fost ulterior transferate gratuit către Laziomar (Quirino și Tetide). Suma rămasă de 705 000 EUR a fost utilizată pentru modernizarea unei nave aflate încă în proprietatea Caremar.

(209) Comisia ia act de faptul că, potrivit Italiei, toți operatorii de servicii de transport cu feribotul plătesc în mod obișnuit taxe pentru acostare autorităților portuare relevante, dar Caremar nu a plătit nicio taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare. Totuși, Comisia consideră că, în principiu, Italia ar fi putut decide să impună o taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare și că, neprocedând astfel, a renunțat la venituri ale statului. În plus, având în vedere că prioritatea la acostare este acordată prin lege (a se vedea considerentul 99), aceasta este imputabilă statului.

9.1.1.2. Selectivitatea

(210) Pentru a fi încadrată ca ajutor de stat, o măsură trebuie să fie selectivă. O măsură este selectivă dacă este acordată numai anumitor întreprinderi, în timp ce alte întreprinderi aflate într-o situație de drept și de fapt comparabilă din același sector sau din alte sectoare (având în vedere că toți operatorii economici ar trebui, în principiu, să își acopere propriile costuri) nu vor beneficia de același avantaj. Compensația pentru obligația de serviciu public în legătură cu furnizarea serviciilor maritime în cauză este acordată doar pentru Caremar, prin urmare este selectivă ([164]). Având în vedere că prioritatea la acostare a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar, această facilitate este, de asemenea, selectivă.

9.1.1.3. Avantajul economic

(211) Comisia reamintește că o compensație pentru obligația de serviciu public acordată unei societăți poate să nu constituie un avantaj economic în anumite condiții strict definite.

(212) În special, în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark, Curtea de Justiție a statuat că nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE o intervenție a statului considerată drept o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor furnizate de întreprinderile beneficiare în executarea OSP, astfel încât aceste întreprinderi nu profită în realitate de un avantaj financiar, iar intervenția respectivă nu are ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente.

(213) Cu toate acestea, Curtea de Justiție a clarificat, de asemenea, faptul că, pentru ca o astfel de compensație pentru obligația de serviciu public să nu fie calificată drept ajutor de stat într-un anumit caz, trebuie să fie îndeplinite patru criterii cumulative (criteriile „Altmark”), rezumate mai jos:

— întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv OSP de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar („criteriul Altmark 1”);

— parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent („criteriul Altmark 2”);

— compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii OSP, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații („criteriul Altmark 3”);

— în cazul în care întreprinderea care urmează să îndeplinească OSP, într-un caz concret, nu este selectată prin intermediul unei proceduri de achiziții publice, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai scăzut cost pentru comunitate, valoarea compensației necesare trebuie stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dispunând de mijloacele de transport adecvate pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestora („criteriul Altmark 4”).

(214) Comisia a specificat modul în care aplică criteriile Altmark în cadrul comunicării sale privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor SIEG ([165]) („Comunicarea privind SIEG”).

([164]) Hotărârea din 13 decembrie 2017, Grecia/Comisia, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, punctul 79.

([165]) Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

(215) Întrucât criteriile Altmark trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, nerespectarea unuia dintre aceste criterii ar conduce Comisia la concluzia că măsura supusă evaluării oferă un avantaj economic beneficiarului. În acest caz, Comisia va evalua mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.

(216) Criteriul Altmark 4 prevede că valoarea compensației trebuie să fie la nivelul minim necesar pentru ca aceasta să nu fie calificată drept ajutor de stat. Acest criteriu este considerat a fi îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru obligația de serviciu public a fost selectat în urma unei proceduri de licitație, care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai scăzut cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă compensația a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

(217) Pentru niciuna dintre prelungirile convenției inițiale în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012, Caremar nu a fost selectată în urma unei proceduri de licitație publică care să permită încredințarea serviciului la cel mai mic cost pentru comunitate. Italia doar a prelungit sistemul aflat deja în vigoare prin prelungirile convenției inițiale, autorizând astfel operatorul prestabilit să primească în continuare compensație pentru îndeplinirea OSP.

(218) În plus, Italia nu a furnizat Comisiei nicio dovadă care să indice că nivelul compensației ar fi fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dispunând de mijloacele de transport corespunzătoare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestora.

(219) Pentru compensația acordată în temeiul convenției inițiale prelungite, Caremar a prezentat informații privind aplicarea criteriilor Altmark. În ceea ce privește argumentul Caremar potrivit căruia al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit deoarece compensația a fost calculată pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente (a se vedea considerentul 140), din motivele explicate în considerentele 220-222, Comisia consideră că informațiile furnizate nu sunt suficiente pentru a îndeplini standardul juridic al condiției menționate, astfel cum a fost elaborat în Comunicarea privind SIEG (a se vedea în special punctele 69-76).

(220) În primul rând, faptul că Caremar a avut costuri mai mici în comparație cu concurenții săi, în sine, nu este un criteriu suficient pentru a considera Caremar o întreprindere bine gestionată. Costurile mai mici pot rezulta și din deprecierea activelor (de exemplu, navele), care constituie o metodă contabilă de calculare a valorii activelor unei societăți în timp, prin urmare nu pot fi utilizate pentru a măsura eficiența societății.

(221) În al doilea rând, afirmația potrivit căreia Caremar și-a utilizat forța de muncă cu numărul maxim de ore permis de contractul de muncă, optimizând astfel raportul dintre costurile cu personalul și performanța personalului, nu a fost coroborată cu nicio informație privind raporturile analitice reprezentative pentru productivitate, iar această practică privind exploatarea forței de muncă a Caremar nu a fost comparată cu structurile costurilor altor întreprinderi din sector.

(222) În al treilea rând, Caremar susține că, în pofida creșterii considerabile a prețului combustibililor în cursul perioadei de prelungire a convenției inițiale, a continuat să îndeplinească OSP la cele mai mici tarife de pe piață și fără a solicita o ajustare a compensației. Comisia consideră că acest argument nu este suficient pentru a considera Caremar o întreprindere eficientă. Caremar nu a furnizat nicio informație suplimentară care să arate, de exemplu, impactul acestei practici în conturile financiare ale societății, și nici nu a comparat structura costurilor sale cu structurile costurilor altor întreprinderi din sector. Prin urmare, Caremar nu a identificat o valoare de referință în raport cu care ar putea fi evaluată presupusa gestionare eficientă a serviciului său.

(223) În consecință, Comisia concluzionează că criteriul Altmark 4 nu a fost respectat în cazul de față pentru prelungirea convenției inițiale.

(224) Întrucât cele patru criterii Altmark nu sunt respectate în mod cumulativ în cazul de față, Comisia concluzionează că compensația pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul prelungirii convenției inițiale a oferit Caremar un avantaj economic.

(225) În ceea ce privește prioritatea la acostare, Comisia reamintește mai întâi că AGCM a considerat în cel puțin două rânduri că această măsură are valoare economică ([166]). Cu toate acestea, Caremar nu plătește nicio taxă pentru prioritatea la acostare. Totuși, Comisia observă că prioritatea la acostare poate, cel puțin în teorie, să diminueze costurile operatorului (de exemplu, pentru că acostarea garantată ar putea reduce timpul de așteptare în porturi și, prin urmare, ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul) sau să sporească veniturile acestuia (de exemplu, pentru că anumite intervale orare ar putea atrage o cerere mai mare din partea călătorilor). Într-adevăr, în măsura în care prioritatea la acostare permite o procedură de andocare mai rapidă, utilizatorii serviciului de transport maritim ar putea prefera operatorul care beneficiază de această măsură. Chiar dacă aceste efecte s-ar materializa doar în circumstanțe limitate sau ar fi relativ neimportante, prioritatea la acostare ar putea totuși să constituie un avantaj economic acordat Caremar.

9.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale

(226) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([167]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([168]).

(227) În cazul de față, beneficiarul își desfășoară activitatea în concurență cu alte întreprinderi care furnizează servicii de transport maritim în Uniune, în special de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului ([169]) și a Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, care liberalizează piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. Prin urmare, compensația pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul convenției inițiale prelungite poate afecta schimburile comerciale din interiorul Uniunii și poate denatura concurența în cadrul pieței interne. Din aceleași motive, respectiva concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

9.1.1.5. Concluzie

(228) Întrucât toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt îndeplinite, Comisia concluzionează că atât compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale, cât și prioritatea la acostare pentru rutele aferente serviciului public constituie ajutor de stat acordat Caremar.

9.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent

(229) Comisia observă în primul rând că, în prezenta decizie, nu evaluează compensația acordată Caremar (la momentul respectiv) pentru îndeplinirea OSP de transport maritim până la sfârșitul anului 2008 (a se vedea considerentul 17). Evaluarea respectivei compensații și posibilitatea clasificării acesteia drept ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 fac obiectul Deciziei (UE) 2020/1411 (a se vedea considerentul 25).

([166]) Decizia (UE) 2020/1412, considerentul 265.

([167]) Hotărârea din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punctul 11; Hotărârea din 22 noiembrie 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punctul 21; Hotărârea din 29 aprilie 2004, Italia/Comisia, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punctul 44.

([168]) Hotărârea din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, 31.12.1986, p. 1).

(230) În conformitate cu articolul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([170]), un ajutor nou înseamnă „orice ajutor, respectiv orice schemă de ajutor și orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificările ajutoarelor existente”. În plus, articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că proiectele care urmăresc să acorde sau să modifice un ajutor existent trebuie să fie notificate în timp util Comisiei și nu pot fi puse în aplicare înainte ca procedura să conducă la o decizie finală ([171]). În conformitate cu poziția instanțelor Uniunii ([172]), Comisia consideră că modificarea (și anume prelungirea) duratei unei măsuri de ajutor care avea o dată de expirare clară (31 decembrie 2008) este suficientă pentru a o transforma într-un ajutor nou, indiferent dacă au fost sau nu modificate și alte caracteristici ale măsurii. Acest raționament se aplică convenției inițiale prelungite, care a fost considerată temei juridic pentru prelungirile temporare (și anume până la privatizarea Caremar anunțată în 2009, a se vedea considerentul 29) ale OSP compensate încredințate Caremar în temeiul convenției inițiale.

(231) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că, indiferent dacă compensația acordată Caremar (la momentul respectiv) până la sfârșitul anului 2008 a fost clasificată drept ajutor existent prin Decizia (UE) 2020/1411, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar de la 1 ianuarie 2009 până la 31 iulie 2012 în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale ar trebui considerată ajutor nou. Această concluzie se aplică și priorității la acostare aplicabile în această perioadă.

9.1.2. *Atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu privatizarea Caremar*

(232) Pentru a concluziona dacă atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu privatizarea Caremar constituie un avantaj pentru Caremar și achizitorul acesteia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze respectarea criteriilor Altmark (a se vedea considerentul 213).

9.1.2.1. Criteriul Altmark 1

(233) Comisia reamintește faptul că nu există o definiție uniformă și precisă a unui serviciu care poate constitui un SIEG în temeiul dreptului Uniunii, fie în sensul primului criteriu Altmark, fie în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE ([173]). Punctul 46 din comunicare este formulat astfel:

„În absența unor norme specifice ale Uniunii care să definească criteriile pe baza cărora se stabilește existența unui SIEG, statele membre au o largă marjă de apreciere în ceea ce privește definirea unui anumit serviciu ca SIEG și în ceea ce privește acordarea de compensații prestatorului de servicii. Competența Comisiei în această privință este limitată la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită atunci când a definit serviciul respectiv ca SIEG și la a evalua orice ajutor de stat pe care îl presupune compensația. Dacă există norme specifice la nivelul Uniunii, marja de manevră a statelor membre este subordonată acestor norme, fără a se aduce atingere obligației Comisiei de a analiza dacă SIEG a fost corect definit în sensul controlului în materie de ajutor de stat.”

(234) Prin urmare, autoritățile naționale sunt îndreptățite să considere că anumite servicii sunt de interes general și trebuie să fie realizate prin OSP pentru a se asigura că interesul public este protejat atunci când forțele pieței nu sunt suficiente pentru a garanta că serviciile sunt furnizate la nivelul sau în condițiile necesare.

([170]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

([171]) Hotărârea din 26 octombrie 2016, DEI și Comisia/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punctul 45.

([172]) Hotărârea din 6 martie 2002 (cauze conexate), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco și Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) și Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99)/Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:T:2002:59, punctul 175.

([173]) Hotărârea pronunțată în cauza BUPA și alții/Comisia, T-289/03, [2008] ECR II 81, punctul 96. A se vedea și Concluziile avocatului general Tizzano în cauza C-53/00, Ferring, ECR I 9069 și Concluziile avocatului general Jacobs în cauza C-126/01, GEMO, [2003] ECR I 13769.

(235) În domeniul cabotajului, normele detaliate ale Uniunii privind OSP au fost stabilite în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 și, pentru a examina ajutorul de stat potențial acordat întreprinderilor angajate în transportul maritim, în Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim („orientările maritime") ([174]).

(236) Articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 prevede că:

„Un stat membru poate încheia contracte de servicii publice cu societăți de navigație care participă la servicii regulate spre, dinspre și între insule sau le poate impune obligații aferente serviciilor publice ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj. În cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari."

(237) Articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 prevede că un contract de servicii publice poate reglementa: servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate, servicii de transport suplimentare, servicii de transport la prețuri specificate și în condiții stabilite, în special pentru anumite categorii de pasageri sau anumite rute și adaptarea serviciilor la anumite cerințe efective.

(238) În conformitate cu secțiunea 9 din orientările maritime, „pot fi impuse obligații de serviciu public (OSP) sau pot fi încheiate contracte de serviciu public (CSP) pentru serviciile menționate la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92", și anume servicii regulate spre, dinspre și între insule.

(239) Din jurisprudența consacrată rezultă că OSP pot fi impuse numai în cazul în care acestea sunt justificate de necesitatea de a asigura un nivel adecvat al serviciilor de transport maritim regulate care nu poate fi asigurat doar prin acțiunea forțelor pieței ([175]). Comunicarea referitoare la interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 ([176]) confirmă faptul că „[e]ste responsabilitatea statelor membre (inclusiv a autorităților locale și regionale, unde este cazul) și nu a armatorilor să stabilească rutele care necesită obligații ale serviciului public. În mod special, obligațiile aferente serviciului public pot fi aplicate pentru serviciile (regulate) de cabotaj insular în cazul imposibilității pieței de a furniza servicii adecvate." În plus, articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 definește OSP ca fiind obligațiile pe care pe care „armatorul comunitar respectiv, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții".

(240) În conformitate cu jurisprudența ([177]), pentru a verifica dacă există o nevoie reală de serviciu public și dacă acesta a fost necesar și proporțional, prin urmare dacă primul criteriu Altmark este îndeplinit, Comisia va evalua:

(a) dacă a existat **cerere din partea utilizatorilor**;

(b) dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în absența unei obligații impuse de autoritățile publice **(existența unei disfuncționalități a pieței)**;

(c) dacă simpla recurgere la OSP ar fi fost insuficientă pentru a remedia această deficiență (**abordarea cea mai puțin dăunătoare**).

([174]) Comunicarea C(2004) 43 a Comisiei – Orientări comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (JO C 13, 17.1.2004, p. 3).

([175]) Hotărârea din 20 februarie 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) și alții/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de actualizare și rectificare a comunicării sale privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) [COM(2014) 232 final din 22 aprilie 2014].

([177]) Hotărârea din 1 martie 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Comisia, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punctele 130 și 134.

Cererea din partea utilizatorilor

(241) În temeiul noului contract de servicii publice, Caremar a fost însărcinată cu furnizarea de servicii regulate de transport maritim de călători, vehicule (inclusiv vehicule de salvare) și efecte poștale, la tarife prestabilite, cu feriboturi și nave rapide (adică TMV în cazul serviciilor mixte sau nave cu aripi portante în cazul serviciilor destinate exclusiv pasagerilor) conform orarelor indicate în programul de transport maritim stabilit de regiunea Campania, astfel cum se arată în secțiunea 3.3.1. OSP impuse Caremar au vizat porturile deservite, tipul navelor alocate pentru respectivele legături maritime exploatate în cadrul regimului de serviciu public, frecvența, orarul și continuitatea serviciului, calitatea serviciului și tarifele maxime care urmau să fie percepute (a se vedea considerentele 83-91).

(242) Comisia observă că OSP impuse Caremar în temeiul noului contract de servicii publice au rolul de a asigura continuitatea teritorială între continent și insule prin satisfacerea nevoilor de transport ale populației locale (în principal nevoile profesionale și de studii) prin servicii de transport maritim regulate și fiabile (a se vedea considerentul 199). Comisia consideră că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public.

(243) În ceea ce privește nevoile populației locale, Italia a explicat că acestea nu s-au schimbat substanțial de-a lungul anilor, astfel cum arată consultările publice desfășurate de regiunea Campania în perioada 2006-2007 și în perioada 2010-2011 (a se vedea considerentul 179), care au confirmat că rezidenții insulelor din Golful Napoli se bazează pe transportul maritim pentru naveta zilnică spre continent. În acest sens, Comisia observă că situația traficului maritim din Golful Napoli este foarte specială din cauza densității extrem de mari a populației din insulele Capri, Ischia și Procida, astfel cum a explicat Italia (a se vedea considerentul 182).

(244) Cele de mai sus sunt confirmate de statisticile detaliate pentru fiecare rută furnizate de Italia cu privire la pasagerii, vehiculele și mărfurile transportate de Caremar în perioada 2009-2021, care arată că rutele deservite de Caremar se caracterizează printr-o cerere semnificativă care a rămas constantă în timp (a se vedea considerentul 174).

(245) Având în vedere că cererea din partea utilizatorilor a fost constantă de-a lungul timpului, inclusiv în cei doi ani care au precedat încredințarea OSP către Caremar în temeiul noului contract de servicii publice, Italia și în special autoritățile regionale în cauză au considerat în mod corect că exista o cerere reală de servicii maritime de transport de călătorii și de servicii mixte pe rutele din Golful Napoli care leagă insulele Capri, Ischia și Procida de continent (Napoli, Sorrento și Pozzuoli).

Existența unei disfuncționalități a pieței

(246) În conformitate cu punctul 48 din Comunicarea privind SIEG, „nu este oportun să se impună o obligație specifică de serviciu public unei activități care este deja furnizată sau care poate fi furnizată în mod satisfăcător și în condiții – precum prețul, trăsăturile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu – compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de către stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață” ([178]). Prin urmare, Comisia trebuie să examineze dacă serviciul ar fi inadecvat în cazul în care furnizarea sa ar fi lăsată exclusiv la latitudinea forțelor pieței. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită”.

(247) Întrucât existau și alte companii de transport maritim care exploatau rutele vizate de noul contract de servicii publice (a se vedea considerentul 184), Comisia va evalua situația concurențială a fiecăreia dintre aceste rute înainte de încheierea noului contract de servicii publice pentru a verifica dacă serviciile furnizate de operatorii respectivi erau echivalente cu cele pe care Caremar trebuia să le furnizeze în temeiul noului contract de servicii publice și ar fi fost suficiente pentru a asigura continuitatea teritorială între insule (Capri, Ischia și Procida) și continent.

([178]) Hotărârea din 20 februarie 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) și alții/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) În acest sens, mai întâi, Comisia observă că transportul maritim spre/dinspre insulele din Golful Napoli este utilizat de rezidenții acestor insule ca transport local care să le permită legături foarte frecvente cu continentul. De fapt, astfel cum a explicat Italia (considerentul 182), densitatea extrem de mare a populației din insulele Capri, Ischia și Procida le face să semene cu un district continental. Această situație impune ca transportul maritim să fie aproape la fel de frecvent ca transportul terestru local, pentru a satisface nevoile elevilor și ale lucrătorilor care fac naveta zilnică spre/dinspre continent. Evaluarea existenței unei disfuncționalități a pieței trebuie să țină seama în mod corespunzător de această particularitate.

(249) Tabelul 10 prezintă situația concurențială a celor opt rute exploatate de Caremar în perioada 2012-2015, și anume înainte de încredințarea noului contract de servicii publice, pe baza informațiilor furnizate de concurenții Caremar în observațiile lor (a se vedea considerentele 150, 161, 151 și 168) și de Italia (a se vedea considerentul 184). În considerentele 250-259, Comisia își prezintă evaluarea situației concurențiale ilustrată în tabelul 10.

Tabelul 10

Situația concurențială pe rutele exploatate de Caremar în perioada 2012-2015

Ruta	Caremar	Concurenți
Capri/ Sorrento	Servicii mixte cu TMV pe tot parcursul anului: opt curse zilnice (din Capri la orele 7.00, 8.40, 13.35 și 18.45 și din Sorrento la orele 7.45, 9.25, 14.30 și 19.25).	**NLG:** doar servicii de transport de călători. **Aligruson:** servicii mixte, dar numai pe perioada verii (din Sorrento la orele 11.30 și 14.00 și din Capri la orele 12.30 și 18.05) în condițiile pieței. **SNAV:** servicii mixte, dar numai pe perioada verii (din Capri la orele 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 și 18.05 și din Sorrento la orele 8.10, 11.25, 13.50 și 16.35) în condițiile pieței.
Capri/ Napoli	Servicii mixte cu TMV pe tot parcursul anului: șase curse zilnice (din Napoli la orele 5.35, 12.00 și 17.25 și din Capri la orele 10.20, 15.35 și 20.15). Servicii mixte cu feribotul pe perioada verii: șase curse zilnice (din Napoli la orele 7.25, 13.00 și 18.35 și din Capri la orele 5.40, 9.20 și 14.50). Servicii mixte cu feribotul în perioada de iarnă: șase curse zilnice (din Napoli la orele 9.00 și 14.20 și din Capri la orele 6.45, 11.00, 16.15 și 20.10). Servicii mixte cu TMV în perioada 1 iunie-30 septembrie: două servicii zilnice (din Napoli la ora 21.35 și din Capri la ora 23.50).	**SNAV:** doar servicii de transport de călători. **NLG:** doar servicii de transport de călători. **Neapolis:** doar servicii de transport de călători.
Ischia/ Napoli	Servicii mixte cu feribotul pe tot parcursul anului: patru curse zilnice (**din Ischia** la orele **8.45** și **13.50** și **din Napoli** la orele **15.45** și **20.15**). Servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului: o cursă zilnică (**din Napoli** la ora **14.45**).	**Medmar:** doar servicii mixte, în principal în sezonul estival. Patru curse zilnice pe tot parcursul anului (**din Napoli** la orele **8.35**, **14.10** și **18.30** și **din Ischia** la ora **17.00** (vara) sau 16.35 (iarna), toate în cadrul OSP. **Alilauro:** doar servicii de transport de călători, în principal în timpul sezonului estival. Doar cinci curse zilnice pe tot parcursul anului (**din Ischia** la orele **6.30**, **9.25** și **19.55** și **din Napoli** la orele **7.35** și **20.10**), toate cinci în cadrul OSP.

Ruta	Caremar	Concurenți
Ischia/ Procida/ Napoli	Servicii mixte cu feribotul pe tot parcursul anului: 10 curse zilnice [din Napoli la orele 6.25 (cu plecare din Procida la ora 7.30), 10.45 (cu plecare din Procida la ora 11.50), 15.10 (cu plecare din Procida la ora 16.20), 17.30 (cu plecare din Procida la ora 18.35), 19.30 (cu plecare din Procida la ora 20.30) și 21.55 (cu plecare din Procida la ora 23.00) și din Ischia la orele 12.55 (cu plecare din Procida la ora 13.35), 15.20 (cu plecare din Procida la ora 15.50), 17.20 (cu plecare din Procida la ora 17.50) și 19.25 (cu plecare din Procida la ora 20.30)]. Servicii mixte cu feribotul în perioada 15 iunie-15 septembrie: două curse zilnice [din Ischia la ora 7.00 (cu plecare din Procida la ora 7.25) și din Napoli la ora 9.25 (cu plecare din Procida la ora 10.30)]. Servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului: nouă curse zilnice [**din Napoli** la orele **8.40** (cu plecare la ora 9.30 din Procida), **11.45** (cu plecare la ora 12.25 din Procida), **13.10** (cu plecare la ora 13.50 din Procida) și **18.15** (cu plecare la ora 18.55 din Procida) și **din Ischia** la orele **6.45** (cu plecare la ora 7.05 din Procida), **10.15** (cu plecare la ora 10.35 din Procida), **13.00** (cu plecare la ora 13.15 din Procida), **14.30** (cu plecare la ora 14.55 din Procida) și **16.25** (cu plecare la ora 16.45 din Procida)]. Servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante în perioada 1 iunie-30 septembrie: două curse zilnice [**din Ischia** la ora **19.35** (cu plecare la ora 20.00 din Procida) și **din Napoli** la ora **21.05** (cu plecare la ora 21.50 din Procida)].	**Medmar:** servicii mixte cu feribotul: — două zilnice pe tot parcursul anului în cadrul OSP [din Ischia la orele 6.25 (cu plecare din Procida la ora 7.25) și 10.35 (cu plecare din Procida la ora 11.15)]; și — unul (nu întotdeauna zilnic) pe perioada verii în cadrul OSP [din Ischia la ora 22.20 (cu plecare din Procida la ora 23.00)]. Totuși, potrivit Italiei, Medmar nu a furnizat aproape niciodată serviciile pe ruta Ischia/Procida/Napoli în perioada 2012-2015. **SNAV:** servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante: — șapte curse zilnice în cadrul OSP pe tot parcursul anului [**din Napoli** la orele **8.25** (cu plecare din Procida la ora 9.05), **16.20** (cu plecare din Procida la ora 17.00), **19.00** (cu plecare din Procida la ora 19.40) și **din Ischia** la orele **7.10** (cu plecare din Procida la ora 7.30), **9.45** (cu plecare din Procida la ora 10.10), **13.50** (cu plecare din Procida la ora 14.15) și **17.40** (cu plecare din Procida la ora 18.05)]; și — o cursă zilnică în condițiile pieței pe perioada verii [**din Ischia** la ora **11.25** (cu plecare din Procida la ora 11.45)].

Ruta	Caremar	Concurenți
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Servicii mixte cu feribotul pe tot parcursul anului: șase curse zilnice [**din Pozzuoli** la ora **10.15** (cu plecare din Procida la ora 10.55), **14.00** (cu plecare din Procida la ora 14.30) și **18.55** (cu plecare din Procida la ora 19.35) și **din Ischia** la orele **8.35** (cu plecare din Procida la ora 9.00), **11.30** (cu plecare din Procida la ora 11.55) și **17.30** (cu plecare din Procida la ora 18.00)]. Servicii mixte cu feribotul în perioada 16 septembrie-14 iunie: două curse zilnice [**din Ischia** la ora **7.20** (cu plecare din Procida la ora 7.50) și **din Pozzuoli** la ora **9.00** (cu plecare din Procida la ora 9.40)].	**Medmar:** servicii mixte cu feribotul, în cea mai mare parte fără escală în Procida. Doar patru curse zilnice cu escală în Procida (**din Ischia** la orele **2.30** și **18.55** și **din Pozzuoli** la orele **4.10** și **20.30**), toate în cadrul OSP și pe tot parcursul anului.
Ischia/ Procida	Pe lângă serviciile furnizate pe rutele Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/ Procida/Napoli, un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului (**din Procida** la ora **15.30**).	**SNAV:** pe lângă cele opt curse (servicii de transport de călători) furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, SNAV furniza pe ruta Ischia/Procida: — un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului în cadrul OSP (**din Procida** la ora **13.15**); — un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului în condițiile pieței (**din Ischia** la ora **8.30**); — șase servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante pe perioada verii în condițiile pieței (**din Procida** la orele **7.50**, **11.00**, **17.50** și **19.20** și **din Ischia** la orele **18.30** și **19.45**). **Medmar:** curse efectuate în cadrul celor de pe rutele Ischia/ Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: servicii mixte în condițiile pieței, dar în cea mai mare parte pe perioada verii și nu întotdeauna zilnic. Serviciu foarte instabil, deoarece acești operatori utilizau un tip de nave care puteau funcționa numai în condiții meteorologice bune.
Procida/ Pozzuoli	Pe lângă serviciile furnizate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, două servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante (călătorie de 15 minute) pe tot parcursul anului (**din Procida** la ora **8.10** și **din Pozzuoli** la ora **8.50**).	**Gestour:** nouă servicii mixte zilnice cu feribotul (călătorie de 50 de minute) pe tot parcursul anului în condițiile pieței (**din Pozzuoli** la orele **6.00**, **8.30**, **10.35**, **12.55** și **19.50** și **din Procida** la orele **6.50**, **9.30**, **11.20** și **18.55**). **Ippocampo:** patru servicii mixte în condițiile pieței pe perioada verii, în principal doar în zilele de duminică (din Procida la orele 18.45 și 20.00 și din Pozzuoli la orele 19.20 și 20.50). **Procida Lines:** potrivit Italiei, Procida Lines nu furniza servicii pe ruta respectivă în perioada 2012-2015.

Ruta	Caremar	Concurenți
Procida/ Napoli	Pe lângă serviciile furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante (călătorie de 40 de minute) pe tot parcursul anului (**din Procida** la orele **6.35** și **9.20** și **din Napoli** la orele **7.30** și **17.45**).	**SNAV:** servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante, în plus față de serviciile furnizate pe ruta Ischia/ Procida/Napoli: — unul zilnic pe tot parcursul anului în cadrul OSP (**din Napoli** la ora **12.30**); și — două zilnice pe perioada verii în condițiile pieței (din Napoli la ora 18.45). **Medmar:** servicii mixte cu feribotul, în plus față de cele furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli: — unul zilnic pe tot parcursul anului în cadrul OSP (din Napoli la ora 00.20).

(250) Pe baza informațiilor furnizate în tabelul 10, Comisia consideră că serviciile oferite de concurenți începând cu 1 octombrie 2011 pe rutele care urmau să fie exploatate de Caremar în Golful Napoli în temeiul noului contract de servicii publice nu erau substituibile celor oferite de Caremar din cauza diferențelor semnificative în ceea ce privește tipul, regularitatea și capacitatea serviciilor oferite, astfel cum se arată mai jos (a se vedea considerentele 251-259).

(251) În ceea ce privește ruta **Capri/Sorrento**, Comisia observă că Caremar era singurul operator care furniza servicii mixte pe ruta respectivă pe tot parcursul anului. De fapt, pe de o parte, NLG furniza numai servicii de transport de călători, iar pe de altă parte, operatorii care furnizau și servicii mixte (Aligruson și SNAV) își desfășurau activitatea numai în sezonul estival. Nu exista niciun operator care să asigure servicii de transport mixt între Capri și Sorrento iarna, ceea ce ar fi lăsat rezidenții insulei/proprietarii de magazine/elevii fără posibilitatea de a-și urca vehiculul propriu pe feribot pentru a face naveta din noiembrie până în aprilie. În ceea ce privește celelalte luni ale anului, serviciile mixte furnizate de Aligruson și SNAV ar fi lăsat aproape neacoperite perioadele din zi cele mai căutate de navetiști (și mai puțin interesante pentru turiști), și anume dimineața devreme ([179]) și seara târziu ([180]). În plus, în ceea ce privește perioada de vară, orarele concurenților nu ar fi deservit în mod satisfăcător nevoia navetiștilor zilnici, având în vedere diferențele față de orarele Caremar. Din aceste motive, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

(252) În ceea ce privește ruta **Capri/Napoli**, Comisia observă că Caremar era singurul operator care furniza servicii mixte pe ruta respectivă. De fapt, celelalte trei companii de transport maritim de pe ruta respectivă în perioada 2012-2015 (SNAV, NLG și Neapolis) furnizau numai servicii de transport de călători. Aceste servicii nu puteau satisface cererea de transport maritim a utilizatorilor cu vehicule, ceea ce ar fi lăsat rezidenții insulei/proprietarii de magazine/elevii fără posibilitatea de a-și urca vehiculul propriu pe feribot pentru a face naveta. Aceasta include și transportul maritim de ambulanțe pentru a răspunde urgențelor medicale sau de altă natură în cazul indisponibilității transportului aerian de urgență cu elicopterul. În acest sens, Comisia observă că elicopterele puteau ateriza/decola numai în zone dotate special pentru acest tip de transport aerian și cu condiția ca condițiile meteorologice să permită acest lucru ([181]). În insula Capri există o singură heliplatformă, aceasta este situată în municipalitatea

([179]) De fapt, în absența Caremar (care era obligată să efectueze prima cursă din Capri la ora 7.00 și prima cursă din Sorrento la ora 7.45), prima cursă de dimineață ar fi fost efectuată de SNAV abia la ora 7.35 din Capri și la ora 8.10 din Sorrento. În afara acestor două curse, utilizatorii nu ar fi avut nicio altă posibilitate de a ajunge la destinație dimineața devreme, având în vedere că următoarele curse ar fi fost abia la ora 9.15 din Capri și la ora 11.25 din Sorrento.

([180]) În ceea ce privește seara, în absența Caremar, ultima cursă disponibilă din ziua respectivă ar fi fost din Sorrento la ora 16.35 (efectuată de SNAV) și din Capri la ora 18.05 (efectuată de SNAV și Aligruson), în timp ce Caremar era obligată să garanteze, de asemenea, o cursă la ora 19.25 din Sorrento și la ora 18.45 din Capri.

([181]) De exemplu, a se vedea știrile din 15 decembrie 2017 disponibile la următoarea adresă: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (site consultat ultima dată la 5 iunie 2024) și știrile din 12 ianuarie 2022 disponibile la următoarea adresă: https://caprinews.it/?p=31904 (site consultat ultima dată la 5 iunie 2024).

Anacapri și deservește și zboruri private. Elicopterele sunt utilizate de obicei pentru salvare în zone care nu pot fi accesate cu ușurință de ambulanțe sau în cazul pacienților care au nevoie urgentă de transport către spitalele de pe continent. În schimb, în cazuri mai puțin urgente, în care pacientul poate fi transferat la spital cu ambulanța sau cu un autoturism privat sau în cazul unui vânt prea puternic care nu permite aterizarea/decolarea elicopterelor pe heliplatforma din Anacapri, transportul maritim cu feribotul este cel mai frecvent tip de transport către continent ([182]). În plus, fără Caremar, nu ar fi existat niciun operator care să asigure transportul de efecte poștale către/dinspre Capri. Comisia consideră că o OSP limitată la transportul de vehicule și de mărfuri nu ar fi fost adecvată, deoarece numai serviciile de transport de călători furnizate de concurenți în condițiile pieței nu erau suficiente pentru a garanta un nivel adecvat de conectivitate între Capri și Napoli. De fapt, existau doar șapte servicii zilnice de transport de călători furnizate pe tot parcursul anului în condiții de piață: cinci curse efectuate de Neapolis (din Capri la orele 8.50, 14.10 și 17.30 și din Napoli la orele 10.00 și 16.05) și două curse efectuate de NLG (din Capri la orele 9.35 și 11.35). Prin urmare, niciun operator de piață nu furniza servicii dimineața devreme, Caremar trebuind să asigure prima cursă dimineața de la Capri la Napoli (la ora 5.40 în perioada de vară și la ora 6.45 în perioada de iarnă). Comisia observă că majoritatea curselor efectuate de concurenții Caremar pe tot parcursul anului făceau obiectul OSP ([183]), ceea ce sugerează că, în principiu, piața nu le-ar fi furnizat în absența unei cereri oficiale din partea autorităților publice. Având în vedere că, astfel cum a explicat Italia (considerentul 182), regimul OSP aflat în vigoare în Golful Napoli nu garanta furnizarea efectivă a serviciului, includerea serviciilor de transport de călători în cadrul OSP impuse Caremar pe această rută în temeiul noului contract de servicii publice a fost rezonabilă. Din aceste motive, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

(253) În ceea ce privește ruta directă **Ischia/Napoli**, Comisia observă că Caremar furniza servicii mixte de transport cu feribotul în concurență cu Medmar și servicii de transport de pasageri cu nave cu aripi portante în concurență cu Alilauro, care furniza, de asemenea, mai multe curse zilnice pe tot parcursul anului. Totuși, cursele efectuate de concurenții Caremar pe această rută directă erau, în primul rând, la alte momente ale zilei decât cele efectuate de Caremar ([184]) și, în al doilea rând, toate făceau obiectul OSP. Având în vedere orarele și frecvența serviciilor care urmau să fie furnizate de Caremar pe tot parcursul anului (astfel cum sunt descrise în tabelul 10), este evident că OSP impuse Caremar au avut rolul de a garanta un număr minim constant de legături zilnice la orele esențiale din zi care nu erau deservite de concurenții Caremar. Din acest motiv, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt și de servicii de transport de călători pe această rută. Această concluzie este valabilă chiar și atunci când se consideră că legătura directă Ischia/Napoli ar putea fi înlocuită cu cea cu escală în Procida, în pofida lungimii diferite a călătoriei ([185]). De fapt, astfel cum se explică în considerentul 254, serviciile furnizate de concurenții Caremar pe ruta Ischia/Procida/Napoli nu erau suficiente pentru a garanta legături regulate suficiente între Ischia și Napoli.

(254) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida/Napoli**, Comisia observă că, pe lângă Caremar, erau autorizate să efectueze călătorii pe această rută și Medmar și Alilauro. Cu toate acestea, în ceea ce privește serviciile de transport mixt, oferta de pe piață era foarte limitată, întrucât singurul furnizor de servicii de transport mixt, în afara Caremar, era Medmar, care furniza un serviciu mixt zilnic pe tot parcursul anului (din Ischia la ora 10.35) și două servicii zilnice pe perioada verii (din Ischia la ora 22.20 și din Napoli la ora 00.20) care, potrivit Italiei, nu au fost furnizate

([182]) A se vedea, de exemplu, știrile din 12 august 2019 disponibile la următoarea adresă: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (site consultat ultima dată la 5 iunie 2024).

([183]) Și anume toate cele 13 servicii zilnice de transport de călători furnizate de SNAV pe ruta respectivă pe tot parcursul anului (11 dintre acestea fiind furnizate împreună cu NLG) făceau obiectul OSP, iar din cele 15 curse zilnice efectuate de NLG pe această rută pe tot parcursul anului, 13 erau efectuate în cadrul OSP (dintre care 11 împreună cu SNAV).

([184]) În ceea ce privește serviciile mixte furnizate pe tot parcursul anului, din Ischia, Caremar activa la orele 8.45 și 13.50, în timp ce Medmar activa la ora 17.00 vara și la ora 16.35 iarna; din Napoli, Caremar activa la orele 15.45 și 20.15, în timp ce Medmar activa la orele 8.35, 14.10 și 18.30. În ceea ce privește serviciile de transport de călători furnizate pe tot parcursul anului, din Napoli, Caremar activa la ora 14.45, în timp ce Alilauro activa la orele 7.35 și 20.10. Caremar nu furniza servicii de transport de călători din Ischia.

([185]) În ceea ce privește serviciile mixte cu feribotul, escala în Procida adaugă aproximativ 15 minute la călătorie (care este de 1 oră și 25 de minute pe ruta directă Ischia/Napoli). În ceea ce privește serviciile de transport de călători cu nave cu aripi portante, escala în Procida adaugă aproape 30 de minute la călătorie (care este de 45 de minute pe ruta directă Ischia/Napoli).

aproape niciodată, deși făceau obiectul OSP. Este evident că oferta Medmar nu era suficientă pentru a satisface cererea utilizatorilor de legături frecvente și regulate între Ischia, Procida și Napoli. În ceea ce privește serviciile de transport de călători, nu exista niciun operator care să furnizeze servicii de transport maritim de călători pe ruta respectivă pe tot parcursul anului în condițiile pieței. De fapt, cele șapte curse zilnice efectuate de SNAV pe tot parcursul anului făceau obiectul OSP. În plus, serviciile SNAV și serviciile Caremar trebuiau furnizate la momente diferite ale zilei ([186]). Singurul serviciu furnizat de SNAV în condițiile pieței pe această rută era cursa zilnică din Ischia de la ora 11.25 în perioada de vară. Este evident că acest serviciu viza în principal cererea turistică și nu era suficient pentru a satisface pe deplin cererea utilizatorilor. Din aceste motive, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt și de servicii de transport de călători pe această rută.

(255) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, Comisia observă că Caremar activa pe ruta respectivă în concurență cu Medmar, care furniza, de asemenea, curse zilnice pe ruta respectivă. Cu toate acestea, toate cursele zilnice efectuate pe tot parcursul anului făceau obiectul OSP și, în plus, erau limitate ca număr (două curse zilnice din Ischia și două curse zilnice din Pozzuoli) și erau efectuate la momente ale zilei care nu erau deservite de Caremar ([187]). Prin urmare, nu doar că nu exista niciun operator de transport maritim care să furnizeze servicii pe această rută pe tot parcursul anului în condițiile pieței, dar, în plus, serviciile furnizate de Medmar în cadrul OSP nu erau substituibile serviciilor Caremar, care acopereau momente diferite ale zilei. Din aceste motive, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

(256) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida**, Comisia observă că Caremar este obligată să furnizeze, în temeiul noului contract de servicii publice, un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante pe tot parcursul anului (din Procida la ora 15.30), în plus față de serviciile furnizate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli. Acest serviciu OSP a fost inclus în noul contract de servicii publice de către regiunea Campania ca răspuns la o solicitare expresă din partea municipalității Procida privind un număr mai mare de legături dinspre Procida pe tot parcursul anului (a se vedea considerentul 181). Solicitarea respectivă era justificată de faptul că majoritatea legăturilor cu Procida furnizate de piață erau efectuate vara și vizau în principal satisfacerea cererii turistice. De fapt, piața asigura o singură legătură stabilă ([188]) în condițiile pieței pe tot parcursul anului (din Ischia la ora 8.30, furnizată de SNAV). Astfel cum s-a menționat (considerentele 254 și 255), nu exista niciun operator care să efectueze curse zilnice (fie servicii de transport de călători, fie servicii mixte) pe tot parcursul anului în condițiile pieței ([189]) pe rutele Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli, iar serviciile OSP furnizate de concurenții Caremar nu asigurau conectivitatea călătorilor din Procida în cursul după-amiezii (între orele 14.30 și 17.50). Din acest motiv, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

([186]) Din Napoli, Caremar trebuia să asigure plecări la orele 8.40, 11.45, 13.10 și 18.15, în timp ce SNAV trebuia să asigure plecări la orele 8.25, 16.20 și 19.00. Din Ischia, Caremar trebuia să asigure plecări la orele 6.45, 10.15, 13.00, 14.30 și 16.25, în timp ce SNAV trebuia să asigure plecări la orele 7.10, 9.45, 13.50 și 17.40.

([187]) Medmar activa din Ischia la orele 2.30 și 18.55 și din Pozzuoli la orele 4.10 și 20.30, în timp ce Caremar activa din Ischia la orele 7.20 (doar vara), 8.35, 11.30 și 17.30 și din Pozzuoli la orele 9.00 (doar vara), 10.15, 14.00 și 18.55.

([188]) Serviciile mixte furnizate în condițiile pieței de către companiile de transport maritim Ippocampo, Rumore și Capitan Morgan erau prea puține și prea instabile pentru a satisface nevoile de conectivitate ale populației locale. Astfel cum a menționat Italia [considerentul 185 litera (f)], operatorii respectivi utilizau un tip de nave care puteau funcționa numai în condiții meteorologice bune, având în plus și o ofertă axată în principal pe perioada verii, și nu întotdeauna zilnică. În ceea ce privește ruta Ischia/Procida, Comisia observă că concurenții Caremar își desfășurau activitatea în cea mai mare parte în sezonul estival, și nu întotdeauna zilnic. Numai Rumore furniza un serviciu mixt zilnic pe tot parcursul anului în condițiile pieței (din Ischia la ora 10.40).

([189]) Toate serviciile furnizate de concurenții Caremar pe rutele respective pe tot parcursul anului făceau obiectul OSP. Pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, Medmar furniza patru servicii mixte zilnice pe tot parcursul anului, toate în cadrul OSP. Pe ruta Ischia/Procida/Napoli, Medmar trebuia să furnizeze un serviciu mixt zilnic pe tot parcursul anului în cadrul OSP, iar SNAV șapte servicii zilnice de transport de călători pe tot parcursul anului, toate în cadrul OSP.

(257) În ceea ce privește ruta **Procida/Pozzuoli**, Comisia observă că Caremar trebuia să furnizeze două servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante pe ruta respectivă pe tot parcursul anului, în plus față de serviciile furnizate pe ruta Ischia/Procida/Pozzuoli, în timp ce concurenții Caremar (Gestour, Ippocampo și Procida Lines) furnizau pe ruta respectivă numai servicii mixte cu feribotul. Aceste servicii erau mult mai lente decât cele furnizate de Caremar (călătorie de 50 de minute cu feribotul, față de 15 minute cu nava cu aripi portante), prin urmare nu erau substituibile. În orice caz, indiferent de gradul de substituibilitate al serviciilor de transport de călători și al serviciilor mixte, Comisia observă că serviciile furnizate de concurenții Caremar pe tot parcursul anului – numai Gestour și Procida Lines ([190]) erau autorizate să furnizeze servicii pe tot parcursul anului – erau furnizate la alte momente ale zilei decât cele furnizate de Caremar ([191]), lăsând neacoperit un interval orar din zi important pentru navetiștii zilnici (între orele 7.00 și 9.00 din Procida și între 9.00 și 10.00 din Pozzuoli). Din acest motiv, Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport de călători pe această rută.

(258) În ceea ce privește ruta **Procida/Napoli**, Comisia observă că Caremar trebuia să furnizeze patru servicii zilnice de transport de călători cu nave cu aripi portante pe ruta respectivă pe tot parcursul anului, în plus față de serviciile furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, în timp ce Medmar și SNAV efectuau câte o singură cursă zilnică în plus față de cele efectuate pe ruta Ischia/Procida/Napoli (Medmar din Napoli la ora 00.20 și SNAV din Napoli la ora 12.30), în cadrul OSP și la ore ale zilei diferite de cele deservite de Caremar ([192]). În plus, chiar dacă se iau în considerare serviciile furnizate de SNAV și Medmar pe ruta Ischia/Procida/Napoli, nu exista niciun operator de transport maritim care să furnizeze servicii de transport de călători pe ruta respectivă în condițiile pieței pe tot parcursul anului, iar serviciile de transport de călători în cadrul OSP ale Medmar și SNAV lăsau neacoperite unele intervale orare ale zilei importante pentru a asigura conectivitatea navetiștilor zilnici (între orele 6.00 și 7.00 și între orele 8.00 și 10.00 din Procida și între orele 7.00 și 8.00 și între orele 17.00 și 18.00 din Napoli). Din acest motiv, Italia nu a săvârșit o eroare vădită în cadrul noului contract de servicii publice considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport de călători pe această rută.

(259) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că OSP prevăzute în noul contract de servicii publice cu Caremar pentru exploatarea celor opt rute menționate mai sus sunt justificate de o necesitate publică reală de a asigura continuitatea teritorială. De fapt, la momentul atribuirii noului contract de servicii publice, doar forțele pieței (chiar și cu impunerea OSP) erau insuficiente pentru a satisface nevoile de serviciu public identificate de Italia în ceea ce privește frecvența, continuitatea și regularitatea.

(260) Această concluzie se aplică și priorității la acostare de care beneficiază Caremar pentru furnizarea serviciilor în temeiul noului contract de servicii publice. După cum s-a menționat mai sus, Italia a confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în cadrul regimului de serviciu public și că aceasta este auxiliară serviciilor respective în beneficiul furnizorului lor ([193]). De fapt, articolul 19-*ter* alineatul (21) din Legea 166/2009 specifică în mod clar că prioritatea la acostare este necesară pentru a se garanta continuitatea teritorială cu insulele și în scopul îndeplinirii OSP (a se vedea considerentul 99). Într-adevăr, în absența priorității la acostare, este posibil ca Caremar să fie nevoită să își aștepte rândul pentru a acosta și, prin urmare, să sufere întârzieri, ceea ce ar contraveni scopului de a asigura o conectivitate fiabilă și convenabilă pentru cetățeni. Un orar de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. În plus, având în vedere că în noul contract de servicii publice există obligații specifice privind planificarea orară a plecărilor pe rutele aferente serviciului public, prioritatea la acostare asigură faptul că porturile alocă danele și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să își respecte obligațiile de serviciu public. În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite Caremar să își îndeplinească OSP, care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 267).

([190]) Cu toate acestea, potrivit Italiei, Procida Lines nu furniza serviciul în perioada 2012-2015.

([191]) Din Procida, Caremar activa pe tot parcursul anului la ora 8.10, în timp ce Gestour activa pe tot parcursul anului la orele 6.50, 9.30, 11.20 și 18.55 (iar Procida Lines ar fi trebuit să activeze la orele 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 și 19.15). Din Pozzuoli, Caremar activa la ora 8.50, în timp ce Gestour activa pe tot parcursul anului la orele 6.50, 9.30, 11.20 și 18.55 (iar Procida Lines ar fi trebuit să activeze la orele 5.05, 7.05, 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 și 20.00).

([192]) Din Procida, Caremar furniza servicii zilnice de transport de călători la orele 6.35 și 9.20, iar din Napoli, Caremar furniza servicii zilnice de transport de călători la orele 7.30 și 17.45.

([193]) De exemplu, în cazul Laziomar, atunci când serviciile de transport maritim pe cele trei rute din arhipelagul Pontino au fost transferate de la Caremar la Laziomar, prioritatea la acostare legată de porturile deservite pe rutele respective a fost transferată automat către Laziomar.

Abordarea cea mai puțin dăunătoare

(261) Italia a ales să încheie un contract de servicii publice cu un singur operator (Caremar), în pofida faptului că existau mai mulți operatori, astfel cum se arată în tabelul 10, care deserveau anumite rute în cadrul OSP fără compensație.

(262) Comisia consideră că regimul OSP fără compensație, care a fost în vigoare doar până în 2017 în Golful Napoli ([194]), nu era în niciun caz comparabil cu OSP impuse Caremar în temeiul noului contract de servicii publice din motivele următoare.

(263) În primul rând, OSP impuse concurenților Caremar erau diferite de cele vizate de noul contract de servicii publice, deoarece se refereau doar la frecvență, regularitate, tipuri de nave utilizate (și anume doar pentru călători sau pentru călători, vehicule și mărfuri) și tarifele maxime, în timp ce Caremar era supusă și unor obligații în ceea ce privește punctualitatea, calitatea și capacitatea navei utilizate (a se vedea considerentul 183).

(264) În al doilea rând, OSP impuse concurenților Caremar nu făceau obiectul unor penalități care să asigure furnizarea serviciului în conformitate cu OSP, în timp ce noul contract de servicii publice identifică un sistem articulat de penalități în cazul nerespectării OSP (a se vedea considerentele 90 și 91). Pe baza informațiilor furnizate de Italia (a se vedea considerentul 183), Comisia acceptă că cererea utilizatorilor nu ar fi putut fi satisfăcută prin impunerea OSP fără compensație, deoarece, în mai multe rânduri, concurenții Caremar nu au respectat OSP ([195]) sau nu au furnizat serviciile din cadrul OSP, deoarece aveau dreptul de a se retrage din OSP cu un preaviz de 45 de zile, puteau solicita o suspendare a serviciului sau pur și simplu puteau refuza să continue îndeplinirea OSP ([196]).

(265) În cele din urmă, chiar și dacă ar fi fost îndeplinite, aceste OSP necompensate nu ar fi fost suficiente pentru a satisface pe deplin nevoia de serviciu public identificată de Italia – și anume asigurarea continuității teritoriale între continent și insule prin satisfacerea nevoilor de transport ale populației locale (în principal nevoile profesionale și de studii) prin servicii de transport maritim regulate și fiabile (a se vedea considerentele 199 și 242) –, întrucât ele lăsau neacoperite intervale de timp ale zilei importante pentru navetiștii zilnici.

(266) În plus, Comisia ia act de afirmația Italiei potrivit căreia opțiunea pentru un contract de servicii publice era, de asemenea, necesară în vederea privatizării Caremar. Mai exact, Italia susține că organizarea unei proceduri de licitație pentru Caremar împreună cu un contract nou de servicii publice permitea să se asigure continuitatea serviciului public de transport maritim și să se maximizeze valoarea pentru stat. Din acest motiv, Comisia a fost de acord (a se vedea considerentul 105) ca Italia să organizeze o procedură de licitație pentru Caremar împreună cu un nou contract de servicii publice. Procedând astfel, Comisia a acceptat, de asemenea, și reiterează în prezenta decizie faptul că Italia nu se putea baza în continuare pe OSP necompensate aplicabile tuturor operatorilor, preferând în schimb să încheie un contract de servicii publice doar cu Caremar.

Concluzie

(267) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia concluzionează că Italia nu a săvârșit o eroare vădită atunci când a definit serviciile încredințate Caremar drept SIEG pe rutele identificate în tabelul 10. Îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii din 2011 și în decizia de extindere din 2012 sunt, așadar, înlăturate.

([194]) Sistemul OSP necompensat a rămas în vigoare până la 9 ianuarie 2017. Începând din 10 ianuarie 2017, Caremar este singurul operator maritim care a făcut obiectul OSP în Golful Napoli.

([195]) A se vedea nota de subsol 126.

([196]) A se vedea nota de subsol 125.

(268) Pentru a concluziona că criteriul *Altmark* 1 este respectat, Comisia trebuie să verifice totuși dacă Caremar a fost însărcinată cu OSP care erau clar definite și dacă cerințele Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 au fost respectate. În ceea ce privește primul punct, Comisia observă că OSP sunt descrise în mod clar în noul contract de servicii publice și în anexele la acesta, care includ, de exemplu, specificațiile navei pentru fiecare rută (a se vedea considerentele 83-91). În mod similar, normele care reglementează compensația sunt detaliate în noul contract de servicii publice, în Legea 166/2009 și în Hotărârea 111/2007 (a se vedea considerentele 92-96). De asemenea, noul contract de servicii publice are o durată clară (nouă ani), identifică Caremar drept operatorul de servicii publice și conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a unei eventuale supracompensări (a se vedea considerentul 94). În ceea ce privește al doilea punct, Comisia observă că noul contract de servicii publice a fost supus unei proceduri de licitație nediscriminatorie în ceea ce privește toți armatorii din Uniune, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 (a se vedea considerentele 69 și 70). Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark este îndeplinit.

(269) Întrucât prioritatea la acostare este o măsură auxiliară serviciilor OSP identificate în cadrul noului contract de servicii publice, prioritatea la acostare respectă, de asemenea, primul criteriu din hotărârea Altmark.

9.1.2.2. Criteriul Altmark 2

(270) Comisia reamintește faptul că, în decizia de extindere din 2012 (a se vedea considerentul 205 din decizia de extindere din 2012), a considerat, cu titlu preliminar, că al doilea criteriu din hotărârea Altmark este îndeplinit.

(271) În acest context, Comisia observă că parametrii care stau la baza calculării compensației au fost stabiliți în prealabil și respectă cerințele de transparență în conformitate cu al doilea criteriu Altmark. Mai exact, parametrii pe baza cărora a fost calculată compensația sunt explicați în detaliu în Hotărârea 111/2007 și au fost aplicați în noul contract de servicii publice (a se vedea considerentul 93). Metoda de calculare a compensației, inclusiv, de exemplu, elementele de cost care trebuie luate în considerare și rata rentabilității capitalului, sunt detaliate în Hotărârea 111/2007 (a se vedea considerentul 93). Având în vedere că prioritatea la acostare nu presupune o compensație financiară pentru Caremar, Comisia consideră că această măsură respectă cel de al doilea criteriu Altmark.

(272) Prin urmare, Comisia concluzionează că cel de-al doilea criteriu din hotărârea Altmark este îndeplinit.

9.1.2.3. Criteriul Altmark 3

(273) În conformitate cu cel de-al treilea criteriu Altmark, compensația primită pentru îndeplinirea obligației de SIEG nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii OSP, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective.

(274) Potrivit articolului 16 din noul contract de servicii publice, compensația pentru obligația de serviciu public este cuantificată pe baza metodologiei prevăzute în Hotărârea 111/2007 ([197]), conform căreia compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile nete suportate pentru îndeplinirea OSP (echilibrul economico-financiar), incluzând și un profit rezonabil. Astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea considerentele 55-66), potrivit Hotărârii 111/2007, domeniul de aplicare al serviciilor, tarifele maxime stabilite în contractul de servicii publice și compensația acordată efectiv trebuie definite astfel încât să se acorde furnizorului de servicii acoperirea costurilor legate de furnizarea SIEG, ținând seama de celelalte venituri și de un profit rezonabil.

(275) Hotărârea Altmark nu conține o definiție precisă a profitului rezonabil. Potrivit Comunicării privind SIEG, prin „profit rezonabil" ar trebui să se înțeleagă rata rentabilității capitalului permanent de care ar avea nevoie o întreprindere tipică atunci când analizează dacă să furnizeze sau nu SIEG pe întreaga durată de atribuire, ținând cont de nivelul de risc. Nivelul de risc depinde de sectorul vizat, de tipul serviciului și de caracteristicile mecanismului de compensare.

([197]) Articolul 16 alineatul (1) din noul contract de servicii publice.

(276) În decizia de extindere din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite societăților fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar. În special, în ceea ce privește compensația plătită începând cu 2010, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că prima de risc fixă de 6,5 % nu reflecta un nivel adecvat de risc deoarece, *prima facie*, Caremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii. Mai exact, elementele de cost în scopul calculării compensației includ toate costurile implicate în furnizarea serviciului și, de exemplu, au fost luate în calcul variații ale prețurilor combustibililor. Prin urmare, Comisia a considerat la acel moment că este posibil ca Caremar să fi primit o compensație prea mare.

(277) Comisia observă că anumite aspecte ale metodei de compensare, astfel cum este prevăzută în noul contract de servicii publice, par într-adevăr să reducă riscul comercial suportat de Caremar. Comisia face referire în special la următoarele dispoziții:

— Potrivit articolului 13 din noul contract de servicii publice, Caremar poate solicita anual regiunii Campania ajustarea tarifelor utilizatorilor în funcție de inflație, chiar dacă regiunea Campania poate decide să nu acorde ajustarea solicitată sau să suspende ajustarea deja acordată (a se vedea considerentul 89).

— Articolul 17 din noul contract de servicii publice vizează menținerea echilibrului economico-financiar al serviciului public. În special, în cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public ar fi insuficientă pentru a acoperi costul serviciilor încredințate prin noul contract de servicii publice, articolul 17 permite revizuirea sistemului tarifar, a domeniului de aplicare al serviciilor publice oferite sau a activelor maritime ale Caremar. Potrivit articolului 17 din contract, la fiecare trei ani, părțile trebuie să verifice condițiile echilibrului economic și financiar pe baza criteriilor stabilite în Hotărârea 111/2007 și a normelor prevăzute în contract. În acest scop, Caremar trebuie să trimită, până la data de 30 iunie a celui de-al treilea an al fiecărei perioade de reglementare, un raport actualizat cu rezultatele financiare ale perioadei în cauză.

(278) Deși aceste măsuri de protecție par să reducă riscul comercial suportat de Caremar, Comisia consideră că societatea rămâne expusă riscului ca compensația să nu fie suficientă pentru a acoperi costurile aferente furnizării serviciului în cauză. De fapt, astfel cum s-a menționat mai sus (considerentul 93), echilibrul economic și financiar al serviciului este verificat doar o dată la trei ani, iar un mecanism de reechilibrare poate fi activat numai în cazul unei subcompensări de peste 5 % din totalul compensației. Dacă această revizuire arată că compensația este insuficientă pentru a acoperi costurile aferente serviciului public, atunci Caremar și Italia pot conveni asupra unor modificări doar pentru următoarea perioadă de trei ani. Potrivit articolului 17, astfel de modificări (dacă există) sunt rezultatul unei proceduri de negociere și, până se ajunge la un acord, Caremar trebuie să continue să furnizeze serviciul public în condiții neschimbate. În consecință, Caremar rămâne parțial expus riscului ca compensația să fie insuficientă pentru a-și acoperi costurile aferente furnizării serviciului în cauză. Deși articolul 17 din noul contract de servicii publice poate fi utilizat pentru a restabili echilibrul economic și financiar, acest lucru se realizează numai pe o bază prospectivă și nu este posibilă nicio corecție retroactivă a subcompensării.

(279) În ceea ce privește profitul rezonabil permis în temeiul noului contract de servicii publice, astfel cum se menționează în considerentul 60, Hotărârea 111/2007 prevede ca o primă de risc de 6,5 % să fie utilizată pentru a stabili rentabilitatea capitalului cu ajutorul formulei WACC.

(280) Italia subliniază că prima de risc a fost stabilită utilizând analize macroeconomice care atribuie o primă de risc medie țării sau zonei de referință pentru sectorul în cauză. Aceste analize au identificat o primă de risc medie de 6,4 % pentru Italia. Prin urmare, această primă este în deplină concordanță cu prima de risc de 4 % identificată în Hotărârea 111/2007, cu o creștere de 2,5 % pentru serviciile neexclusive (primă de risc de 6,5 %). Rata (brută) de 6,5 % a fost utilizată până în iulie 2015, iar ulterior, pentru noul contract de servicii publice, rata luată în considerare în scopul compensării a fost stabilită la 10,55 %. Italia susține că rata este mai mare decât în contractele anterioare – care au stabilit o rată de 6,5 % – din cauza riscului antreprenorial mai ridicat la care este expusă Caremar din cauza posibilei subcompensări care ar putea apărea (a se vedea considerentul 198).

(281) În acest sens, Comisia observă că noul contract de servicii publice nu include nicio clauză care să permită o ajustare a compensației în cazul unor abateri de la contract, cu excepția dispoziției care vizează modificarea domeniului de aplicare al serviciului public sau a sistemului tarifar. Prin urmare, în cazul unei creșteri a prețului combustibililor sau al unei reduceri semnificative a traficului de călători, Caremar este expusă riscului de creștere a costurilor sau de reducere a veniturilor și de subcompensare ulterioară. Astfel cum s-a subliniat în considerentul 278, în cazul unei astfel de subcompensări, contractul de servicii publice prevede măsuri reparatorii care afectează numai funcționarea viitoare a serviciului public, în timp ce pierderile deja suferite nu pot fi acoperite retroactiv. În plus, aceste măsuri reparatorii contractuale se aplică numai pentru o subcompensare de peste 5 % din compensația totală (a se vedea considerentul 277), în timp ce Caremar își asumă riscul de a suporta o subcompensare egală sau mai mică de 5 %, ceea ce corespunde în mod evident unei sume anuale semnificative. Acest lucru face ca prestarea serviciului să fie deosebit de riscantă, deoarece societatea nu poate contrabalansa retroactiv această subcompensare printr-o creștere a tarifelor (care pot fi ajustate doar pentru viitor), o reducere a domeniului de aplicare al serviciilor publice oferite sau a activelor materiale ale societății pentru prestarea serviciilor.

(282) Comisia observă, de asemenea, că mecanismul de mai sus expune Caremar unui risc de subcompensare care este mai mare decât riscul suportat de alte companii de transport maritim de pe piață în aceeași perioadă, pentru care s-a considerat justificată o primă de risc de 6,5 %. De exemplu, în ceea ce privește societățile Compagnia Italiana di Navigazione, adică achizitorul Tirrenia di Navigazione, și Società Navigazione Siciliana, adică achizitorul Siremar, Comisia a considerat justificată o primă de risc de 6,5 % în temeiul contractelor de servicii publice încheiate de autoritățile italiene competente în 2012 și 2016 cu Compagnia Italiana di Navigazione și, respectiv, cu Società Navigazione Siciliana, având în vedere că operatorii de transport maritim puteau solicita deja o revizuire a echilibrului economico-financiar al contractului în cazul unei subcompensări de peste 3 % din compensația totală ([198]). În mod rezonabil, cu cât este mai mare valoarea subcompensării care trebuie suportată de operator, cu atât este mai mare prima de risc care ar putea fi permisă.

(283) În plus față de cele de mai sus, pentru a stabili dacă rentabilitatea capitalului investit de 10,55 % pentru Caremar este rezonabilă, Comisia a calculat ([199]) WACC pentru societăți vest-europene care își desfășoară activitatea în sectorul construcțiilor navale și în sectorul maritim ([200]), ținând seama de riscul de țară pentru Italia, pentru anul 2014 (adică anul anterior semnării de către Caremar a noului contract de servicii publice). Deoarece atât rata fără risc (susținută de obligațiunea suverană germană pe 10 ani), cât și prima de risc de țară pentru Italia (calculată fie utilizând ratingul de țară al Moody's, fie pe baza marjelor CDS) variază pe parcursul anului, a fost determinat intervalul în care s-a mutat WACC în cursul anului 2014. Pentru acest an, WACC pentru societățile din acest sector s-a situat între 10,39 % și 11,84 %. Aceasta înseamnă că o societate care își desfășoară activitatea în sectorul construcțiilor navale și în sectorul maritim, cum este Caremar, ar fi trebuit să genereze în 2014 o rentabilitate situată în acest interval pentru a-și acoperi atât costul finanțării prin îndatorare, cât și costul finanțării prin capitaluri proprii. În acest context și ținând seama de riscurile la care este expusă Caremar dintr-o perspectivă *ex ante* (a se vedea considerentul 281 de mai sus), rentabilitatea capitalului investit de 10,55 % pentru Caremar, care a fost selectată printr-o procedură de licitație deschisă și competitivă, era în conformitate cu riscurile la care aceasta se expunea atunci când furniza servicii publice în temeiul noului contract de servicii publice. Prin urmare, Comisia consideră că, în anii anteriori însărcinării Caremar, o rentabilitate a capitalului de 10,55 % dintr-o perspectivă *ex ante* era în conformitate cu riscurile la care aceasta se expunea atunci când se presta servicii publice în temeiul noului contract de servicii publice.

([198]) În ceea ce privește Compagnia Italiana di Navigazione, a se vedea Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332, 12.10.2020, p. 45), considerentele 244 și 361. În ceea ce privește Società Navigazione Siciliana, a se vedea Decizia (UE) 2022/448 a Comisiei din 17 iunie 2021 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Siremar și achizitorul acesteia, Società Navigazione Siciliana (JO L 97, 24.3.2022, p. 1), considerentul 362.

([199]) Pentru a calcula WACC, Comisia a utilizat seturile de date publicate pe site-ul Aswath Damodaran (profesor de finanțe la Școala de Afaceri Stern din cadrul Universității din New York) și a obținut datele istorice privind obligațiunile suverane germane de la www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) WACC se calculează pe baza datelor pentru societățile cotate la bursă. În acest caz, eșantionul este format din 62 de societăți europene care își desfășoară activitatea în sectorul construcțiilor navale sau în sectorul maritim și care sunt cotate la o bursă de valori. Acest eșantion este cel mai apropiat de sectorul în care își desfășoară activitatea Caremar (care nu este cotată la bursă), și anume transportul maritim de călători, vehicule și mărfuri. Un investitor privat ar utiliza un grup de referință similar pentru a stabili rentabilitatea așteptată din partea Caremar.

(284) Din motive de exhaustivitate, dintr-o perspectivă *ex post*, Comisia observă că compensația acordată Caremar în temeiul noului contract de servicii publice este plafonată la 10 778 897 EUR anual, indiferent de valoarea profitului rezonabil la care are dreptul Caremar (a se vedea considerentul 92). În conformitate cu punctul 47 din Cadrul privind SIEG din 2011, Comisia evaluează dacă a existat o supracompensare pe întreaga durată a contractului. Astfel cum se ilustrează în tabelul 11, pe baza informațiilor furnizate de Italia, cifrele pentru perioada 2015-2021 arată că compensația efectivă pentru obligația de serviciu public primită de Caremar în unii ani a depășit valoarea eligibilă a compensației în anii respectivi (cu excepția sumelor pentru 2015, 2020 și 2021, care era insuficientă pentru a acoperi costul net al serviciului, ceea ce a dus la o subcompensare pentru anii respectivi). Astfel cum s-a menționat în considerentul 96, eventualele supracompensări au fost identificate de regiunea Campania și rambursate de Caremar în temeiul articolului 18 din noul contract de servicii publice.

Tabelul 11

Costul net al serviciului public furnizat de Caremar în perioada 2015-2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total general
Venituri totale	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
- Costuri totale	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
– Amortizări	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
= Costul net al serviciului 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
+ Rentabilitatea capitalului (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	- 697 858	– [700 000-800 000]	– [600 000-700 000]	– 4 479 446
= Valoare eligibilă pentru compensație	– 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
+ Compensația efectivă	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
= Supra/ subcompensare	– 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) Mecanismul de verificare prevăzut la articolul 17 din noul contract de servicii publice pentru asigurarea echilibrului economic și financiar al serviciului se referă nu numai la cazurile de subcompensare, ci și la cazurile de supracompensare (a se vedea considerentul 94). În caz de supracompensare, regiunea Campania actualizează compensația plătită pentru următoarea perioadă de reglementare. Articolul 18 din noul contract de servicii publice prevede recuperarea supracompensării pentru perioada de reglementare relevantă în termen de 30 de zile de la solicitarea relevantă.

(286) Conform informațiilor furnizate de Italia, din valoarea agregată a supracompensării identificată în tabelul 11, a fost deja recuperată o sumă de 2 224 868 EUR pentru întreaga perioadă 2015-2021 (a se vedea considerentul 96). În special, procedura de verificare, bazată pe cifrele auditate pentru 2015, 2016 și 2017 și pe cifrele provizorii pentru 2018, a identificat următoarele:

— pentru 2015, 2 253 000 EUR (subcompensare);

— pentru 2016, 586 000 EUR (supracompensare);

— pentru 2017, 399 429 EUR (supracompensare);

— pentru 2018, 2 103 400 EUR (supracompensare).

(287) Verificarea de mai sus a condus la o supracompensare totală de 835 058 EUR în perioada 2015-2018, care a fost recuperată de regiunea Campania (a se vedea considerentul 96).

(288) De asemenea, pentru perioada 2018-2021, procedura de verificare, bazată pe cifrele auditate pentru anii 2018, 2019 și 2020 și pe cifrele provizorii pentru 2021, a identificat următoarele:

— pentru 2018, 4 462 201 EUR (supracompensare);

— pentru 2019, 2 325 420 EUR (supracompensare);

— pentru 2020, 1 676 056 EUR (subcompensare);

— pentru 2021, 1 618 352 EUR (subcompensare).

(289) Verificarea de mai sus a condus la o supracompensare reziduală de 1 389 811 EUR în perioada 2018-2021, care a fost returnată regiunii Campania (a se vedea considerentul 96) ([201]).

(290) Comisia consideră că aceste măsuri sunt suficiente pentru a evita și a identifica orice eventuală supracompensare.

(291) Din motivele de mai sus, având în vedere că rentabilitatea capitalului la care Caremar se putea aștepta dintr-o perspectivă *ex ante* era în concordanță cu riscurile la care societatea se expunea atunci când furniza serviciile publice în temeiul noului contract de servicii publice și că noul contract de servicii publice conține un mecanism de recuperare care asigură absența supracompensării, Comisia concluzionează că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil.

(292) În ceea ce privește prioritatea la acostare și orice posibilă supracompensare care ar putea rezulta din aceasta, Comisia observă că, în măsura în care această acțiune ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului prin costuri de funcționare mai mici sau venituri mai mari corespunzătoare. Analiza Comisiei a confirmat că, în perioada 2015-2021, Caremar nu a reținut nicio supracompensare (a se vedea considerentul 281) și că există un mecanism adecvat de recuperare pentru a asigura absența (sau recuperarea) oricărei eventuale supracompensări și în perioada 2022-2024 (considerentul 290).

([201]) Conturile Caremar pentru 2018, pe baza informațiilor furnizate de Italia, au arătat o supracompensare de 4 462 201 EUR. Având în vedere că, în cursul primei verificări pentru perioada 2015-2018, o sumă de 2 103 400 EUR fusese deja rambursată regiunii Campania pentru 2018 (în contextul soldului de 835 058 EUR), diferența a fost calculată la 2 358 801 EUR, ceea ce, împreună cu rezultatele celorlalți ani (2019, 2020 și 2021), a condus la supracompensarea totală de 1 389 911 EUR, care a fost, de asemenea, returnată regiunii Campania. Italia a susținut, de asemenea, că datele financiare pentru 2021 sunt încă provizorii și vor fi verificate de regiunea Campania, în temeiul articolului 17 din contractul de servicii publice, în contextul ultimei perioade de reglementare (2022-2024).

(293) Îndoielile Comisiei cu privire la conformitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Caremar, inclusiv a priorității la acostare, cu cea de a treia condiție din hotărârea Altmark sunt, așadar, înlăturate. Această concluzie nu este afectată de faptul că, în 2015, regiunea Campania a acordat Caremar 2 155 008 EUR pentru a readuce poziția financiară a Caremar la nivelul existent la momentul ofertei câștigătoare pentru achiziționarea Caremar (considerentele 77 și 79). Acest transfer de resurse a fost condiționat de achiziționarea Caremar de către ofertantul câștigător și s-a limitat strict la acoperirea scăderii valorii înregistrate de capitalul propriu al Caremar între sfârșitul anului 2013 și sfârșitul anului 2014 din cauza litigiilor naționale care au întârziat atribuirea licitației. În cazul reducerii valorii a ceea ce se primește în raport cu valoarea a ceea ce s-ar fi primit în temeiul unui contract, este o practică curentă a pieței ca creditorul prestației să aibă dreptul la o reducere a prețului ([202]). Având în vedere că restabilirea poziției financiare a Caremar are același efect al unei reduceri a prețului Caremar, Comisia consideră că măsura nu a implicat niciun avantaj pentru Caremar și cumpărătorul acesteia.

9.1.2.4. Criteriul Altmark 4

(294) Cel de-al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru furnizarea unui SIEG a fost selectat în urma unei proceduri de licitație care permite selectarea unui ofertant capabil să furnizeze acel SIEG la cel mai scăzut cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă compensația a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

(295) Conform punctului 63 din Comunicarea privind SIEG, cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu Altmark este de a efectua o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([203]) și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([204]).

(296) Comisia observă că, în cazul de față, procedura de licitație a fost lansată înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([205]) (care se aplică în cazul contractelor de achiziții publice atribuite pentru furnizarea serviciilor de transport maritim) și a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([206]). La acea dată, erau încă în vigoare Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE. Totuși, Directiva 2004/17/CE nu se aplică serviciilor de transport maritim, cum sunt cele furnizate de Caremar. Într-adevăr, articolul 5 din Directiva 2004/17/CE menționează în mod clar faptul că domeniul său de aplicare include doar serviciile în domeniul transportului feroviar, prin sisteme automate, cu tramvai, troleibuz, autobuz sau prin cablu.

(297) În schimb, în temeiul considerentului 20 din Directiva 2004/18/CE, contractele de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante în cadrul activităților lor de prestare de servicii în sectorul transportului maritim, de coastă sau fluvial intră în domeniul de aplicare al acestei directive. Cu toate acestea, serviciile de transport naval sunt, de asemenea, enumerate în anexa II B la respectiva directivă, ceea ce implică ([207]) faptul că acestea fac obiectul exclusiv al articolului 23 și al articolului 35 alineatul (4) din aceasta. Acest lucru înseamnă că, în temeiul Directivei 2004/18/CE, un contract de achiziții publice pentru servicii de transport maritim face obiectul exclusiv al obligațiilor privind specificațiile tehnice (articolul 23) și al obligației de a publica un anunț de atribuire a contractului [după ce contractul a fost atribuit, prin urmare la sfârșitul, și nu la începutul procedurii de atribuire; a se vedea articolul 35 alineatul (4)]. Toate celelalte norme prevăzute de Directiva 2004/18/CE, inclusiv dispozițiile privind conținutul anunțurilor care trebuie publicate [articolul 36 alineatul (1)], precum și dispozițiile referitoare la criteriile de selecție (articolele 45-52) nu sunt aplicabile contractelor de achiziții publice pentru serviciile de transport maritim.

([202]) A se vedea, de exemplu, articolul 9:401 (Dreptul de a reduce prețul) din „Principles of European Contract Law" („Principiile dreptului european al contractelor") (a se vedea Lando, O. și Beale, H., Principles of European Contract law, părțile I și II, Kluwer Law International, Haga, 2000) sau articolul III.-3:601 (Dreptul de a reduce prețul) din Proiectul de cadru comun de referință [a se vedea von Bar, C. et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition (Principii, definiții și norme model de drept privat european, proiect de cadru comun de referință: ediție schiță), Sellier European Law Publishers, München, 2009).

([203]) Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 134, 30.4.2004, p. 1).

([204]) Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO L 134, 30.4.2004, p. 114).

([205]) Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

([206]) Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

([207]) Conform articolului 21 din Directiva 2004/18/CE.

(298) În plus, Directiva 2004/18/CE nu se aplică în niciun caz concesionării serviciilor, astfel cum este definită la articolul 1 alineatul (4) ([208]). Potrivit Comisiei, concesionarea serviciilor (și contractele de achiziții publice) care prezintă un oarecare interes transfrontalier rămân totuși sub incidența principiilor generale privind transparența, nediscriminarea și egalitatea de tratament. Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că Directiva 2004/18/CE se poate aplica doar în cazul unui contract de achiziții publice, dar nu atunci când acesta vizează o concesionare de servicii. În plus, având în vedere că, în cazul de față, sunt vizate servicii de transport naval care fac obiectul unui contract de servicii publice, ar fi aplicabile doar o parte dintre cerințele respectivei directive, astfel cum se menționează în considerentul 305. În acest context, Comisia consideră că nu se poate baza doar pe conformitatea cu Directivele privind achizițiile publice pentru a demonstra respectarea celui de-al patrulea criteriu Altmark.

(299) Din acest motiv, Comisia evaluează în continuare dacă procedura de licitație utilizată de Italia a fost competitivă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată. Pentru a efectua această evaluare, Comisia se bazează pe orientările relevante prezentate în Comunicarea sa privind noțiunea de ajutor ([209]) (în special punctele 89 și următoarele) și în Comunicarea privind SIEG (în special punctele 63 și următoarele).

Caracterul competitiv și transparent al licitației

(300) Punctul 90 din Comunicarea privind noțiunea de ajutor specifică faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie competitivă ([210]) pentru a permite tuturor ofertanților interesați și calificați să participe la proces. În plus, conform punctului 91 din comunicarea respectivă, procedura trebuie să fie transparentă pentru a permite tuturor ofertanților interesați să fie informați în mod egal și adecvat în fiecare etapă a procedurii de ofertare. De asemenea, punctul respectiv subliniază faptul că accesibilitatea informațiilor, o perioadă de timp suficientă pentru ofertanții interesați și claritatea criteriilor de selecție și de atribuire sunt, toate, elemente esențiale ale unei proceduri de selecție transparente și precizează faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie suficient de bine promovată, astfel încât toți ofertanții potențiali să poată lua act de aceasta.

(301) În cazul de față, cererea de exprimare a interesului a fost publicată în suplimentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, precum și pe site-ul regiunii Campania (a se vedea considerentul 68). Cererea respectivă invita pe oricine care putea garanta continuitatea serviciului de transport maritim public și continuitatea teritorială cu insulele din Golful Napoli să își exprime interesul și nu a impus alte condiții. Ofertanților potențiali li s-a oferit suficient timp (din 17 iulie 2012 până în 21 septembrie 2012) pentru a-și exprima interesul în mod corespunzător, ceea ce le-a permis ulterior să participe în continuare la proces. Prin urmare, Comisia consideră că vânzarea Caremar și atribuirea noului contract de servicii publice au fost comunicate la scară largă într-un mod care să ajungă la cunoștința tuturor ofertanților posibili.

(302) În plus, ofertanților trebuie să li se pună la dispoziție toate documentele și informațiile necesare pentru participarea la procedura de ofertare, care să le permită să evalueze în mod corespunzător societatea pusă în vânzare. Aceste informații trebuie puse la dispoziția ofertanților potențiali într-un mod transparent și nediscriminatoriu, toți participanții interesați având acces egal la informațiile relevante. Din motivele explicate mai jos (considerentele 303-308), Comisia constată că aceste condiții sunt îndeplinite în cazul de față.

(303) În primul rând, cererea de exprimare a interesului preciza că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Deși cererea nu specifica modul în care ofertanții puteau dovedi îndeplinirea acestei cerințe, în afară de îndeplinirea anumitor cerințe financiare (a se vedea considerentul 308), acest lucru presupunea în mod implicit că puteau fi utilizate orice mijloace de probă. Acest criteriu de selecție, care era singurul în ceea ce privește accesul la procedura de licitație, era justificat prin prisma obiectivului urmărit și a fost adus la cunoștința tuturor ofertanților interesați.

([208]) Articolul 1 alineatul (4) din Directiva 2004/18/CE prevede următoarele: „«Concesionarea serviciilor» este un contract care prezintă aceleași caracteristici ca un contract de achiziții publice de servicii, cu excepția compensației pentru serviciile prestate, care poate consta fie exclusiv în dreptul de exploatare a serviciilor, fie în dreptul de exploatare și o plată."

([209]) Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

([210]) În Comunicarea privind noțiunea de ajutor, Comisia precizează că instanțele Uniunii se referă adesea, în contextul ajutoarelor de stat, la o procedură de ofertare „deschisă". Utilizarea termenului de procedură „deschisă" nu se referă însă la o procedură specifică în temeiul Directivelor privind achizițiile publice. Prin urmare, Comisia consideră că termenul „competitivă" pare mai adecvat. În comunicarea respectivă, Comisia observă, de asemenea, că prin utilizarea acestui termen nu se intenționează abaterea de la condițiile de fond stabilite în jurisprudență.

(304) În al doilea rând, Legea 166/2009 preciza în mod clar părților interesate faptul că se va încheia un nou contract de servicii publice la finalizarea procedurii de licitație și că valoarea anuală maximă a compensației pentru obligația de serviciu public a fost stabilită la 19 839 226 EUR pe an. În plus, cererea de exprimare a interesului a precizat că obiectivul era de a vinde Caremar la prețul fix de 6 000 000 EUR. În plus, astfel cum a confirmat Italia, toate informațiile relevante în ceea ce privește obiectul acestei vânzări, inclusiv proiectul de contract de servicii publice care urma să fie încheiat între cumpărător și Italia, au fost puse la dispoziția celor nouă părți care au fost acceptate în următoarea etapă a procedurii de licitație. Acest lucru a permis părților respective să decidă dacă vor prezenta oferte sau nu și, în caz afirmativ, care va fi valoarea acestora. Pe această bază, Comisia consideră că respectiva cerere de exprimare a interesului a fost suficient de clară în privința faptului că vânzarea viza societatea Caremar împreună cu un nou contract de servicii publice. După ce părțile și-au exprimat interesul, acestea au primit acces la toate informațiile necesare pentru a decide asupra unei posibile oferte.

(305) În al treilea rând, Comisia consideră că cererea de exprimare a interesului a atras un număr considerabil de potențiali ofertanți, respectiv 10.

(306) În al patrulea rând, toate cele nouă societăți care au fost invitate să participe la următoarea etapă a procedurii de licitație au primit ulterior informații detaliate din partea regiunii Campania cu privire la procedură (a se vedea considerentul 73).

(307) În al cincilea rând, cererea de exprimare a interesului conținea informațiile minime necesare pentru exprimarea interesului (și anume continuarea serviciului public) și nu ar fi putut determina excluderea unor operatori maritimi interesați. Autoritățile de planificare au decis să asigure continuitatea serviciului public și conectivitatea insulelor din Golful Napoli cu continentul. Această condiție a fost comunicată în prealabil, astfel cum s-a explicat mai sus, tuturor operatorilor potențiali care și-au exprimat interesul de a participa la procedura de licitație. Comisia observă, de asemenea, că toate informațiile relevante privind criteriile de selecție și desfășurarea în continuare a procedurii au fost furnizate în invitația de participare transmisă tuturor celor nouă părți acceptate în etapa de ofertare, care a fost pusă la dispoziția Comisiei de Italia.

(308) În cele din urmă, astfel cum s-a menționat în decizia de extindere din 2012 (punctele 138-144), proiectul inițial de cerere de oferte pentru Caremar includea anumite cerințe tehnice și financiare (și anume volume prestabilite de mile marine și cifra de afaceri în sectorul transportului maritim) care ar fi permis numai companiilor de transport maritim să participe la procedura de licitație. Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat în considerentul 70, cererea de oferte publicată nu a mai inclus criteriile tehnice, care au fost înlocuite cu cerințe financiare privind capacitatea economică și financiară adecvată, dovedite fie prin confirmarea de către cel puțin două instituții financiare a unei capacități economice și financiare de 6 milioane EUR, fie prin active nete de cel puțin 6 milioane EUR (a se vedea considerentul 70). Comisia consideră că cerințele financiare menționate, care sunt legate de prețul minim stabilit pentru vânzarea Caremar (a se vedea considerentul 74), sunt necesare pentru a asigura capacitatea financiară a ofertanților interesați de a cumpăra Caremar și pentru a garanta continuarea serviciilor maritime în Golful Napoli în conformitate cu dispozițiile noului contract de servicii publice. În plus, astfel cum reiese în mod evident din procedura de licitație, aceste cerințe nu au descurajat participarea unui număr adecvat de posibili ofertanți.

(309) Intenția regiunii Campania de a cesiona Caremar și de a încheia un nou contract de servicii publice cu o durată de nouă ani cu ofertantul câștigător a fost comunicată la scară largă într-un mod care să ajungă la cunoștința tuturor ofertanților posibili de pe piața regională sau internațională relevantă. În plus, Comisia ține seama de faptul că ofertanții potențiali au putut să își manifeste cu ușurință interesul și nu au fost nevoiți să își exprime vreun angajament în etapa respectivă. Sub rezerva demonstrării îndeplinirii singurului criteriu de selecție, respectiv garantarea continuității serviciului, părțile respective au avut la dispoziție toate informațiile necesare și timp suficient pentru a decide cât doreau să ofere pentru activitatea Caremar și furnizarea de servicii.

(310) În cele din urmă, Comisia observă că comunicarea cu ofertanții interesați le-a permis acestora să fie informați în mod egal și corespunzător în fiecare etapă a procedurii de licitație, astfel cum se descrie în considerentele 67-77.

(311) Din aceste motive, Comisia consideră că, în ansamblu, procedura de licitație a fost competitivă și transparentă și că îndoielile sale exprimate în decizia de inițiere a procedurii din 2011 și în decizia de extindere din 2012 cu privire la posibilitatea ca procedura de licitație să nu fi fost suficient de transparentă din cauza posibilelor deficiențe ale cererii de exprimare a interesului sunt înlăturate.

Caracterul nediscriminatoriu al licitației

(312) Punctul 92 din Comunicarea privind noțiunea de ajutor evidențiază faptul că tratamentul nediscriminatoriu al tuturor ofertanților în toate etapele procedurii și criteriile obiective de selecție și de atribuire stabilite înaintea procesului respectiv sunt condiții indispensabile pentru a asigura conformitatea tranzacției cu condițiile pieței. În plus, punctul menționat precizează că, pentru a garanta egalitatea de tratament, criteriile de atribuire a contractului ar trebui să permită compararea și evaluarea ofertelor în mod obiectiv.

(313) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 303), cererea de exprimare a interesului conținea o condiție unică de selecție, respectiv aceea că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Toate cele 10 părți care au răspuns cererii și și-au exprimat interesul erau conștiente de această obligație. Comisia consideră că această condiție era obiectivă și a fost prezentată suficient de clar pentru toate părțile interesate în cererea de exprimare a interesului. Scrisoarea de invitație preciza că criteriul de atribuire era cel mai bun preț și specifica metodologia de calculare a acestuia (a se vedea considerentul 73). Acest criteriu era obiectiv și permitea ca ofertele să fie comparate și evaluate în mod obiectiv, întrucât se baza pe valoarea reducerii oferite în raport cu cuantumul compensației maxime stabilit în invitația de participare la licitație și pe prețul oferit pentru achiziționarea Caremar în raport cu prețul minim stabilit în invitația de participare la licitație.

(314) Nouă ofertanți interesați care au fost acceptați în următoarea etapă a procedurii de licitație au fost ulterior invitați să depună oferte după ce toți au primit aceleași informații (a se vedea considerentul 73). Toți ofertanții au avut posibilitatea de a solicita clarificări înainte de termenul de depunere a ofertei și, pentru a asigura cea mai mare transparență, regiunea Campania a și publicat cele mai frecvente întrebări și răspunsurile lor înainte de termenul de depunere a ofertelor (a se vedea considerentul 73). Rezultatul procedurii de selecție a fost făcut public de către comisia de licitație în cadrul sesiunii publice care a avut loc la 29 iulie 2013 și toți ofertanții au fost informați cu privire la procedura discreționară de verificare inițiată de regiunea Campania pentru verificarea caracterului adecvat și a fiabilității celei mai bune oferte, precum și cu privire la rezultatul procedurii respective (a se vedea considerentul 73).

(315) Îndoielile Comisiei exprimate în decizia din 2011 cu privire la posibilitatea ca cererea de exprimare a interesului să nu fi fost suficient de nediscriminatorie sunt, așadar, înlăturate. Toate părțile au fost informate în mod corect și egal pe întreaga durată a diferitelor etape ale procedurii de licitație, ceea ce le-a permis să prezinte o ofertă cunoscând pe deplin procedura și cerințele. De asemenea, Comisia consideră că criteriile de atribuire au permis o comparație și o evaluare obiective ale ofertelor.

Asigurarea furnizării serviciilor la cel mai scăzut cost pentru comunitate

(316) Punctul 65 din Comunicarea privind SIEG prevede că, potrivit jurisprudenței Curții de Justiție, o procedură de achiziții publice exclude existența unui ajutor de stat numai în cazul în care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciul „la cel mai scăzut cost pentru comunitate".

(317) În cazul de față, s-a organizat o procedură de licitație pentru noul contract de servicii publice împreună cu activitatea societății Caremar, nu doar pentru contractul de servicii publice. Italia a decis că prețul pentru vânzarea activității Caremar ar trebui să fie mai mare de 6 000 000 EUR (a se vedea considerentul 74), în timp ce pentru noul contract de servicii publice, Italia a stabilit o sumă maximă pentru întreaga durată a acestuia, sub rezerva unor revizuiri în sens descrescător.

(318) Punctul 67 din Comunicarea privind SIEG indică faptul că cel mai mic preț îndeplinește, în mod evident, cel de-al patrulea criteriu Altmark.

(319) Comisia observă că Italia a pus accentul pe alegerea unui operator care ar furniza serviciul la cel mai mic preț, utilizând formula descrisă în considerentul 73. Formula utilizată pentru calcularea celui mai mare preț net include o anumită rată de ajustare bazată pe randamentul obligațiunilor de stat de nouă ani, pentru a ține seama de durata contractului. Astfel cum s-a menționat în considerentul 308, criteriile tehnice care au fost prezentate în proiectul inițial al licitației au fost eliminate înainte de publicarea licitației și înlocuite cu cerințe financiare, asigurându-se astfel caracterul competitiv și transparent al procedurii. În plus, scrisoarea de invitație de a depune o ofertă a inclus

toate informațiile necesare pentru completarea ofertelor financiare și tehnice, precum și o invitație adresată tuturor ofertanților de a avea acces la „camera de date”, unde puteau consulta și copia, dacă era posibil, orice informații relevante privind Caremar, planul său industrial și carta serviciilor. Prin urmare, Comisia consideră că utilizarea prețului cel mai mic drept criteriu de atribuire pentru serviciul în cauză împreună cu vânzarea activității Caremar a permis Italiei să creeze o concurență efectivă și să obțină un serviciu cu cea mai mare valoare posibilă, la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(320) În ceea ce privește în special conexarea serviciului cu vânzarea activității Caremar, în decizia de extindere din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că organizarea unei proceduri de licitație pentru noul contract de servicii publice fără o obligație de preluare a navelor Caremar necesare pentru furnizarea serviciului public ar fi avut drept rezultat un cost mai scăzut pentru comunitate.

(321) Comisia a concluzionat deja mai sus că procedura de licitație a fost suficient de transparentă și nediscriminatorie pentru a permite participarea unui număr cât mai mare de potențiali ofertanți. Într-adevăr, în urma publicării la scară largă a cererii de exprimare a interesului, 10 operatori maritimi au răspuns afirmativ, iar nouă dintre aceștia au fost acceptați în etapa de ofertare. Toate informațiile relevante privind procedura de licitație au fost furnizate în invitația de participare transmisă acestor nouă operatori.

(322) În urma etapei de exprimare a interesului, au fost depuse trei oferte competitive, pe care regiunea Campania le-a evaluat.

(323) Condiția obligatorie de a garanta continuitatea serviciului public și conexarea activelor cu OSP sunt interconectate. În special, prin conexarea vânzării Caremar cu un nou contract de servicii publice, achizitorul, SNAV/Rifim, intră în mod automat sub incidența cerinței de a asigura continuitatea serviciului public, acestuia acordându-i-se, de asemenea, prioritate la acostare. Comisia consideră că conexarea activității Caremar cu noul contract de servicii publice și acordarea priorității la acostare nu au drept rezultat un preț mai scăzut decât în situația în care activele și contractul respectiv ar fi fost vândute separat, din motivele următoare.

(324) Activitatea Caremar a fost asociată exclusiv cu furnizarea serviciului public și asigurarea continuității teritoriale. Astfel, toate navele Caremar au fost și sunt utilizate în prezent pentru serviciul public. În plus, navele Caremar respectă cerințele tehnice prevăzute în noul contract de servicii publice. Aceasta înseamnă că, datorită vânzării acestor nave împreună cu încredințarea noului contract de servicii publice, orice societate (chiar și cele care nu sunt dotate cu nave care respectă cerințele tehnice impuse de noul contract de servicii publice) ar fi fost în măsură să respecte condițiile noului contract de servicii publice în ceea ce privește tipul de nave care urmau să fie utilizate pentru furnizarea SIEG. Nu se poate susține că un vânzător privat ar fi obținut un preț mai mare dacă navele sau unele dintre acestea ar fi fost vândute fără condiția menționată. De fapt, valoarea navelor Caremar consta în principal în faptul că erau adecvate pentru îndeplinirea OSP care face obiectul noului contract de servicii publice. În absența oricărei legături cu noul contract de servicii publice, navele Caremar ar atrage o cerere comercială scăzută, cu excepția cazului în care s-ar urmări achiziționarea pentru investiții, recondiționare și modernizare într-un timp scurt. Astfel, pare puțin probabil ca navele respective să fi putut fi vândute în alte scopuri de transport maritim decât cele care prevăd includerea condiției de continuare a serviciului public la un preț mai mare decât cel prevăzut.

(325) În plus, în cazul în care contractul de servicii publice și vânzarea Caremar ar fi făcut obiectul unor licitații separate, Comisia consideră că este puțin probabil ca potențialii ofertanți să fi dispus imediat de astfel de resurse considerabile (nouă nave și echipamente industriale și comerciale) pentru a fi reutilizate în vederea îndeplinirii OSP prevăzute în noul contract de servicii publice. Acest lucru este valabil în special din perspectiva faptului că noul contract conține cerințe specifice referitoare la navele care urmau să fie utilizate pe diferitele rute aferente serviciului public (a se vedea considerentul 88) și penalități în cazul nerespectării anumitor standarde minime de calitate (a se vedea considerentul 83). Orice operator care ar fi dispus de resursele necesare le-ar fi utilizat probabil deja pe alte rute, iar reutilizarea lor în conformitate cu noul contract de servicii publice ar fi condus în mod inevitabil la pierderea veniturilor obținute din utilizarea lor anterioară.

(326) Prin urmare, Comisia consideră că conexarea acestor nave cu contractul de servicii publice a permis obținerea unui preț mai mare pentru navele Caremar decât prețul pe care Italia l-ar fi obținut prin vânzarea separată a navelor. Faptul că, în schimbul exploatării navelor pe rutele aferente serviciului public, achizitorul acestora urma să primească o compensație pentru obligația de serviciu public pe o perioadă de nouă ani a făcut ca aceste nave să fie mai atractive din punct de vedere comercial decât ar fi fost în mod separat. Pe această bază, Comisia concluzionează că Italia nu a impus condiții susceptibile de a scădea prețul sau pe care un vânzător privat nu le-ar fi impus.

(327) Comisia concluzionează că este înlăturată îndoiala sa privind posibilitatea ca organizarea unei proceduri de licitație pentru noul contract de servicii publice împreună cu activitatea Caremar să nu fi avut drept rezultat cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(328) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că utilizarea celui mai mic preț drept criteriu de atribuire pentru noul contract de servicii publice împreună cu activitatea Caremar a avut ca rezultat faptul că mai mulți operatori maritimi și-au exprimat interesul de a cumpăra activitatea Caremar și de a efectua serviciul public maritim care deservește insulele din Golful Napoli.

(329) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că, în ceea ce privește această măsură, criteriul Altmark 4 este respectat.

9.1.2.5. Concluzie

(330) Întrucât cele patru condiții stabilite de Curtea de Justiție în cauza Altmark sunt îndeplinite în mod cumulativ, Comisia concluzionează că atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu activitatea Caremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Caremar nu conferă un avantaj economic societății sau achizitorului acesteia, SNAV/Rifim.

(331) Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că atribuirea contractului de servicii publice împreună cu activitatea Caremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Caremar și a achizitorului acesteia, SNAV/Rifim, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.3. *Măsurile prevăzute de Legea 163/2010*

(332) În cadrul deciziei de inițiere a procedurii din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute de Decretul-lege 125/2010, transformat cu amendamente în Legea 163/2010, constituie ajutor de stat acordat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, în măsura în care beneficiarii respectivi au putut să utilizeze aceste măsuri pentru a acoperi nevoile de lichidități și, prin urmare, să își îmbunătățească poziția financiară generală.

(333) Pe baza informațiilor primite în cursul investigației oficiale, Comisia consideră că cele trei măsuri ar trebui evaluate separat.

9.1.3.1. Posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate

(334) Resursele de stat: fondurile în cauză au fost acordate de către stat de la bugetul propriu (a se vedea considerentul 130), iar utilizarea lor în scopuri legate de lichiditate a fost permisă prin Legea 163/2010. Prin urmare, măsura este imputabilă statului și este acordată prin intermediul resurselor de stat.

(335) Selectivitatea: această măsură a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar, prin urmare este selectivă.

(336) Avantajul economic: potrivit Italiei, Caremar a beneficiat de fondurile în cauză pentru lucrările de modernizare a flotei sale în vederea alinierii acesteia la standardele internaționale de siguranță. Unele dintre lucrările respective au implicat două unități ale flotei Caremar, care au fost transferate cu titlu gratuit către Laziomar (a se vedea considerentul 203). Potrivit Italiei, aceste fonduri nu au fost utilizate niciodată în scopuri legate de lichiditate (a se vedea considerentul 203), iar Comisia nu a identificat elemente de probă care să susțină contrariul.

(337) Întrucât Caremar nu a utilizat aceste fonduri în scopuri legate de lichiditate pentru a evita costuri pe care, în mod normal, ar trebui să le acopere prin resurse financiare proprii, îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii din 2011 nu mai sunt valabile, iar Comisia consideră că societății Caremar nu i s-a conferit niciun avantaj economic prin utilizarea fondurilor respective.

(338) Concluzie: întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că măsurile nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.3.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare

(339) Astfel cum s-a descris în considerentul 102 litera (a), în conformitate cu articolul 1 din Legea 163/2010, anumite acte și operațiuni efectuate pentru privatizarea grupului Tirrenia și descrise la articolul 19-*ter* alineatele (1)-(15) din Decretul-lege 135/2009, transformat cu modificări în Legea 166/2009, sunt scutite de la plata taxelor datorate în mod obișnuit pentru aceste acte și operațiuni.

(340) În primul rând, Comisia observă că trebuie evaluate două seturi de transferuri separate: (i) transferurile fostelor filiale ale Tirrenia Caremar, Saremar și Toremar de la Tirrenia către regiunile Campania, Sardinia și Toscana; (ii) transferul Caremar de la regiunea Campania către SNAV/Rifim. Taxele care fac obiectul scutirii sunt, în special, taxa de înregistrare, taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii, taxa de timbru, TVA-ul și impozitul pe profit. Beneficiarii acestei măsuri de ajutor ar fi vânzătorul, cumpărătorul sau ambele părți. Prezenta decizie se referă numai la cel de-al doilea transfer ([211]).

(341) În primul rând, Comisia observă că, în temeiul Decretului prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972, transferurile de întreprinderi în activitate sau de unități operaționale către o altă societate nu sunt considerate a constitui o livrare de bunuri și sunt, prin urmare, excluse din domeniul de aplicare al TVA. Prin urmare, deoarece tranzacțiile precum vânzarea Caremar către SNAV/Rifim nu fac obiectul TVA, scutirea fiscală nu ar fi putut conferi Caremar un avantaj în ceea ce privește TVA-ul. În plus, Comisia observă că contractul de vânzare a Caremar prevede în mod clar obligația cumpărătorului, și anume SNAV/Rifim, de a suporta toate costurile aferente vânzării (și anume taxele de înregistrare, costurile notariale, taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii, taxa de timbru etc.), fără vreo mențiune a vreunei scutiri de la plata acestor costuri în favoarea SNAV/Rifim. În ceea ce privește scutirea de la plata impozitului pe profit, acest impozit se aplică numai veniturilor generate de entitatea impozabilă. În cazul de față însă, SNAV/Rifim a achiziționat Caremar de la regiunea Campania, ceea ce înseamnă că această tranzacție a constituit o cheltuială pentru SNAV/Rifim, așadar nu putea fi datorat niciun impozit pe profit. Prin urmare, această măsură nu se aplică pentru SNAV/Rifim. Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că nici Caremar și nici SNAV/Rifim nu au beneficiat de aceste scutiri fiscale.

(342) Din aceste motive, niciuna dintre scutirile fiscale menționate anterior nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.3.3. Posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități

(343) În decizia de inițiere a procedurii din 2011 și în decizia de extindere din 2012, Comisia a identificat posibilitatea ca societățile (fostului) grup Tirrenia, printre care și Caremar, să utilizeze resursele FAS ([212]) pentru a satisface nevoile curente de lichidități. Cu toate acestea, în cursul procedurii oficiale de investigare, Italia a clarificat faptul că resursele FAS nu au reprezentat o compensație suplimentară pentru Caremar sau SNAV/Rifim (și pentru niciuna dintre societățile fostului grup Tirrenia sau pentru achizitorii acestora). În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta creditele bugetare alocate pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia, în cazul în care acestea s-ar fi dovedit insuficiente. Într-adevăr, articolul 1 alineatul (5-*ter*) din Legea 163/2010 a permis regiunilor să utilizeze resursele FAS pentru a finanța o parte din compensația obișnuită pentru obligația de serviciu public, asigurând astfel continuitatea serviciilor publice de transport maritim. Cu alte cuvinte, această măsură vizează doar o alocare de resurse de la bugetul statului italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

([211]) Primul set de transferuri a fost evaluat în Decizia (UE) 2020/1412 (a se vedea considerentele 417 și următoarele din decizia respectivă).
([212]) Resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate,* a se vedea considerentul 102 litera (b).

(344) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că resursele FAS reprezintă doar o sursă de finanțare care permite statului să plătească compensațiile pentru obligația de serviciu public (acordate în temeiul convenției inițiale prelungite) și nu constituie o măsură de care Caremar poate beneficia în plus față de compensațiile pentru obligația de serviciu public. Prin urmare, posibila utilizare a resurselor FAS nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.4. *Concluzie privind existența ajutorului*

(345) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia constată următoarele:

— compensația acordată Caremar pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 (și anume în perioada de prelungire a convenției inițiale) și prioritatea la acostare legată de furnizarea acestor servicii constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— atribuirea noului contract de servicii publice pentru perioada 16 iulie 2015-15 iulie 2024, conexată cu privatizarea Caremar și cu prioritatea la acostare legată de furnizarea acestor servicii, îndeplinește cele patru criterii *Altmark*, prin urmare nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— întrucât Caremar nu a utilizat fondurile pentru modernizarea navelor în scopuri legate de lichiditate, astfel cum permite Legea 163/2010, măsura respectivă nu constituie ajutor de stat în favoarea Caremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Caremar nu constituie ajutor de stat în favoarea Caremar sau a SNAV/Rifim în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în Legea 163/2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.2. **Legalitatea ajutorului**

(346) Măsurile de ajutor care fac obiectul prezentei decizii au fost puse în aplicare înainte de aprobarea oficială din partea Comisiei. Prin urmare, întrucât aceste măsuri de ajutor nu erau exceptate de la obligația de notificare în temeiul Deciziei 2005/842/CE sau al Deciziei 2012/21/UE, ele au fost acordate de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE ([213]).

9.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(347) Compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Caremar în temeiul convenției inițiale prelungite și prioritatea la acostare aferentă trebuie evaluată în raport cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(348) Astfel cum s-a indicat deja mai sus (secțiunea 3.1.1), prelungirea convenției inițiale după sfârșitul anului 2008 s-a realizat prin acte juridice subsecvente, după cum urmează:

(a) Decretul-lege 207/2008, transformat în Legea 14/2009, a prevăzut prelungirea convenției inițiale de la 1 ianuarie 2009 până la 31 decembrie 2009;

(b) Decretul-lege 135/2009, transformat în Legea 166/2009, a prevăzut, printre altele, prelungirea convenției inițiale de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010;

(c) Decretul-lege 125/2010, transformat în Legea 163/2010, a prevăzut o prelungire suplimentară a convențiilor inițiale de la 1 octombrie 2010 până la sfârșitul proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar.

(349) În acest context, Comisia observă că aceste trei prelungiri sunt anterioare intrării în vigoare, la 31 ianuarie 2012, a Deciziei 2012/21/UE și Cadrului privind SIEG din 2011. Cu toate acestea, articolul 10 din Decizia 2012/21/UE și punctul 69 din Cadrul privind SIEG din 2011 conțin norme care prevăd aplicarea acestora și în cazul ajutoarelor acordate înainte de intrarea lor în vigoare.

([213]) Comisia va evalua, în secțiunea 5.3.1, dacă lucrurile au stat într-adevăr astfel.

(350) În special, Decizia 2012/21/UE prevede la articolul 10 litera (a) că „orice schemă de ajutor aplicată înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii [adică înainte de 31 ianuarie 2012], compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE [Decizia privind SIEG din 2005] își menține compatibilitatea cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare pentru o perioadă suplimentară de doi ani". Aceasta înseamnă că ajutorul care a fost acordat în cursul perioadei cuprinse între intrarea în vigoare a Deciziei 2005/842/CE, la 19 decembrie 2005, și intrarea în vigoare a Deciziei 2012/21/UE, la 31 ianuarie 2012, va fi considerat compatibil cu piața internă, dar numai de la data la care a fost acordat și până la 30 ianuarie 2014 inclusiv. Articolul 10 litera (b) prevede, de asemenea, că „orice ajutor acordat înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii [adică înainte de 31 ianuarie 2012], incompatibil cu piața internă și neexceptat de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE, dar care îndeplinește condițiile stabilite de prezenta decizie, este compatibil cu piața internă și este exceptat de la obligația de notificare prealabilă".

(351) În ceea ce privește Cadrul privind SIEG din 2011, punctele 68 și 69 menționează faptul că Comisia va aplica principiile acestuia tuturor proiectelor de ajutoare notificate, indiferent dacă notificarea a avut loc înainte sau după 31 ianuarie 2012, precum și tuturor ajutoarelor ilegale cu privire la care aceasta ia o decizie după 31 ianuarie 2012, chiar dacă ajutorul respectiv a fost acordat înainte de 31 ianuarie 2012. În acest din urmă caz, dispozițiile de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60 din Cadrul privind SIEG din 2011 nu se aplică.

(352) Având în vedere cele de mai sus, normele privind aplicarea Deciziei 2005/842/CE, a Deciziei 2012/21/UE și a Cadrului privind SIEG din 2011, astfel cum sunt descrise mai sus, înseamnă că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 în timpul convenției inițiale prelungite poate fi evaluată în temeiul Deciziei 2005/842/CE sau, dacă ajutorul nu intră sub incidența Deciziei 2005/842/CE, în temeiul Cadrului privind SIEG din 2011 (fără a lua în considerare dispozițiile de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60 din Cadrul privind SIEG din 2011, deoarece toate prelungirile convenției inițiale au fost adoptate înainte de 31 ianuarie 2012) ([214]).

(353) Comisia observă că atât Decizia 2005/842/CE, cât și Decizia 2012/21/UE sunt aplicabile doar ajutorului de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public pentru rutele maritime către insule pe care traficul anual mediu din cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit SIEG nu depășește 300 000 de călători.

(354) Cifrele prezentate de Italia (a se vedea tabelele 3 și 9 din considerentele 175 și 176) nu permit să se concluzioneze că traficul anual mediu de călători din cele două exerciții financiare anterioare fiecărei prelungiri a convenției inițiale nu a depășit 300 000 de călători. De fapt, datele furnizate fie depășesc acest prag ([215]), fie sunt incomplete ([216]).

(355) Prin urmare, Comisia va evalua dacă compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul convenției inițiale prelungite (și anume cele opt rute din Golful Napoli exploatate în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 și cele trei rute din arhipelagul Pontino exploatate în perioada 1 ianuarie 2009-31 mai 2011) respectă condițiile Cadrului privind SIEG din 2011. Astfel cum s-a menționat în considerentul 351, întrucât ajutorul a fost acordat înainte de 31 ianuarie 2012 (data intrării în vigoare a Cadrului privind SIEG din 2011), Cadrul privind SIEG din 2011 rămâne aplicabil, cu excepția dispozițiilor de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60.

([214]) Convenția inițială a fost prelungită de trei ori: la 30 decembrie 2008 (până la 31 decembrie 2009), la 25 septembrie 2009 (până la 30 septembrie 2010) și la 5 august 2010 (până la 31 iulie 2012).

([215]) Acesta este cazul traficului de călători pe rutele Capri/Sorrento în 2009 și 2010 și Capri/Napoli în 2009, 2010, 2011 și 2012.

([216]) În ceea ce privește prima și a doua prelungire (30 decembrie 2008 și 25 septembrie 2009), Italia nu a furnizat date pentru cei doi ani anteriori prelungirii relevante. În ceea ce privește a treia prelungire (5 august 2010), Italia a furnizat date pentru anii 2009 și 2010, dar nu și pentru 2008. În orice caz, pentru anii respectivi, singurele date relevante sunt cele referitoare la rutele Capri/Sorrento și Capri/Napoli, în timp ce pentru celelalte rute datele au fost furnizate în formă agregată, și anume pentru ruta Ischia/Procida/Napoli fără a separa segmentele Ischia/Procida, Procida/Napoli și Ischia/Napoli, iar pentru ruta Ischia/Procida/Pozzuoli fără a separa segmentul Procida/Pozzuoli. În ceea ce privește anul 2010, cu excepția rutelor Capri/Sorrento și Capri/Napoli, datele au fost furnizate în formă agregată.

9.3.1. *Autenticitatea SIEG*

(356) Potrivit punctului 12 din Cadrul privind SIEG din 2011, „[a]jutorul trebuie acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit, astfel cum este prevăzut la articolul 106 alineatul (2) din tratat". Punctul 13 clarifică faptul că „statele membre nu pot să impună OSP specifice pentru serviciile care sunt prestate deja sau care pot fi prestate satisfăcător și în condiții, cum ar fi prețul, caracteristici în materie de calitate obiective, continuitate și accesul la serviciul respectiv, coerente cu interesul public, astfel cum este definit de stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață. În ceea ce privește întrebarea dacă un serviciu poate fi furnizat de piață, evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă definiția statului membru este viciată de o eroare manifestă, cu excepția cazului în care dispoziții ale legislației Uniunii prevăd un standard mai strict". În cele din urmă, punctul 56 din Cadrul privind SIEG din 2011 se referă la „marja largă de apreciere a statelor membre" în ceea ce privește natura serviciilor care ar putea fi clasificate drept SIEG.

(357) Evaluarea autenticității SIEG trebuie, de asemenea, să fie efectuată în temeiul Comunicării privind SIEG (a se vedea considerentele 170 și 186), al Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 (a se vedea considerentele 173, 174 și 175) și al jurisprudenței (a se vedea considerentele 176 și 177). Prin urmare, în ceea ce privește perioada de prelungire, Comisia trebuie să evalueze:

(a) dacă a existat **cerere din partea utilizatorilor**;

(b) dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în absența unei obligații impuse de autoritățile publice **(existența unei disfuncționalități a pieței)**;

(c) dacă simpla recurgere la OSP ar fi fost insuficientă pentru a remedia această deficiență (**abordarea cea mai puțin dăunătoare**).

Cererea din partea utilizatorilor

(358) În temeiul convenției inițiale prelungite, Caremar a fost însărcinată cu furnizarea de servicii regulate de transport maritim de călători și vehicule (inclusiv vehicule de salvare), la tarife prestabilite, cu feriboturi și nave rapide (adică TMV în cazul serviciilor mixte sau nave cu aripi portante în cazul serviciilor destinate exclusiv pasagerilor) conform orarelor indicate în programul de transport maritim stabilit de regiunea Campania, astfel cum se arată în secțiunea 3.3.1. OSP impuse Caremar au vizat porturile deservite, tipul navelor alocate pentru respectivele legături maritime exploatate în cadrul regimului de serviciu public, frecvența, orarul și continuitatea serviciului, calitatea serviciului și tarifele maxime care urmau să fie percepute (a se vedea considerentele 40-44). OSP impuse Caremar la momentul prelungirilor (și anume la 1 ianuarie 2009, 1 ianuarie 2010 și 1 octombrie 2010) erau aceleași cu cele prevăzute în convenția inițială (a se vedea considerentul 37).

(359) Comisia reamintește mai întâi că Italia a impus OSP prevăzute în convenția inițială în principal pentru a asigura continuitatea teritorială între continent și insule și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia a concluzionat deja (a se vedea considerentul 242) că acestea sunt într-adevăr obiective de interes public legitime.

(360) În ceea ce privește cererea utilizatorilor, considerațiile exprimate deja în considerentele 243 și 244 se aplică și convenției inițiale prelungite. De fapt, statisticile detaliate pentru fiecare rută furnizate de Italia cu privire la călătorii, vehiculele și mărfurile transportate de Caremar în perioada 2009-2012 arată că rutele deservite de Caremar se caracterizează printr-o cerere semnificativă care a rămas constantă în timp (a se vedea considerentul 174).

Existența unei disfuncționalități a pieței

(361) În ceea ce privește existența unei disfuncționalități a pieței pe rutele deservite de Caremar în Golful Napoli, din motivele explicate în considerentele 362-366 de mai jos, Comisia consideră că concluzia la care a ajuns cu privire la situația concurențială existentă la momentul atribuirii noului contract de servicii publice (a se vedea considerentul 259) se aplică și perioadei 2009-2012 (perioada prelungirilor convenției inițiale).

(362) În primul rând, rutele din Golful Napoli aferente serviciului public care au fost exploatate de Caremar în timpul convenției inițiale prelungite (și anume în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012) erau aceleași cu cele care i-au fost încredințate în temeiul noului contract de servicii publice [a se vedea considerentul 34 litera (a) și considerentul 84), iar OSP impuse Caremar în perioada respectivă erau doar foarte marginal diferite de cele impuse în temeiul noului contract de servicii publice în ceea ce privește frecvențele și orarele, astfel cum se subliniază în considerentul 39. De fapt, atât în temeiul noului contract de servicii publice, cât și în temeiul convenției inițiale prelungite, Caremar era supusă acelorași obligații de continuitate, frecvență, regularitate, punctualitate, obligații privind numărul, tipul și capacitatea navelor atribuite rutelor OSP, obligații tarifare și obligații privind calitatea serviciului.

(363) În ceea ce privește frecvențele și orarele, programul relevant de transport maritim pentru Caremar pe rutele respective pentru perioada 16 ianuarie 2012-31 iulie 2012 fusese stabilit de regiunea Campania în Decizia executivă regională nr. 443 din 9.8.2011, astfel cum a fost modificată prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30.12.2011. Programul respectiv era același cu cel pe baza căruia au fost impuse obligațiile care decurg din noul contract de servicii publice (a se vedea considerentele 83-85). Între 1 ianuarie 2009 și 15 ianuarie 2012, Caremar a făcut obiectul programului de transport maritim stabilit de regiunea Campania în Decizia executivă regională nr. 548 din 1 aprilie 2007, care fusese adoptată în temeiul convenției inițiale (a se vedea considerentul 36). Comisia observă că diferențele dintre programul din 2007 și programul din 2011 (prezentate în considerentul 39) au fost foarte marginale și dictate de necesitatea ca serviciile Caremar să se apropie cât mai mult de nevoile de transport maritim ale populațiilor locale. Astfel cum a explicat Italia (considerentele 178-181), cadrul procedural pentru definirea de către regiunea Campania a OSP în sectorul transportului maritim este stabilit la articolul 17 din Legea regională nr. 3 din 28 martie 2002, care prevede o verificare periodică și, dacă este necesar, o actualizare a domeniului de aplicare al OSP impuse operatorilor de transport maritim, inclusiv Caremar. În consecință, în 2010, regiunea Campania a lansat o consultare publică cu privire la domeniul de aplicare al OSP îndeplinite de Caremar în temeiul convenției inițiale prelungite, care a condus la o actualizare a frecvențelor și a orarelor, nu numai ale Caremar, ci ale tuturor furnizorilor de servicii OSP din Golful Napoli, aprobată prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011. Această actualizare a fost, de asemenea, ajustată marginal prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011 în ceea ce privește serviciile Caremar, pentru a ține seama de alte cereri din partea municipalității Procida, care considera că nu era deservită suficient în cadrul programului de transport maritim aprobat prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011.

(364) Astfel cum a explicat Italia (a se vedea considerentul 184), situația concurențială a celor opt rute exploatate de Caremar în Golful Napoli în perioada 1 ianuarie 2009-15 ianuarie 2012, adică în perioada prelungirilor convenției inițiale, era foarte similară cu cea din perioada 2012-2015, adică înainte de încredințarea noului contract de servicii publice, evaluată în considerentele 249-259. În mod excepțional, astfel cum a menționat Italia (considerentul 183), între sfârșitul lunii decembrie 2010 și 1 octombrie 2011, Caremar era singurul operator maritim care deservea în cadrul OSP rutele Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida și Procida/Napoli, în timp ce Gestour și Procida Lines exploatau în cadrul OSP ruta Procida/Pozzuoli, având în vedere că toți ceilalți operatori de transport maritim au refuzat să furnizeze serviciile în cadrul OSP în perioada respectivă. În perioada respectivă, regiunea Campania a fost nevoită să extindă domeniul de aplicare al OSP impuse Caremar (în ceea ce privește frecvențele și orarele) pentru a face față întreruperii bruște a serviciilor furnizate de unii dintre concurenții Caremar. Această întrerupere bruscă este un indiciu clar că serviciile OSP furnizate de concurenții Caremar nu au putut fi utilizate pe deplin de populația locală.

(365) Având în vedere cele de mai sus și pe baza informațiilor furnizate de concurenții Caremar în observațiile lor (a se vedea considerentele 150, 151, 161 și 168), Comisia observă următoarele:

(a) În ceea ce privește ruta **Capri/Sorrento**, în perioada 2009-2011 Caremar era singurul operator care furniza servicii mixte pe ruta respectivă pe tot parcursul anului. Într-adevăr, concurenții Caremar fie furnizau numai servicii de transport maritim de călători (ca în cazul NLG și Alimar ([217])), fie furnizau și servicii mixte, dar numai pe perioada verii (ca în cazul SNAV ([218]) și Aligruson ([219])). Având în vedere că serviciile furnizate de SNAV și Aligruson au rămas neschimbate în perioada 2009-2012 [a se vedea considerentul 185 litera (a)] și că serviciile Caremar s-au modificat doar foarte marginal între 2009 și 2012, în principal din cauza ajustărilor limitate ale orarelor [a se vedea considerentul 39 litera (a)], Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că a existat o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

([217]) Alimar a activat numai în 2009 și 2010.

([218]) În ceea ce privește serviciile mixte, SNAV era autorizată să efectueze 10 curse zilnice cu TMV (șase de la Capri la Sorrento la orele 7.35, 9.15, 12.10, 15.55, 17.40 și 18.05 și patru de la Sorrento la Capri la orele 8.10, 11.25, 13.50 și 16.35), dar numai pe perioada verii (mai exact între 1 aprilie și 3 noiembrie).

([219]) În ceea ce privește serviciile mixte, Aligruson era autorizată să efectueze patru curse zilnice (două de la Sorrento la Capri la orele 11.30 și 14.00 și două de la Capri la Sorrento la orele 12.30 și 18.05), dar numai pe perioada verii.

(b) În ceea ce privește ruta **Capri/Napoli**, în perioada 2009-2011 Caremar era singurul operator care furniza servicii mixte pe ruta respectivă pe tot parcursul anului. Într-adevăr, concurenții Caremar pe ruta respectivă (SNAV, NLG, Neapolis și Metrò del Mare) au furnizat numai servicii de transport maritim de pasageri și nu întotdeauna pe tot parcursul anului [a se vedea considerentul 185 litera (b)]. Astfel cum se explică în considerentul 252, serviciile de transport de călători nu puteau fi considerate o alternativă la serviciile mixte, deoarece acestea lăsau nedeservită o parte importantă a cererii utilizatorilor, și anume cererea de transport de vehicule (inclusiv ambulanțe) și de servicii poștale. În plus, în 2009 și 2010 nu existau servicii de transport de călători furnizate zilnic pe tot parcursul anului în condiții de piață (doar în cadrul OSP). În 2011, operatorii de pe piață au început să furnizeze unele servicii în condiții de piață pe tot parcursul anului, în special cinci curse efectuate de Neapolis (din Capri la orele 8.50, 14.10 și 17.30 și din Napoli la orele 10.00 și 16.05) și două curse efectuate de NLG (din Capri la orele 9.35 și 11.35), care nu erau însă suficiente pentru a garanta continuitatea între Capri și continent. În primul rând, niciunul dintre aceste servicii nu era furnizat dimineața devreme (adică între orele 5.00 și 8.30), care reprezintă un moment al zilei în care serviciile sunt foarte necesare navetiștilor. În al doilea rând, serviciile de piață se ocupau în principal de cererea turistică, fiind furnizate la momente ale zilei care nu erau adecvate pentru elevi și lucrători. De fapt, majoritatea curselor efectuate de concurenții Caremar pe tot parcursul anului făceau obiectul OSP, ceea ce sugerează că, în principiu, piața nu le-ar fi furnizat în absența unei impuneri oficiale din partea autorităților publice. Cu toate acestea, astfel cum a explicat Italia, impunerea OSP nu garanta totuși serviciul, după cum o demonstrează faptul că, între sfârșitul lunii decembrie 2010 și 1 octombrie 2011, concurenții Caremar au încetat să furnizeze serviciile OSP pe mai multe rute, inclusiv pe ruta Capri/Napoli [a se vedea considerentul 183 litera (b)]. În acest context, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că a existat o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

(c) În ceea ce privește ruta directă **Ischia/Napoli**, în perioada 2009-2011, Caremar furniza servicii mixte de transport cu feribotul în concurență cu Medmar și servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante în concurență cu Alilauro. Situația concurențială descrisă de Italia [a se vedea considerentul 185 litera (c)] arată că serviciile furnizate de concurenții Caremar nu erau suficiente pentru a satisface nevoile publice ale populației locale. În primul rând, concurenții Caremar nu furnizau niciun serviciu în condițiile pieței pe această rută directă, iar serviciile furnizate în cadrul OSP erau fie doar vara (ca în cazul serviciilor mixte furnizate de Medmar în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011), fie, în orice caz, la alte momente ale zilei decât cele deservite de Caremar ([220]). Din acest motiv, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt și de servicii de transport de călători pe această rută. Această concluzie rămâne valabilă chiar și atunci când se consideră că legătura directă Ischia/Napoli ar putea fi înlocuită cu cea cu escală în Procida, în pofida lungimii diferite a călătoriei ([221]). De fapt, astfel cum se explică în considerentul 365 litera (d), serviciile furnizate de concurenții Caremar pe ruta Ischia/Procida/Napoli nu erau suficiente pentru a garanta legături regulate suficiente între Ischia și Napoli.

(d) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida/Napoli**, în perioada 2009-2011 Caremar era singurul operator maritim care furniza un număr suficient de servicii zilnice de transport (mixt și de călători) pe tot parcursul anului pe ruta respectivă. În ceea ce privește serviciile de transport mixt, nu exista nicio companie de transport maritim care să exploateze ruta respectivă pe tot parcursul anului în condițiile pieței; de fapt, Medmar, singura altă societate care furniza servicii mixte pe ruta respectivă, activa în cadrul OSP și, potrivit Italiei, aceste OSP, care erau în orice caz la alte momente ale zilei decât cele îndeplinite de Caremar, nu erau respectate [a se vedea considerentul 185 litera (d)]. În ceea ce privește serviciile de transport de călători,

([220]) În ceea ce privește serviciile mixte furnizate pe tot parcursul anului, din Ischia, Caremar activa la ora 8.45, în timp ce (de la 1 octombrie 2011) Medmar activa la ora 17.00 vara și la ora 16.35 iarna; din Napoli, Caremar activa la orele 16.05 și 20.25, în timp ce (de la 1 octombrie 2011) Medmar activa la orele 8.35, 14.10 și 18.30. În ceea ce privește serviciile de transport de călători furnizate pe tot parcursul anului, din Napoli, Caremar activa de la 1 ianuarie 2009 până la 30 septembrie 2011 la orele 7.50 și 18.15, în timp ce Alilauro activa de la 1 ianuarie 2009 până la 30 septembrie 2011 la ora 9.35 și de la 1 octombrie 2011 la orele 7.35 și 20.10; din Ischia, Caremar activa de la 1 ianuarie 2009 până la 30 septembrie 2011 la orele 6.50 și 8.50, în timp ce Alilauro nu activa pe tot parcursul anului din Ischia în perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011. Începând cu 1 octombrie 2011, când Alilauro a început să furnizeze servicii OSP de la Ischia la Napoli pe tot parcursul anului, Caremar nu a furnizat servicii de transport de călători de la Ischia la Napoli.

([221]) În ceea ce privește serviciile mixte cu feribotul, escala în Procida adaugă aproximativ 15 minute la călătorie (care este de 1 oră și 25 de minute pe ruta directă Ischia/Napoli). În ceea ce privește serviciile de transport de călători cu nave cu aripi portante, escala în Procida adaugă aproape 30 de minute la călătorie (care este de 45 de minute pe ruta directă Ischia/Napoli).

singura altă societate care furniza servicii de transport de călători pe ruta respectivă, SNAV, furniza o singură cursă zilnică pe tot parcursul anului (toate celelalte curse fiind concentrate în perioada de vară), și anume cea care pleca din Ischia (Casamicciola) la ora 9.45 și din Procida la ora 10.05. Acest serviciu era în mod evident insuficient pentru a răspunde nevoilor de transport maritim ale populației locale, având în vedere că era furnizat la un moment al zilei care nu corespundea nevoilor navetiștilor (în principal lucrători și elevi) din Ischia și că era într-o singură direcție. În schimb, astfel cum se menționează în considerentul 39 litera (d), de la 1 ianuarie 2009 până la 31 septembrie 2011, Caremar trebuia să asigure opt servicii zilnice de transport de călători pe tot parcursul anului, iar de la 1 octombrie 2011, 10 servicii zilnice de transport de călători pe tot parcursul anului, la momente ale zilei adecvate navetiștilor ([222]), cu adăugarea suplimentară a două curse în perioada 1 iunie-30 septembrie ([223]). Din acest motiv, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt și de servicii de transport de călători pe această rută.

(e) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida/Pozzuoli**, în perioada 2009-2011, Caremar a furnizat servicii mixte cu feribotul în concurență cu Medmar pe ruta respectivă. Situația concurențială descrisă de Italia [a se vedea considerentul 185 litera (e)] arată că serviciile furnizate de Medmar cu escală în Procida nu erau suficiente pentru a satisface nevoile publice ale populației locale, având în vedere frecvența lor foarte limitată (o singură dată pe zi pe tot parcursul anului în cadrul OSP, cu o cursă suplimentară din Ischia la ora 7.30 în cursul anului școlar în condițiile pieței) și concentrarea lor dimineața devreme, lăsând complet neacoperit restul zilei ([224]). Din acest motiv, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim mixt pe această rută.

(f) În ceea ce privește ruta **Ischia/Procida**, Comisia observă că, în perioada 2009-2011, Caremar nu trebuia să furnizeze niciun serviciu în plus față de cele deja furnizate pe rutele Ischia/Procida/Pozzuoli și Ischia/Procida/Napoli [a se vedea considerentul 39 litera (f)]. Prin urmare, nu este necesar să se evalueze situația concurențială a acestui segment separat de situația concurențială descrisă deja la considerentul 365 literele (d) și (e) în ceea ce privește rutele Ischia/Procida/Napoli și Ischia/Procida/Pozzuoli.

(g) În ceea ce privește ruta **Procida/Pozzuoli**, în perioada 2009-2011, Caremar furniza servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante în concurență cu Procida Lines, Gestour și Ippocampo, care furnizau servicii mixte cu feribotul pe ruta respectivă. Totuși, serviciile Caremar și serviciile furnizate de concurenții Caremar nu erau substituibile, având în vedere că cursele cu nave cu aripi portante sunt mult mai rapide decât cele operate cu feribotul (călătorie de 50 de minute cu feribotul, față de 15 minute cu nava cu aripi portante). În orice caz, indiferent de gradul de substituibilitate al serviciilor de transport de călători și al serviciilor mixte, serviciile furnizate de concurenții Caremar pe tot parcursul anului, în special de Gestour și Procida Lines, deoarece Ippocampo activa numai pe perioada verii, erau furnizate la alte momente diferite ale zilei decât cele deservite de Caremar ([225]) [a se vedea considerentul 185 litera (g)]. Din acest motiv, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim de călători pe această rută.

([222]) Și anume din Napoli la orele **8.50** (9.55 până la 1 octombrie 2011), **11.45**, **13.10**, **15.10** și **18.15**. Din Ischia la orele **7.30**, **10.10**, **13.05** (12.00 până la 1 octombrie 2011), **14.30** (14.15 până la 1 octombrie 2011), **16.30** (16.15 până la 1 octombrie 2011).

([223]) Și anume de la Ischia la Procida și apoi la Napoli la ora **19.35** (cu plecare la ora 20.00 din Procida) și de la Napoli la Procida și apoi la Ischia la ora **20.55** (cu plecare la ora 21.30 din Procida).

([224]) În perioada 1 ianuarie 2009-30 septembrie 2011, Medmar furniza un singur serviciu în condițiile pieței, și anume din Ischia la ora **7.30** în cursul anului școlar (între 16 septembrie și 14 iunie) și două servicii în cadrul OSP pe tot parcursul anului, și anume din Ischia (Casamicciola) la ora **2.30** și din Pozzuoli la ora **4.10**.

([225]) Din Procida, Caremar activa pe tot parcursul anului la ora 8.25 (8.10 de la 1 octombrie 2011), în timp ce Gestour activa pe tot parcursul anului la orele 6.50, 9.30, 11.20, 14.05 (până la 30 septembrie 2011), 17.05 (până la 30 septembrie 2011) și 18.55, iar Procida Lines activa la orele 5.50, 7.50, 10.45, 12.40, 15.25, 17.30 și 19.15). Din Pozzuoli, Caremar activa la ora 8.55 (8.50 de la 1 octombrie 2011), în timp ce Gestour activa pe tot parcursul anului la orele 6.00, 8.30, 10.35, 12.55, 15.05 (până la 30 septembrie 2011), 17.55 (până la 30 septembrie 2011) și 19.50, iar Procida Lines activa la orele 5.05, 7.05, 9.25 (până la 30 septembrie 2011), 11.50, 13.35, 16.25, 18.25 și 20.00).

(h) În ceea ce privește ruta **Procida/Napoli**, în perioada 2009-2011, Caremar a furnizat servicii de transport de călători cu nave cu aripi portante în concurență cu SNAV și Medmar. Însă, până la 30 septembrie 2011, Medmar nu efectua nicio cursă în plus față de cele furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli, iar SNAV efectua o singură cursă pe tot parcursul anului în plus față de cele deja furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli (din Procida la ora 7.35). Începând cu 1 octombrie 2011, Medmar efectua o călătorie zilnică în plus față de cele furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli (din Napoli la ora 00.20), iar SNAV a continuat să efectueze o singură cursă zilnică pe tot parcursul anului în plus față de cele deja furnizate pe ruta Ischia/Procida/Napoli (din Napoli la ora 12.30). Toate aceste curse erau efectuate în cadrul OSP și la momente ale zilei diferite de cele deservite de Caremar ([226]) [a se vedea considerentul 185 litera (h)]. În plus, chiar dacă se iau în considerare serviciile furnizate de SNAV și Medmar pe ruta Ischia/Procida/Napoli, nu exista niciun operator de transport maritim care să furnizeze servicii de transport de călători pe ruta respectivă în condițiile pieței pe tot parcursul anului, iar serviciile de transport de călători în cadrul OSP ale Medmar și SNAV lăsau neacoperite unele intervale orare ale zilei importante pentru a asigura conectivitatea navetiștilor zilnici (între orele 6.00 și 7.00 și între orele 8.00 și 10.00 din Procida și între orele 7.00 și 8.00 și între orele 17.00 și 18.00 din Napoli). Din aceste motive, Comisia consideră că Italia nu a săvârșit o eroare vădită considerând că exista o disfuncționalitate a pieței în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport maritim de călători pe această rută.

(366) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că OSP prevăzute în convenția inițială prelungită pentru exploatarea rutelor din Golful Napoli sunt justificate de o necesitate publică reală de a asigura continuitatea teritorială. De fapt, la momentul prelungirilor convenției inițiale (2009, 2010), doar forțele pieței (chiar și cu impunerea OSP) erau insuficiente pentru a satisface nevoile de serviciu public identificate de Italia în ceea ce privește frecvența, continuitatea și regularitatea.

(367) În ceea ce privește rutele din arhipelagul Pontino, astfel cum s-a menționat mai sus [a se vedea considerentul 34 litera (b)], Caremar furniza servicii de transport de călători și servicii mixte pe rutele Ponza/Formia, Ponza/Anzio și Formia/Ventotene până la 31 mai 2011. OSP impuse Caremar pe rutele din arhipelagul Pontino vizau porturile deservite, tipul și capacitatea navelor alocate pentru legăturile maritime exploatate în cadrul regimului de serviciu public, frecvența serviciului și tarifele maxime care urmau să fie percepute [a se vedea considerentul 36 literele (d), (e) și (f) și considerentele 40-44].

(368) Comisia observă că, între 1 ianuarie 2009 și 31 mai 2011, și alți doi operatori, Vetor și/sau SNAP, ofereau servicii de transport de călători pe rutele Ponza/Formia, Ponza/Anzio și Formia/Ventotene. Totuși, astfel cum a explicat Italia, serviciile Vetor și SNAP nu puteau fi considerate substituibile celor oferite de Caremar în ceea ce privește continuitatea și regularitatea [a se vedea considerentul 186).

(369) În special, pe ruta **Ponza/Formia**, Vetor furniza pe tot parcursul anului un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante în cadrul OSP, în timp ce Caremar furniza pe tot parcursul anului nu doar un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante, ci și două servicii mixte zilnice cu nave [a se vedea considerentul 36 litera (d)]. Prin urmare, serviciile furnizate de Vetor nu acopereau transportul de vehicule și de mărfuri (de exemplu, efecte poștale) care, potrivit Italiei, era esențial pentru a asigura o legătură zilnică cu continentul pentru navetiștii care călătoreau cu vehiculul propriu. În ceea ce privește serviciile de transport de călători, Italia a explicat [a se vedea considerentul 185 litera (a)] că Caremar avea obligația de a menține navele pe insulă peste noapte pentru a asigura prima călătorie a zilei și pentru a garanta o legătură zilnică cu continentul pentru cei care călătoreau în scopuri profesionale și de studii. Disponibilitatea navelor pe insulă peste noapte avea și scopul de a asigura transportul maritim către continent în cazul unei urgențe medicale care nu ar fi putut fi soluționată cu elicopterul. Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută.

([226]) Și anume de la Procida la Napoli (călătorie de 40 de minute) la orele **6.35** și **9.20** (9.25 între 1 octombrie 2011 și 16 ianuarie 2012) și de la Napoli la Procida (călătorie de 40 de minute) la orele **7.30** și **17.45** (17.30 între 1 octombrie 2011 și 16 ianuarie 2012).

(370) Pe ruta **Ponza/Anzio**, Vetor furniza un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante în condițiile pieței în sezonul de vârf și în zilele de sâmbătă în extrasezon în cadrul OSP, în timp ce Caremar furniza un serviciu zilnic de transport de călători de mare viteză în sezonul de vârf de luni până sâmbătă și două servicii mixte zilnice pe tot parcursul anului, duminica și în zilele de sărbătoare [a se vedea considerentul 36 litera (e)]. Italia a explicat [a se vedea considerentul 185 litera (b)] că OSP erau justificate din motive de dezvoltare socială și economică și urmăreau să asigure călătorilor cu vehicule posibilitatea de a avea o călătorie dus-întors de la/la Ponza pe tot parcursul anului cel puțin duminica și în zilele de sărbătoare (de exemplu, pentru vizite familiale). Comisia observă că serviciile furnizate de Vetor nu acopereau nevoia de serviciu public de transport al vehiculelor și al mărfurilor (de exemplu, efecte poștale). În plus, serviciile de transport de călători furnizate de Vetor în sezonul de vârf în condiții de piață vizau în principal sectorul turistic, în timp ce prezența Caremar era menită să acopere traficul rezidenților, inclusiv prin asigurarea unor tarife accesibile. Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută.

(371) Pe ruta **Formia/Ventotene**, Vetor furniza un serviciu zilnic de transport de călători cu nave cu aripi portante în extrasezon și o cursă suplimentară în fiecare zi de luni în sezonul de vârf, ambele în cadrul OSP, iar SNAP furniza un serviciu zilnic de transport de călători în sezonul de vârf cu nave cu aripi portante în condițiile pieței. În schimb, Caremar furniza două servicii mixte zilnice și două ([227]) servicii zilnice de transport de călători pe tot parcursul anului [a se vedea considerentul 36 litera (f)]. Serviciile furnizate de Vetor și SNAP nu acopereau nevoia de serviciu public de transport de vehicule și de mărfuri (de exemplu, efecte poștale), iar în ceea ce privește transportul de călători, erau insuficiente pentru a asigura continuitatea cu continentul, având în vedere că frecvența și regularitatea lor erau limitate. Astfel cum a explicat Italia [a se vedea considerentul 185 litera (c)], serviciile Caremar permiteau rezidenților să călătorească pe continent în scopuri profesionale sau de studii. În plus, întrucât navele Caremar rămâneau pe insulă peste noapte, ele asigurau transportul maritim către continent în cazul unei urgențe medicale. Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută.

Abordarea cea mai puțin dăunătoare

(372) Comisia observă că, având în vedere privatizarea planificată a Caremar și pentru a asigura continuitatea serviciilor publice care erau furnizate în temeiul convenției inițiale, Italia a decis să prelungească această convenție fără modificări (cu excepția schimbării metodologiei de compensare, aplicabilă începând din 2010).

(373) Comisia acceptă că cererea utilizatorilor nu ar fi putut fi satisfăcută bazându-se numai pe OSP necompensate impuse concurenților Caremar pentru rutele în cauză. De fapt, din motivele deja menționate mai sus (considerentele 262-265, regimul OSP care era în vigoare în Golful Napoli nu era în niciun caz comparabil cu OSP impuse Caremar în temeiul convenției inițiale prelungite. Trebuie reamintit faptul că, între sfârșitul lunii decembrie 2010 și 1 octombrie 2011, concurenții Caremar (cu excepția Gestour și Procida Lines) au încetat să furnizeze serviciile în cadrul OSP necompensate. În absența Caremar, majoritatea rutelor din Golful Napoli ar fi rămas nedeservite [a se vedea considerentul 183 litera (b)]. În ceea ce privește rutele din arhipelagul Pontino, Comisia observă că oferta celorlalți operatori pe rutele respective nu îndeplinea (toate) cerințele de regularitate, continuitate, capacitate și preț și că exploatarea majorității (dacă nu a tuturor) rutelor, în special în extrasezon, generează pierderi, astfel încât, în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, este probabil ca acestea să nu fie exploatate deloc. În plus, Comisia admite că, în contextul procesului de privatizare a Caremar, prelungirea convenției inițiale era singurul mod de a garanta continuitatea serviciilor publice până la finalizarea privatizării.

Concluzie

(374) În consecință, Comisia concluzionează că Italia nu a săvârșit o eroare vădită atunci când a definit serviciile încredințate Caremar drept SIEG pentru rutele identificate în considerentele 365 și 367-371. Îndoielile exprimate de Comisie în deciziile de extindere din 2011 și 2012 sunt, așadar, înlăturate.

([227]) Patru servicii zilnice în zilele de luni.

9.3.2. *Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze OSP și metodele de calculare a compensației*

(375) Astfel cum se precizează la punctul 2.3 din Cadrul privind SIEG din 2011, conceptul de SIEG în sensul articolului 106 din TFUE presupune ca întreprinderii în cauză să îi fi fost încredințată prestarea SIEG prin unul sau mai multe acte oficiale.

(376) Aceste acte trebuie să precizeze, în special: (a) natura exactă a OSP și durata acestora; (b) întreprinderea și teritoriul în cauză; (c) natura drepturilor exclusive; (d) parametrii de calcul, control și revizuire a compensației; și (e) modalitățile de evitare și recuperare a unei eventuale supracompensări.

(377) În decizia de inițiere a procedurii 2011 și în decizia de extindere din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la aspectul dacă actul de atribuire prevedea o descriere cuprinzătoare a naturii OSP ale Caremar din cursul perioadei de prelungire. Cu toate acestea, Comisia a reamintit, de asemenea, că elemente diferite ale atribuirii puteau fi incluse în mai multe acte, fără ca acest lucru să pună sub semnul întrebării caracterul adecvat al definirii obligațiilor. În perioada de prelungire, actul de atribuire al Caremar a inclus convenția inițială (astfel cum a fost modificată și prelungită în timp), Decizia executivă regională nr. 548 din 1 aprilie 2007, care identifica OSP impuse Caremar în ceea ce privește tipul de nave, frecvențele și orarele până la 30 septembrie 2011, Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011, care identifica OSP impuse Caremar în ceea ce privește tipul de nave, frecvențele și orarele pentru perioada 1 octombrie 2011-15 ianuarie 2012, și Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011, care identifica OSP impuse Caremar în ceea ce privește tipul de nave, frecvențele și orarele pentru perioada 16 ianuarie 2-31 iulie 2012 (a se vedea considerentele 36 și 38), o serie de decizii ad-hoc ale Italiei, Hotărârea 111/2007 și Legea 166/2009.

(378) În acest context, Comisia observă în primul rând că convenția inițială prelungită care formează actul de atribuire al Caremar a rămas pe deplin aplicabilă până la 31 iulie 2012 (a se vedea considerentul 348).

(379) Conform convenției inițiale prelungite, planurile cincinale specifică rutele și porturile care urmau să fie deservite, tipul și capacitatea navelor care urmau să fie utilizate pentru legăturile maritime în cauză, frecvența serviciului și tarifele care urmau să fie plătite, inclusiv tarifele subvenționate, în special pentru rezidenții regiunilor insulare. Comisia observă că, în 2007, și anume înainte de prima prelungire a convenției inițiale, regiunea Campania a adoptat, prin Decizia executivă regională nr. 548 din 1 aprilie 2007, planul cincinal pentru perioada 2007-2011, care a continuat să se aplice fără modificări în ceea ce privește domeniul de aplicare al OSP până la 30 septembrie 2011. Prin urmare, planul respectiv era aplicabil în momentul primei prelungiri a convenției inițiale (în decembrie 2008), al celei de a doua prelungiri a convenției inițiale (în septembrie 2009) și al celei de a treia prelungiri a convenției inițiale (în august 2010). Planul cincinal pentru perioada 2011-2015 a fost adoptat de regiunea Campania prin Decizia executivă regională nr. 443 din 9 august 2011 și, astfel cum a fost modificat prin Decizia executivă regională nr. 857 din 30 decembrie 2011, a acoperit perioada cuprinsă între 1 octombrie 2011 și sfârșitul anului 2015. Planul cincinal pentru perioada 2011-2015 s-a aplicat fără nicio modificare perioadei acoperite de convenția inițială prelungită de la 1 octombrie 2011 până la expirarea sa la 31 iulie 2012. Pe această bază, Comisia concluzionează că OSP pe care Caremar trebuia să le îndeplinească în perioada de prelungire au fost definite într-un mod suficient de clar.

(380) Comisia a observat deja în considerentele 239 și 240 din decizia de inițiere a procedurii din 2011 faptul că parametrii necesari pentru calcularea valorii compensației au fost stabiliți în prealabil și sunt descriși în mod clar. În special, pentru anul 2009, convenția inițială (a se vedea considerentele 48 și 52) conține o listă exhaustivă și precisă a elementelor de cost care trebuiau luate în considerare, precum și metodologia de calculare a rentabilității capitalului investit pentru operator. Pentru perioada 1 ianuarie 2010-31 decembrie 2012, metodologia relevantă este stabilită în Hotărârea 111/2007 (a se vedea considerentul 53). Mai exact, Hotărârea 111/2007 detaliază elementele de cost luate în considerare și rentabilitatea capitalului investit. Convenția inițială prelungită a asigurat faptul că compensația se baza pe costurile și veniturile reale aferente furnizării serviciului public. În acest fel, supracompensarea putea fi identificată și evitată cu ușurință. Acolo unde era cazul, statul putea să recupereze ulterior supracompensarea de la Caremar.

(381) Pe această bază, Comisia consideră că, pentru perioada de prelungire a convenției inițiale, actele de atribuire au prevăzut o definire clară a OSP, durata, întreprinderea și teritoriul în cauză, parametrii de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și de rambursare a unei eventuale supracompensări, astfel cum impune Cadrul privind SIEG din 2011.

9.3.3. *Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire*

(382) Astfel cum se arată la punctul 17 din Cadrul privind SIEG din 2011, „[p]erioada de valabilitate a actului de atribuire ar trebui să fie justificată prin trimitere la criterii obiective, cum ar fi necesitatea amortizării activelor fixe netransferabile. În principiu, perioada de valabilitate a actului de atribuire nu ar trebui să depășească perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active necesare pentru prestarea SIEG."

(383) Comisia observă că prelungirile convenției inițiale erau necesare pentru a asigura continuitatea serviciului public până la finalizarea privatizării.

(384) Având în vedere că durata prelungirilor convenției inițiale era justificată de necesitatea de a privatiza Caremar și că aceste prelungiri nu au făcut ca durata perioadei de atribuire a SIEG să depășească perioada necesară pentru amortizarea navelor utilizate de Caremar pentru furnizarea SIEG (care poate depăși 25 de ani), Comisia concluzionează că ambele convenții inițiale prelungite respectă punctul 17 din Cadrul privind SIEG din 2011.

9.3.4. *Respectarea Directivei 2006/111/CE*

(385) Potrivit punctului 18 din Cadrul privind SIEG din 2011, „[a]jutorul va fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat doar în cazul în care întreprinderea respectă, după caz, dispozițiile Directivei 2006/111/CE [privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi] ([228])".

(386) În plus, punctul 44 din Cadrul privind SIEG din 2011 prevede următoarele: „În cazul în care o întreprindere desfășoară activități care se încadrează atât în cadrul, cât și în afara domeniului de aplicare al SIEG, contabilitatea sa internă trebuie să prezinte separat costurile și veniturile asociate serviciilor SIEG și pe cele ale altor servicii, în conformitate cu principiile prevăzute la punctul 31."

(387) Italia a confirmat că Caremar a desfășurat doar activități de furnizare a serviciilor publice în temeiul convenției inițiale. Prin urmare, Caremar nu se califică drept „întreprindere căreia i se solicită ținerea de înregistrări contabile separate" în sensul Directivei 2006/111/CE a Comisiei ([229]), iar cerințele de transparență prevăzute la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2006/111/CE nu se aplică, deoarece se referă numai la întreprinderile care desfășoară și alte activități decât serviciile de interes economic general care sunt încredințate unei întreprinderi.

(388) În ceea ce privește cerințele de transparență prevăzute la articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2006/111/CE, Comisia observă că din convenția inițială prelungită reiese în mod clar valoarea fondurilor publice puse la dispoziția Caremar de către autoritățile publice și modul de utilizare a fondurilor publice respective.

([228]) Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

([229]) Conform articolului 2 alineatul (1) litera (d) din Directiva 2006/111/CE, „întreprindere căreia i se solicită ținerea de înregistrări contabile separate" înseamnă orice întreprindere care se bucură de un drept special sau exclusiv acordat de un stat membru în conformitate cu articolul 86 alineatul (1) [articolul 106 alineatul (1)] din tratat sau căreia îi este încredințat un serviciu public de interes economic general în conformitate cu articolul 86 alineatul (2) [articolul 106 alineatul (2)] din tratat, care presupune obținerea unei compensații de orice tip în legătură cu acest serviciu și care desfășoară și alte activități.

(389) În consecință, Comisia consideră că punctul 18 din Cadrul privind SIEG din 2011 este îndeplinit și că punctul 44 din Cadrul privind SIEG din 2011 nu este aplicabil.

9.3.5. *Valoarea compensației*

(390) Punctul 21 din Cadrul privind SIEG din 2011 prevede că „[v]aloarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ([230]) ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil".

(391) În cazul de față, în special în ceea ce privește prelungirea convenției inițiale, având în vedere că compensația constituie ajutor ilegal acordat înainte de intrarea în vigoare a Cadrului privind SIEG din 2011, punctul 69 din acesta prevede în mod specific că, în scopul evaluării ajutorului de stat, utilizarea metodologiei costului net evitat în conformitate cu punctul 24 din Cadrul privind SIEG din 2011 nu este necesară. În schimb, se pot utiliza metode alternative pentru calcularea costului net necesar îndeplinirii OSP, cum ar fi metodologia bazată pe alocarea costurilor. În temeiul acestei metodologii, costul net ar fi calculat ca diferența dintre costurile și veniturile unui anumit furnizor care îndeplinește OSP, astfel cum sunt precizate și estimate în actul de atribuire. Punctele 28-38 din Cadrul privind SIEG din 2011 prevăd mai detaliat modul de aplicare a acestei metodologii.

(392) În decizia de inițiere a procedurii din 2011 și în decizia de extindere din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la prima de risc de 6,5 % care s-a aplicat începând din 2010. În special, Comisia a pus sub semnul întrebării măsura în care această primă reflectă un nivel adecvat de risc, având în vedere că, *prima facie*, Caremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii. Mai exact, elementele de cost în scopul calculării compensației includ toate costurile implicate în furnizarea serviciului și, de exemplu, au fost luate în calcul variațiile prețurilor combustibililor. Prin urmare, Comisia a considerat la acel moment că este posibil ca Caremar să fi primit o compensație prea mare.

(393) În ceea ce privește nivelul profitului rezonabil, Comisia observă că rentabilitatea capitalului a fost calculată pe baza unei prime de risc de 6,5 % utilizând formula WACC ([231]). Astfel cum s-a observat deja (a se vedea considerentul 280), această primă de risc este în deplină concordanță cu prima de risc de 6,4 % care a fost stabilită de statul membru pentru sectorul respectiv utilizând analize macroeconomice.

(394) În plus, Comisia a comparat rentabilitatea capitalului investit de 6,5 % care a fost aplicată Caremar cu rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință în 2008 și 2011 (anii anteriori atribuirilor separate către Caremar). Grupul de referință constă în anumiți operatori selectați de transport cu feribotul care au exploatat rute maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre ([232]), pe care Comisia îi consideră suficient de reprezentativi pentru situația pieței. Analiza arată că rentabilitatea capitalului aplicată Caremar este similară rentabilității medii generate de societățile din grupul de referință. Prin urmare, o rentabilitate a capitalului de 6,5 % dintr-o perspectivă *ex ante* era, de asemenea, în concordanță cu riscurile la care societatea se expunea atunci când furniza servicii publice în temeiul convenției inițiale prelungite.

([230]) În acest context, costurile nete înseamnă costurile nete stabilite în conformitate cu punctul 25 din Cadrul privind SIEG din 2011 sau costurile minus veniturile, atunci când nu se poate aplica metodologia costului net evitat.

([231]) Prima de risc adăugată la rata fără risc a dat valoarea costului capitalului de risc, care este necesară pentru a determina rata rentabilității capitalului calculată pe baza WACC.

([232]) Este vorba în special despre Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries și Caronte & Tourist. Alte societăți ale fostului grup Tirrenia (de exemplu, CIN, Laziomar, Siremar și Toremar) au fost excluse din grupul de referință.

(395) În ceea ce privește întrebarea dacă această primă reflectă nivelul de risc suportat de Caremar în cadrul furnizării SIEG, Comisia observă că variațiile prețurilor combustibililor ar putea fi luate în considerare numai printr-o posibilă ajustare anuală a plafonului tarifar. Prin urmare, calculul compensației nu acoperea în mod necesar o creștere a prețurilor combustibililor dacă această creștere nu s-ar fi tradus în tarife mai mari. Acest lucru este confirmat de faptul că, astfel cum se arată în tabelul 12, Caremar a primit o compensație prea mică în 2011 și 2012, din cauza creșterii semnificative a costului cu combustibilul și a reducerii traficului de călători ca urmare a crizei economice din anii respectivi. Prin urmare, în perioada relevantă, Caremar a fost expusă unor riscuri care nu i-au permis să beneficieze de nicio marjă de profit în practică.

(396) În cele din urmă, Comisia observă că Hotărârea 111/2007 prezentată ia în considerare anumite valori de piață aplicabile în sectorul cabotajului maritim. Aceasta prevede costurile eligibile pentru îndeplinirea OSP, precum și principiile de calcul privind rata rentabilității capitalului pe baza informațiilor, a condițiilor și a riscurilor relevante pentru acest sector specific.

(397) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că o rentabilitate a capitalului de 6,5 % este un nivel rezonabil.

(398) În acest context, pe baza conturilor pentru fiecare rută prezentate de Italia și agregate în tabelul 12, Comisia a verificat dacă, pentru perioada 2009-iulie 2012 (convenția inițială), compensația pentru obligația de serviciu public plătită efectiv Caremar nu a depășit compensația eligibilă, cu includerea rentabilității capitalului de 6,5 %. De fapt, profitul din exploatare al Caremar, auditat pentru întreaga perioadă (2009-2012), prezintă un rezultat negativ:

Tabelul 12

Costul net al serviciului public furnizat de Caremar în perioada 2009-iulie 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Total general
Venituri totale	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Costuri totale	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Amortizări	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Costul net al serviciului public	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ Rentabilitatea capitalului (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Valoare eligibilă pentru compensație	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Compensația efectivă	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Supra/ subcompensare	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

(399) Punctul 49 din Cadrul privind SIEG din 2011 prevede obligația statelor membre de a se asigura că compensația acordată pentru furnizarea SIEG nu conduce la primirea de către întreprinderi a unei supracompensări (astfel cum a fost definită la punctul 47 din cadrul respectiv). Printre altele, statele membre trebuie să furnizeze dovezi la solicitarea Comisiei. În plus, acestea trebuie să efectueze controale regulate sau să se asigure că astfel de controale sunt efectuate la sfârșitul perioadei de valabilitate a actului de atribuire și, în orice caz, la intervale de cel mult trei ani. Acest lucru asigură faptul că valoarea compensației nu depășește costurile nete ale serviciului (la care se adaugă, în principiu, o rentabilitate a capitalului).

(400) Italia a confirmat, la cererea Comisiei, că valoarea compensației acordate Caremar a fost verificată, în temeiul Hotărârii 111/2007, care stabilește un mecanism de verificare la sfârșitul fiecărei perioade de reglementare de trei ani, pentru exercițiile financiare 2010, 2011 și 2012 (până la 1 august 2012). În plus, Italia a susținut că a fost verificat și exercițiul financiar 2009, din motive de transparență și responsabilitate, deși Hotărârea 111/2007 nu se aplica încă. În urma acestor verificări, Italia a identificat o subcompensare, astfel cum se arată în tabelul 12.

(401) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că aceste măsuri sunt suficiente pentru a evita și a identifica orice eventuală supracompensare. Prin urmare, valoarea compensației acordate Caremar pe durata prelungirii convenției inițiale nu a condus la supracompensare în conformitate cu secțiunea 2.8 din Cadrul privind SIEG din 2011.

9.3.6. *Prioritatea la acostare*

(402) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Legea 166/2009 menționează în mod clar faptul că prioritatea la acostare este necesară pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și din perspectiva OSP ale societăților fostului grup Tirrenia, printre care și Caremar. Într-adevăr, dacă nu ar exista nicio prioritate la acostare pentru societățile însărcinate cu OSP, acestea ar putea să fie nevoite să își aștepte rândul pentru a acosta și, prin urmare, să sufere întârzieri, ceea ce ar contraveni scopului de a asigura o conectivitate fiabilă și convenabilă pentru consumatori. Un orar de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. În plus, prioritatea la acostare este necesară pentru a se asigura că porturile alocă danele și orele de acostare astfel încât să permită operatorului de servicii publice să își respecte OSP.

(403) În acest context, Comisia consideră că această măsură a fost acordată pentru a permite Caremar să își îndeplinească OSP, care reprezintă SIEG autentice (a se vedea secțiunea 9.3.1). În plus, Italia a confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public.

(404) Comisia a evaluat deja în detaliu compatibilitatea SIEG și compensația aferentă acordată Caremar pe durata prelungirii convenției inițiale (a se vedea secțiunile 9.3.1-9.3.5). În consecință, Comisia consideră că evaluarea sa privind compatibilitatea în ceea ce privește prioritatea la acostare se poate limita la a stabili dacă această măsură putea conduce sau nu la supracompensare.

(405) Comisia consideră că orice posibil avantaj financiar aferent priorității la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 225). Prin urmare, riscul de supracompensare care decurge din această măsură ar fi, de asemenea, limitat. În plus, în cazul în care această măsură ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Prin urmare, controalele privind supracompensarea efectuate pentru Caremar, astfel cum s-a menționat în secțiunea 9.3.5, pot, de asemenea, să identifice orice eventuală supracompensare rezultată din prioritatea la acostare.

(406) În consecință, Comisia concluzionează că prioritatea la acostare, care era indisolubil legată de serviciul public furnizat de Caremar în perioada prelungirii convenției inițiale, este compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE și cu Cadrul privind SIEG din 2011.

9.3.7. *Concluzie privind compatibilitatea*

(407) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 347-406, Comisia concluzionează că compensația acordată Caremar pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul prelungirii convenției inițiale în Golful Napoli în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 și în arhipelagul Pontino în perioada 1 ianuarie 2009-31 mai 2011, împreună cu prioritatea la acostare, respectă condițiile aplicabile prevăzute în Cadrul privind SIEG din 2011 și sunt, prin urmare, compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

10. **CONCLUZIE**

(408) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia a decis că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Caremar în temeiul convenției inițiale prelungite este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE. În plus, având în vedere că prioritatea la acostare este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Caremar, această măsură este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

(409) În plus, Comisia constată că următoarele măsuri nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE:

— compensația acordată Caremar pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul noului contract de servicii pentru perioada 16 iulie 2015-15 iulie 2024, împreună cu activitatea Caremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Caremar, deoarece respectă cele patru criterii Altmark;

— posibila utilizare de către Caremar a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate, deoarece Caremar nu a utilizat fondurile respective în aceste scopuri;

— scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Caremar și posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în Legea 163/2010,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația acordată Caremar și prioritatea la acostare pentru furnizarea serviciilor maritime în temeiul prelungirii convenției inițiale în perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Italia a pus în aplicare ajutorul în favoarea Caremar cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Acest ajutor este compatibil cu piața internă.

Articolul 2

Atribuirea noului contract de servicii publice pentru perioada 16 iulie 2015-15 iulie 2024, inclusiv compensația pentru obligația de serviciu public plătită pe baza contractului respectiv, împreună cu vânzarea activității Caremar și cu prioritatea la acostare, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 3

Caremar nu a recurs la posibilitatea de utilizare temporară a resurselor financiare deja angajate pentru modernizarea flotei în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități, astfel cum se prevede în Legea 163/2010. Prin urmare, aceasta nu constituie ajutor de stat acordat Caremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 4

Scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Caremar, astfel cum sunt prevăzute în Legea 163/2010, nu constituie ajutor de stat în favoarea Caremar și a achizitorului acesteia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 5

Posibilitatea de a utiliza resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate* pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în Legea 163/2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 8 iulie 2024.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă