DECISIONE (UE) 2020/1412 DELLA COMMISSIONE

del 2 marzo 2020

relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Tirrenia di Navigazione e della sua acquirente Compagnia Italiana di Navigazione

[notificata con il numero C(2020) 1110]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni ([1]), e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Il 5 ottobre 2011 la Commissione ha avviato un procedimento di indagine formale nei confronti di varie misure adottate dall'Italia a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia ([2]) («la decisione del 2011»). L'indagine ha riguardato, tra l'altro, le compensazioni concesse a Tirrenia di Navigazione («Tirrenia») per la gestione di numerose rotte marittime a partire dal 1º gennaio 2009 e il processo di privatizzazione (cfr. sezione 2.3.3) che ha portato all'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia (cfr. anche considerando 27) da parte di Compagnia Italiana di Navigazione («CIN»).

(2) La decisione del 2011 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([3]). La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le proprie osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

(3) Per quanto riguarda le misure oggetto della presente decisione, la Commissione ha ricevuto osservazioni da Tirrenia in amministrazione straordinaria («Tirrenia in AS»), Pan Med Lines («Pan Med»), CIN e Grandi Navi Veloci (detta anche GNV) (cfr. sezione 5) e le ha trasmesse all'Italia che ha avuto la possibilità di commentarle. L'Italia non ha trasmesso osservazioni.

(4) Il 10 gennaio 2012, le autorità italiane hanno notificato formalmente, asseritamente per ragioni di certezza del diritto, il progetto dei contratti di servizio pubblico («convenzioni») che un futuro acquirente dei rami d'azienda Tirrenia e Siremar sarebbe stato tenuto a firmare e sulla base dei quali avrebbe ricevuto una compensazione. Il 24 gennaio 2012, il 4 febbraio 2012 e il 3 luglio 2012 la Commissione ha chiesto alle autorità italiane informazioni supplementari rispetto alle misure notificate. Le autorità italiane hanno risposto con lettere del 9 febbraio 2012, 11 maggio 2012 e 19 luglio 2012. Con lettera del 19 luglio 2012 le autorità italiane hanno comunicato alla Commissione che la nuova convenzione tra lo Stato italiano e CIN era stata firmata il giorno prima.

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

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

([3]) Aiuti di Stato — Repubblica italiana — Aiuti di Stato SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN) e SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Aiuti di Stato alle società dell'ex gruppo Tirrenia (aiuti di Stato potenziali sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico e aiuti potenziali nel contesto della privatizzazione) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010) e SA.31715 (CP 248/2010) — Invito a presentare osservazioni ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 28 dell'1.2.2012, pag. 18).

(5) Il 7 novembre 2012, la Commissione ha esteso il procedimento d'indagine (cfr. sezione 2.2), tra l'altro, in relazione: i) alla proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia e ii) alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a CIN ai sensi della nuova convenzione conclusa con lo Stato italiano. Una versione modificata ([4]) di tale decisione è stata adottata dalla Commissione il 19 dicembre 2012 («la decisione del 2012»).

(6) La decisione del 2012 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([5]). La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le proprie osservazioni in merito alle misure oggetto dell'indagine.

(7) Per quanto riguarda le misure oggetto della presente decisione, la Commissione ha ricevuto osservazioni da CIN, Tirrenia in AS e Pan Med (cfr. sezione 5) e le ha trasmesse all'Italia che ha avuto la possibilità di commentarle. L'Italia non ha trasmesso osservazioni.

(8) Il 5 ottobre 2012 la Commissione ha incaricato Ecorys Netherlands BV di fornirle una stima del valore di mercato degli attivi di Tirrenia messi in vendita (cfr. sezione 2.3.3.5) sulla base di due scenari alternativi. Ecorys ha presentato la propria relazione finale il 4 settembre 2013 («la relazione Ecorys»), che la Commissione ha trasmesso all'Italia il 27 settembre 2013. Con lettera del 17 dicembre 2013 l'Italia ha presentato le sue osservazioni in merito alla relazione Ecorys, accompagnate da una controvalutazione preparata dal suo esperto indipendente Banca Profilo.

(9) Con la sua decisione del 22 gennaio 2014 («la decisione del 2014») ([6]), la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale in relazione a varie misure adottate dalla regione Sardegna a favore di Saremar. Il ricorso presentato da Saremar e dalla regione Sardegna contro tale decisione è stato respinto dal Tribunale nel 2017 ([7]).

(10) Il 12 febbraio 2016, il 29 maggio 2018, il 18 settembre 2018, il 10 ottobre 2018 e il 22 novembre 2018, Grimaldi Euromed S.p.A. («Grimaldi») ha presentato osservazioni alla Commissione, descritte nella sezione 6. Su richiesta di Grimaldi, il 17 luglio 2018 i servizi della Commissione si sono inoltre incontrati con il rappresentante legale della società.

(11) Il 25 gennaio 2018, il 29 marzo 2018 e il 31 agosto 2018 la Commissione ha richiesto informazioni aggiuntive alle autorità italiane, che le hanno trasmesse il 26 aprile 2018, il 31 maggio 2018, il 2 novembre 2018 e l'11 dicembre 2018. Il 23 e 24 gennaio 2019 i servizi della Commissione si sono incontrati con le autorità italiane a Roma. Nei mesi successivi, le autorità italiane hanno presentato le informazioni supplementari richieste dalla Commissione durante tale riunione.

(12) La presente decisione riguarda soltanto le eventuali misure di aiuto concesse a favore di Tirrenia e CIN, specificate al considerando 31. Tutte le restanti misure di cui alle decisioni del 2011 e del 2012 sono oggetto di indagini separate nel contesto dei casi SA.32014, SA.32015 e SA.32016 e non sono pertanto trattate dalla presente decisione. In particolare, queste misure riguardano altre società dell'ex gruppo Tirrenia.

2. CONTESTO E DESCRIZIONE DELLE MISURE OGGETTO DI INDAGINE

2.1. Quadro generale

2.1.1. *Le convenzioni iniziali*

(13) Il gruppo Tirrenia, che è a lungo appartenuto allo Stato italiano per il tramite della società Fintecna ([8]), comprendeva inizialmente sei società, ossia Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Tali società fornivano servizi di trasporto marittimo sulla base di contratti distinti di servizio pubblico conclusi con lo Stato italiano nel 1991 e rimasti in vigore per venti anni tra il gennaio del 1989 e il dicembre del 2008 (in appresso «le convenzioni iniziali»). La società Fintecna deteneva il 100 % del capitale azionario di Tirrenia, che a sua volta era proprietaria delle società regionali Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Adriatica, che operava numerose rotte tra Italia e Albania/Croazia/Grecia/Montenegro, si è fusa con Tirrenia nel 2004.

([4]) Tutte le modifiche riguardavano misure concesse a favore di Saremar.

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

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

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

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

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

(15) Tirrenia fornisce servizi di trasporto marittimo su diverse linee di trasporto misto (passeggeri, automobili e autocarri), oltre che su alcune linee di trasporto merci, principalmente tra l'Italia continentale e rispettivamente la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti, nonché tra Sardegna e Sicilia. Una descrizione delle rotte precise interessate è riportata in appresso.

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

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

(18) La Commissione ha accolto la richiesta delle autorità italiane e con decisione 2001/851/CE della Commissione ([9]) ha chiuso il procedimento avviato in merito agli aiuti corrisposti a Tirrenia («la decisione del 2001»). L'aiuto è stato dichiarato compatibile fatto salvo il rispetto di taluni impegni assunti dalle autorità italiane.

(19) Con decisione 2005/163/CE ([10]) («la decisione del 2004»), adottata il 16 marzo 2004, la Commissione ha dichiarato che la compensazione concessa dall'Italia alle società del gruppo Tirrenia diverse da Tirrenia ([11]) era parzialmente compatibile con il mercato interno, parzialmente compatibile fatto salvo il rispetto di numerosi impegni assunti dalle autorità italiane e parzialmente incompatibile con il mercato interno. La decisione si basava su dati contabili relativi al periodo compreso tra il 1992 e il 2001 e conteneva alcune condizioni destinate a garantire la compatibilità della compensazione per tutta la durata delle convenzioni iniziali.

(20) Con sentenza del 4 marzo 2009 nelle cause T-265/04, T-292/04 e T-504/04 ([12]) («la sentenza del 2009»), il Tribunale ha annullato la decisione del 2004. La decisione lascia impregiudicato il procedimento in corso per ottemperare alla sentenza del 2009.

2.1.2. *La proroga delle convenzioni iniziali*

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

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

(1) Caremar alla regione Campania. Successivamente, la regione Campania avrebbe trasferito alla regione Lazio l'impresa in regime di continuità ([13]) che operava i collegamenti di trasporto con l'Arcipelago Pontino su base indipendente, a partire da quel momento sotto la denominazione Laziomar;

(2) Saremar alla regione Sardegna;

(3) Toremar alla regione Toscana.

([9]) Decisione della Commissione, del 21 giugno 2001, relativa agli aiuti di Stato corrisposti dall'Italia alla compagnia marittima Tirrenia di Navigazione (GU L 318 del 4.12.2001, pag. 9).

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

([11]) In particolare: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar.

([12]) Sentenza del Tribunale del 4 marzo 2009, *Tirrenia di Navigazione/Commissione*, cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([13]) Tale trasferimento è stato formalizzato il 1º giugno 2011.

(23) La legge del 2009 ha specificato inoltre che entro il 31 dicembre 2009 dovevano essere concordate nuove convenzioni tra lo Stato italiano e Tirrenia e Siremar. Analogamente, i servizi regionali sarebbero stati sanciti nel quadro di progetti di «contratti di servizio pubblico» che dovevano essere concordati da Saremar, Toremar e Caremar con le autorità regionali rispettivamente entro il 31 dicembre 2009 (con Sardegna e Toscana) e il 28 febbraio 2010 (con Campania e Lazio). Il progetto delle nuove convenzioni/dei nuovi contratti di servizio pubblico sarebbe stato quindi oggetto di una procedura di appalto con le società stesse e sarebbe quindi stato firmato con gli acquirenti al momento della finalizzazione della privatizzazione di ciascuna di tali società ([14]).

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

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

Tabella 1

Massimali di compensazione dal 2010

Impresa	Compensazione massima annuale (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ()

([1]) Di cui 19 839 226 EUR dalla Campania e 10 030 606 EUR dal Lazio.

(26) Infine, l'articolo 1 della legge 1º ottobre 2010, n. 163 che ha convertito il decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125 («la legge del 2010») ha stabilito l'ulteriore proroga delle convenzioni iniziali (compresa quella applicabile a Tirrenia) dal 1º ottobre 2010 fino al completamento dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar.

2.1.3. *La privatizzazione di Tirrenia e la conclusione della nuova convenzione*

(27) Nel settembre 2010 è stata avviata una procedura di gara (cfr. sezione 2.3.3) per trovare un acquirente per il ramo d'impresa di Tirrenia associato alla nuova convenzione per la fornitura di servizi marittimi per un periodo di otto anni in cambio di compensazioni degli obblighi di servizio pubblico. In questo contesto, si fa riferimento al ramo d'azienda di Tirrenia anziché a Tirrenia, dato che la procedura di gara ha interessato soltanto gli attivi e i contratti necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico specificati nella nuova convenzione da concludere con l'acquirente. Era previsto che i rimanenti attivi di Tirrenia utilizzati per altre finalità (quali navi, beni immobili e opere d'arte) fossero venduti mediante procedure distinte. Inoltre, la procedura di gara non riguardava le passività di Tirrenia per cui nessuno dei debiti maturati dall'impresa fino alla data della vendita è stato trasferito all'acquirente. Ad oggi, Tirrenia in AS continua a esistere, sebbene come soggetto distinto, con l'obiettivo primario di essere liquidata dopo aver rimborsato i suoi creditori.

(28) Dopo che la sua offerta è stata selezionata a seguito della procedura di gara, il 25 luglio 2011 CIN ha firmato il contratto per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia. La nuova convenzione tra lo Stato italiano e CIN è stata firmata il 18 luglio 2012. Su tale base, il 19 luglio 2012, la proprietà del ramo d'azienda di Tirrenia è stata trasferita dallo Stato a CIN.

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

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

(29) Le seguenti misure sono state oggetto di valutazione nel contesto del procedimento di indagine formale avviato con la decisione del 2011 e con quella del 2012 (cfr. anche sezione 3):

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

(b) la proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia e Siremar (*misura 2*);

(c) la privatizzazione delle società dell'ex gruppo Tirrenia ([15]) (*misura 3*);

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

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

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

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

(30) Con la sua decisione del 2014 la Commissione ha chiuso il procedimento di indagine formale per quanto riguarda le misure adottate dalla regione Sardegna a favore di Saremar di cui alla misura 7 fatta eccezione per una misura ([16]).

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

(31) La presente decisione riguarda soltanto le misure da 1 a 6 di cui al considerando 29. Tali misure sono descritte in maniera più dettagliata nelle sezioni che seguono.

2.3.1. *La proroga della convenzione iniziale tra lo Stato e Tirrenia*

2.3.1.1. Gli obblighi di servizio pubblico

(32) L'articolo 1 della convenzione iniziale con Tirrenia prevedeva che i piani quinquennali definissero in dettaglio i porti da servire, la tipologia delle navi da utilizzare e la frequenza richiesta per il servizio oggetto dell'incarico a Tirrenia.

(33) L'Italia ha informato la Commissione che per Tirrenia l'ultimo piano quinquennale adottato mediante decreto ministeriale del 20 settembre 2001 riguarda il periodo 2000-2004. Tale piano rispecchia integralmente gli impegni (in particolare le riduzioni dell'ambito di applicazione del regime di servizio pubblico) assunti dall'Italia nel contesto della decisione del 2001 della Commissione. Per il periodo 2005-2008 è stato elaborato un piano che non è mai stato approvato formalmente dai ministeri competenti. Al contrario, il governo ha adottato decisioni ad hoc al fine di rendere i servizi maggiormente allineati alle esigenze delle collettività locali, senza tuttavia apportare modifiche sostanziali al regime di servizio pubblico. Le autorità italiane hanno sostenuto che non era più possibile una pianificazione a lungo termine in ragione della mancanza di una previsione di bilancio dei fondi richiesti. Per questo motivo, le poche modifiche apportate hanno riguardato principalmente riduzioni del servizio pubblico.

(34) Sulla base della convenzione iniziale, così come prorogata e modificata (per rotte selezionate), tra il 1º gennaio 2009 e il 18 luglio 2012 Tirrenia ha gestito le seguenti rotte:

— Genova-Porto Torres: Tirrenia ha fornito servizi misti nel contesto del regime di servizio pubblico durante la bassa stagione ([17]) e su base commerciale durante l'alta stagione. Nel contesto del regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi quotidiani con partenze serali da entrambi i porti, sulla base di orari prestabiliti al fine di fornire collegamenti affidabili con la rete ferroviaria in Sardegna. L'unico concorrente che operava anch'esso su questa rotta tutto l'anno durante il periodo in questione, Grandi Navi Veloci, garantiva soltanto tre partenze settimanali nella bassa stagione. Anche se durante l'alta stagione Grandi Navi Veloci offriva un servizio quotidiano, non garantiva partenze serali da entrambi i porti;

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

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

([17]) Prima del 2007 questa rotta era gestita in regime di servizio pubblico anche in alta stagione.

— Civitavecchia-Olbia: Tirrenia ha fornito servizi misti nel contesto del regime di servizio pubblico durante la bassa stagione ([18]) e su base commerciale durante l'alta stagione. Nel contesto del regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi quotidiani con partenze serali da entrambi i porti, sulla base di orari prestabiliti. Almeno durante l'ultima parte del periodo oggetto di valutazione SNAV operava su questa rotta sia durante la bassa stagione che durante l'alta stagione. Tuttavia, nel 2008 SNAV ha operato su questa rotta tre volte la settimana durante la bassa stagione e quotidianamente durante l'alta stagione. Per quanto riguarda il 2009 e il 2010, risulta che SNAV abbia aumentato la frequenza operativa nella bassa stagione, passando a collegamenti quotidiani. Tuttavia, dopo il maggio 2011, SNAV ha smesso di operare su questa rotta allorché quest'ultima è stata rilevata da Grandi Navi Veloci. GNV ha quindi deciso di gestire questo collegamento solo in alta stagione. La presenza di altri operatori (ad es., Moby, Sardinia Ferries) su questa rotta durante parte di questo periodo era limitata all'alta stagione;

— Napoli-Palermo: nel 2009 Tirrenia ha fornito servizi misti in regime di servizio pubblico tutto l'anno, mentre a partire dal 2010 ha fornito tali servizi in regime di servizio pubblico durante la bassa stagione e su base commerciale durante l'alta stagione. Nel contesto del regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi quotidiani con partenze serali da entrambi i porti secondo un orario prestabilito. Durante l'intero periodo di proroga, l'unico concorrente che operava anch'esso su questa rotta tutto l'anno, SNAV, pur offrendo partenze quotidiane, non avrebbe comunque garantito la medesima regolarità e continuità di Tirrenia ([19]). Inoltre, SNAV utilizzava navi molto più vecchie rispetto a Tirrenia per operare su questa rotta e quindi non offriva la stessa qualità ([20]). Grandi Navi Veloci ha comunicato di aver operato su questa rotta nel 2011 da maggio a dicembre e nel 2012 per tutto l'anno (cfr. considerando 266 e 267). Grandi Navi Veloci offriva servizi su questa rotta in collaborazione con SNAV;

— Genova-Olbia-Arbatax: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi misti almeno tre volte la settimana tutto l'anno. Arbatax era servita due volte la settimana come fermata aggiuntiva dopo aver fatto scalo prima ad Olbia. Durante il periodo oggetto di valutazione, l'operatore privato Moby operava tra Genova e Olbia soltanto per parte dell'anno (nella maggior parte degli anni da metà marzo a metà ottobre). Analogamente GNV operava soltanto tra Genova e Olbia in alta stagione. Tirrenia era l'unico operatore che gestiva il servizio verso Olbia tutto l'anno. Inoltre, durante l'intero periodo oggetto di valutazione Tirrenia era l'unico operatore che forniva un collegamento verso Arbatax;

— Civitavecchia-Cagliari-Arbatax: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito quotidianamente servizi misti con partenze serali da entrambi i porti tutto l'anno. Arbatax era servita due volte la settimana come fermata aggiuntiva. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione;

— Napoli-Cagliari: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi misti almeno una volta la settimana da ciascun porto tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore a fornire servizi misti su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione;

— Palermo-Cagliari: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi misti settimanalmente da ciascun porto tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore a fornire servizi misti su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione;

— Trapani-Cagliari: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi misti settimanalmente da ciascun porto tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore a fornire servizi misti su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione;

— Termoli-Isole Tremiti: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi misti almeno quotidianamente da ciascun porto tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione;

([18]) Prima del 2008 questa rotta era gestita in regime di servizio pubblico anche in alta stagione.

([19]) In particolare, nel periodo 2009-2012 SNAV ha soppresso 76 collegamenti su questa rotta, mentre Tirrenia ne ha soppressi soltanto 19 (ovverosia, un numero quattro volte inferiore). Inoltre, di queste 76 cancellazioni da parte di SNAV, 19 sono imputabili a festività nazionali e le restanti 57 a condizioni metereologiche sfavorevoli. Pur avendo pressoché i medesimi orari di partenza, Tirrenia ha cancellato soltanto cinque collegamenti (ossia dieci volte meno rispetto a SNAV) a causa di condizioni metereologiche sfavorevoli. Le restanti cancellazioni da parte di Tirrenia sono state dovute a cause di forza maggiore, ossia sette sono state causate da scioperi del personale e altre sette da questioni tecniche.

([20]) Più specificamente, Tirrenia utilizzava due navi costruite tra il 1999 e il 2000, mentre SNAV forniva i suoi servizi utilizzando navi degli anni 1973, 1974, 1980 e, soltanto in un caso, del 1989.

— Livorno-Cagliari ([21]): in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi merci cinque volte la settimana tutto l'anno. Durante il periodo di tempo pertinente i concorrenti (ad esempio Moby) su questa rotta offrivano soltanto una partenza alla settimana, sospendendo il servizio durante l'alta stagione estiva e le feste natalizie;

— Napoli-Cagliari: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi merci da due a tre volte la settimana tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore merci su questa rotta tanto nella bassa quanto nell'alta stagione (altre a offrire i suoi servizi misti sulla medesima rotta);

— Ravenna-Catania: in regime di servizio pubblico Tirrenia ha fornito servizi merci tre volte la settimana da ciascun porto tutto l'anno. Per tutto il periodo di proroga Tirrenia è stata l'unico operatore merci su questa rotta nella bassa e nell'alta stagione.

2.3.1.2. Bilancio e durata

(35) La tabella che segue riporta la compensazione annuale concessa a Tirrenia per il periodo dal 2009 a luglio del 2012.

Tabella 2

Compensazione concessa per il periodo dal 2009 a luglio 2012

Anno	Compensazione (EUR)
2009 (gennaio-dicembre)	80 010 000
2010 (gennaio-dicembre)	72 685 642
2011 (gennaio-dicembre)	72 685 642
2012 (gennaio-luglio)	39 978 409,46 ()

([1]) Importo pagato a Tirrenia fino al trasferimento a CIN della proprietà del ramo d'azienda di Tirrenia. Per il resto del 2012, CIN ha ricevuto 32 707 232,54 EUR. La compensazione totale pagata per il 2012 è ammontata quindi a 72 685 642 EUR in linea con il massimale di compensazione fissato dalla legge del 2009.

(36) La convenzione iniziale prevede che la compensazione annuale degli obblighi di servizio pubblico sia pagata come segue: entro il 30 marzo di ogni anno viene corrisposto un pagamento anticipato, equivalente al 70 % della compensazione versata l'anno precedente. Un secondo pagamento, effettuato entro il 30 giugno, corrisponde al 20 % della compensazione. L'eventuale conguaglio, liquidato entro il 30 novembre, corrisponde alla differenza tra gli importi versati e il rapporto negativo tra costi e ricavi di esercizio dell'anno in corso. Nel caso riceva un importo superiore al costo netto dei servizi forniti (ricavi meno perdite), Tirrenia è tenuta a rimborsare la differenza ([22]).

(37) Come descritto in precedenza (cfr. considerando 34), durante l'alta stagione Tirrenia gestisce le rotte Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e Napoli-Palermo (dal 2010 in poi) su base commerciale. Eventuali profitti realizzati su tali rotte durante l'alta stagione vengono dedotti dalla compensazione degli obblighi di servizio pubblico pagabile a Tirrenia, mentre eventuali perdite sostenute durante tale periodo sono sostenute da Tirrenia stessa. Ciò riduce l'importo della compensazione necessaria per la gestione di queste rotte nel contesto del regime di servizio pubblico che si applica durante la bassa stagione.

— Compensazione concessa nel 2009

(38) Il decreto presidenziale 1º giugno 1979, n. 501 («decreto n. 501/79») specifica i vari elementi (ricavi e costi) che entrano nel calcolo della sovvenzione versata agli operatori del servizio pubblico marittimo. Inoltre, la legge 5 dicembre 1986, n. 856 (in appresso «legge 856/86») ha introdotto alcune modifiche al sistema degli obblighi di servizio pubblico marittimo in Italia. Per quanto riguarda i collegamenti con le isole maggiori e minori, l'articolo 11

([21]) La convenzione iniziale consentiva inoltre la gestione di un collegamento merci da Genova a Cagliari, possibilità che è stata tuttavia sfruttata soltanto fino a luglio del 2008 e non durante il periodo di proroga.

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

della legge ha modificato i criteri per il calcolo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico. In effetti, la sovvenzione doveva essere calcolata sulla base della differenza tra i ricavi e i costi del servizio, determinata con riferimento a parametri medi e oggettivi, e doveva includere una remunerazione ragionevole del capitale investito. Il medesimo articolo stabilisce inoltre che i contratti di servizio pubblico dovevano includere l'elenco delle rotte sovvenzionate, la frequenza e le tipologie delle navi da utilizzare. Le sovvenzioni dovevano essere approvate dai ministri responsabili. I principi stabiliti nel decreto presidenziale n. 501/79 e nella legge n. 856/86 si rispecchiavano nelle convenzioni iniziali.

(39) In effetti, per il 2009, la compensazione per l'adempimento di SIEG è stata calcolata secondo la metodologia stabilita dalla convenzione iniziale in vigore dal 1991 e prorogata dopo la data di scadenza iniziale del 31 dicembre 2008. In particolare, la compensazione corrispondeva alla perdita netta accumulata sui servizi gestiti nel contesto del regime di servizio pubblico, alla quale veniva aggiunto un importo variabile corrispondente alla remunerazione del capitale investito.

(40) I vari elementi di costo presi in considerazione per calcolare la compensazione definita dalle autorità pubbliche sono i seguenti: costi di acquisizione, pubblicità e alloggio; costi di carico, scarico e manovra; costo del personale amministrativo di terra; costi di manutenzione delle navi; costi amministrativi; costi assicurativi; costi di noleggio e leasing; carburante; tasse e costi di ammortamento.

— Compensazione concessa nel 2010, nel 2011 e nel 2012

(41) A partire dal 2010 la compensazione per l'adempimento del SIEG è stata determinata applicando una nuova metodologia stabilita dalla delibera del CIPE ([23]) del 9 novembre 2007 intitolata «Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse» («delibera del CIPE») ([24]). Secondo quanto riportato nella premessa, la delibera del CIPE è stata emessa ai fini della privatizzazione delle società pubbliche esercenti i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico ([25]). Le disposizioni della delibera del CIPE sono state applicate in relazione ai servizi forniti dalle società del gruppo Tirrenia fino al 2010, anche prima dell'entrata in vigore delle relative nuove versioni delle convenzioni e dei contratti di servizio pubblico in seguito alle corrispondenti privatizzazioni.

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

(43) La remunerazione del capitale proprio richiesta ([26]) deve essere calcolata utilizzando il modello di valutazione degli attivi finanziari. Sulla base di tale modello, il costo del capitale proprio viene calcolato in funzione: i) del tasso esente da rischio, ii) del valore beta (una stima del profilo di rischio della società rispetto al mercato azionario) e iii) del premio di rischio azionario assegnato al mercato azionario.

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

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

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

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* («GURI») n. 50 del 28 febbraio 2008.
([25]) Conformemente all'articolo 1, lettera 999 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e all'articolo 1, lettera e) del decreto-legge 430/1997.
([26]) Il tasso di remunerazione auspicato da un investitore in considerazione del profilo di rischio della impresa e dei flussi di cassa associati.

(47) Nella pratica l'importo della compensazione pagato a Tirrenia non può comunque superare il massimale di 72 685 642 EUR l'anno come stabilito dalla legge del 2009 (cfr. considerando 25). Sebbene la legge del 2009 fissi un massimale per la compensazione annuale corrisposta a tutte le società Tirrenia per la gestione dei servizi marittimi soggetti a regime di servizio pubblico, la delibera del CIPE contiene altresì alcune garanzie che consentono a tali operatori di coprire in maniera sufficiente i loro costi di esercizio.

(48) In particolare, conformemente alla delibera del CIPE, la portata dei servizi, le tariffe massime stabilite dalla nuova convenzione e la compensazione effettivamente concessa devono essere definite in maniera tale da garantire al fornitore di servizi la copertura integrale dei costi ammissibili. È applicabile la seguente formula:

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

dove:

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

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

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

(49) Nel caso in cui l'equazione di cui sopra non fosse valida, è possibile ridurre l'ambito delle attività sovvenzionate (cfr. anche considerando 103) oppure, in alternativa, è possibile rivedere l'organizzazione di servizi (ad esempio la tipologia delle navi) oppure modificare le tariffe massime.

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

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

dove:

— ΔT è la variazione percentuale annua del massimale tariffario;

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

— X è un tasso annuo reale di adeguamento del massimale tariffario, stabilito nella convenzione, che rimane costante per tutta la durata della convenzione.

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

2.3.2. *Proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia*

(52) Il 16 novembre 2010 la Commissione ha approvato un aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia e Siremar («la decisione del 2010») ([27]). L'aiuto era costituito da una garanzia su linee di credito fornite da banche private per un importo fino a 95 000 000 EUR. L'Italia si era impegnata a comunicare alla Commissione, entro e non oltre sei mesi dall'autorizzazione della misura di aiuto per il salvataggio, un piano di ristrutturazione o la prova del completo rimborso del prestito e/o della revoca della garanzia.

(53) L'Italia ha successivamente informato la Commissione del fatto che gli istituti finanziari selezionati, ossia Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo («BIIS») e Unicredit, avevano autorizzato una linea di credito di 40 000 000 EUR a favore di Tirrenia e Siremar (ossia 25 000 000 EUR a Tirrenia e 15 000 000 EUR a Siremar) per la quale la data di scadenza era fissata al 30 giugno 2011. Lo Stato ha garantito la linea di credito il 15 febbraio 2011.

(54) Il finanziamento è stato erogato come segue:

(a) la prima rata è stata corrisposta il 28 febbraio 2011 (20 000 000 EUR a Tirrenia e 12 000 000 EUR a Siremar);

(b) la seconda rata è stata corrisposta il 23 marzo 2011 (5 000 000 EUR a Tirrenia e 3 000 000 EUR a Siremar).

(55) L'Italia ha informato la Commissione che, dato che la prima rata del prestito garantito era stata erogata a Tirrenia e Siremar soltanto il 28 febbraio 2011, la scadenza del periodo semestrale per il rimborso del credito ai sensi del punto 25, lettera a), degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà («gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004») ([28]) e dei considerando 32 e 47 della decisione del 2010 era il 28 agosto 2011.

([27]) Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 107 e 108 del TFUE — Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni (GU C 102 del 2.4.2011, pag. 1).

([28]) Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari sugli aiuti di stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).

(56) Tuttavia, Tirrenia e Siremar non hanno rimborsato i loro prestiti e, di conseguenza, l'11 luglio 2011 BIIS ha invocato la garanzia di Stato. A tale data, Tirrenia è diventata quindi debitrice nei confronti dello Stato per un importo di 25 203 063,89 EUR comprensivo della quota capitale dei prestiti corrispondenti e degli interessi ancora dovuti alla banca.

(57) Il tribunale fallimentare ha autorizzato l'inserimento del ministero dell'Economia e delle Finanze fra i creditori preferenziali («*prededucibili*») di Tirrenia. Secondo le autorità italiane, il commissario straordinario incaricato della gestione della società durante la procedura di insolvenza considerata aveva ritenuto all'epoca che Tirrenia potesse rimborsare il finanziamento entro il 28 agosto 2011 grazie ai proventi della prevista privatizzazione (cfr. sezione 2.3.3).

(58) Il 25 luglio 2011 è stato firmato il contratto per la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN. Tuttavia, il trasferimento degli attivi e, di conseguenza, anche il pagamento sono stati ritardati, principalmente a causa delle difficoltà incontrate nell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni per la concentrazione ([29]). L'autorità italiana garante della concorrenza, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato («AGCM»), ha infine autorizzato l'operazione Tirrenia-CIN il 21 giugno 2012 e la vendita è stata finalizzata il 19 luglio 2012.

(59) Il 18 settembre 2012 Tirrenia ha rimborsato allo Stato un importo di 25 852 548,93 EUR. Il 24 ottobre 2012 l'Italia ha informato la Commissione del rimborso integrale da parte di Tirrenia degli importi dovuti dall'impresa dall'11 luglio 2011, compresi gli interessi dovuti allo Stato per un importo pari a 649 485,04 EUR, e ha fornito prove di tale circostanza.

2.3.3. *La privatizzazione di Tirrenia e il pagamento differito del prezzo di acquisto da parte di CIN*

(60) Il 23 dicembre 2009 Fintecna ha pubblicato i primi bandi di gara per la vendita dell'intero capitale azionario di Tirrenia, compresa la sua controllata Siremar. Il 19 febbraio 2010 erano pervenute 16 manifestazioni di interesse da 19 soggetti. Il 4 agosto 2010, in seguito al fallimento dei negoziati con l'unico offerente che aveva presentato un'offerta vincolante, Fintecna ha dichiarato chiusa la procedura. Secondo l'Italia, i negoziati sono falliti a causa delle preoccupazioni relative agli aspetti finanziari dell'offerta.

(61) In seguito al fallimento del primo tentativo di privatizzazione, Tirrenia e Siremar, che stavano affrontando notevoli difficoltà finanziarie, sono state entrambe ammesse alla procedura collettiva di insolvenza prevista dalla legge italiana per le grandi imprese, ossia la procedura di amministrazione straordinaria, e sono state dichiarate insolventi poco dopo. Più specificamente, Tirrenia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria il 5 agosto 2010. Il 12 agosto 2010 il tribunale di Roma ha emesso la sentenza n. 332/2010 tramite la quale ha dichiarato Tirrenia insolvente.

2.3.3.1. La procedura di amministrazione straordinaria

(62) Diversamente dalla normale procedura fallimentare, il cui scopo principale consiste nel liquidare la società insolvente al fine di soddisfare i crediti dei creditori, la procedura di amministrazione straordinaria, prevista dal decreto-legge 8 luglio 1999, n. 270, è una procedura concorsuale specifica per le imprese di grandi dimensioni che mira a salvaguardare gli attivi e a garantire la continuazione dell'attività.

(63) Nel contesto di tale procedura, la gestione dell'impresa insolvente viene trasferita a un commissario straordinario nominato dal ministero competente. Il commissario straordinario propone un piano di risanamento dell'attività in questione, mediante la ristrutturazione o la vendita di attivi dell'impresa insolvente. Tale piano è soggetto alla preventiva autorizzazione da parte del ministero competente, tenendo conto del parere di un consiglio di sorveglianza (composto da esperti nominati dal ministero stesso).

(64) Il decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, che stabilisce misure urgenti per la ristrutturazione di grandi imprese insolventi, convertito con modifiche nella legge 18 febbraio 2004, n. 39 («legge Marzano»), disciplina la procedura di amministrazione straordinaria applicabile alle imprese insolventi che intendono partecipare a tale procedura di ristrutturazione. Tali imprese devono inoltre soddisfare cumulativamente determinati criteri relativi al numero di dipendenti nell'anno precedente e al livello di indebitamento.

([29]) Per maggiori dettagli cfr. considerando da 79 a 81.

(65) La procedura prevede che l'impresa insolvente presenti tanto una domanda al ministro italiano dello Sviluppo economico quanto un'istanza al tribunale fallimentare competente. Il ministero si pronuncia quindi in merito all'ammissione dell'impresa insolvente alla procedura e nomina il commissario straordinario sotto la supervisione del consiglio di sorveglianza, mentre il tribunale accerta lo stato di insolvenza dell'impresa.

(66) Entro 180 giorni dalla sua nomina, il commissario straordinario deve presentare un piano di ristrutturazione al ministero. La procedura fallimentare ordinaria viene attivata soltanto nel caso in cui il ministero non approvi tale piano di ristrutturazione e la procedura alternativa di vendita degli attivi non sia attuabile.

(67) Il decreto-legge 134/2008 («decreto 134/2008») ([30]) ha introdotto diverse modifiche alla legge Marzano. Tali modifiche si applicano alle società che forniscono servizi pubblici essenziali e riguardano tra l'altro la possibilità per il commissario straordinario di individuare un acquirente degli attivi dell'impresa insolvente attraverso una procedura di negoziazione con le parti che garantiscono la continuità del servizio pubblico a medio termine e un rapido intervento. Il decreto 134/2008 specifica che il prezzo di vendita non può essere inferiore al valore di mercato degli attivi stabilito da un esperto indipendente nominato mediante decreto ministeriale.

(68) Il decreto 134/2008 ha introdotto inoltre la possibilità di perseguire, nell'immediato, un piano di cessione degli attivi, a differenza del regime precedente, che richiedeva innanzitutto la presentazione di un piano di ristrutturazione al ministero. Infine, il decreto 134/2008 stabilisce che, nel caso in cui né un piano di cessione degli attivi né un piano di ristrutturazione possano essere attuati o approvati dal ministero, viene avviata la procedura ordinaria di fallimento.

2.3.3.2. La procedura di vendita

(69) Il 15 settembre 2010 è stato pubblicato il bando di gara per la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia ([31]) insieme alla nuova convenzione di otto anni. Tale bando mirava a verificare la possibile esistenza di eventuali soggetti nazionali o internazionali interessati all'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia, in grado di garantire la continuità dei servizi di trasporto.

(70) Tale bando è stato pubblicato sul sito web di Tirrenia, in svariati quotidiani ([32]) e su siti specializzati selezionati ([33]). Il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse era originariamente fissato per il 29 settembre 2010, ma è stato successivamente prorogato fino al 20 ottobre 2010 tramite un avviso pubblico pubblicato nei medesimi giornali e siti web nazionali e internazionali di cui sopra al fine di consentire un periodo di tempo ragionevole per la presentazione delle manifestazioni di interesse.

(71) Complessivamente soggetti nazionali, europei e non europei hanno presentato 21 manifestazioni di interesse a partecipare a questa procedura di gara. Il commissario straordinario ha quindi invitato i sedici soggetti le cui manifestazioni di interesse avevano dimostrato la capacità di garantire continuità al servizio di trasporto marittimo ([34]) a effettuare una verifica di dovuta diligenza (*due diligence*) approfondita sul ramo d'azienda di Tirrenia. L'accesso alla documentazione pertinente è stato concesso in seguito alla sottoscrizione, ad opera delle parti interessate, di accordi di riservatezza.

(72) Le undici parti ([35]) che hanno deciso infine di svolgere tale verifica di dovuta diligenza hanno avuto accesso alle sale dati (*data room*) virtuali contenenti quanto segue:

(a) tutte le informazioni tecniche, giuridiche e finanziarie, compresi i dettagli relativi al ramo d'azienda messo in vendita;

(b) il piano industriale del ramo d'azienda di Tirrenia preparato dal commissario straordinario;

(c) la relazione di dovuta diligenza del venditore e il bilancio dell'impresa alla data di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria;

([30]) Articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito nella legge 27 ottobre 2008, n. 166, concernente misure urgenti per la ristrutturazione di grandi imprese insolventi («*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*»).

([31]) Cfr. considerando 27 per ulteriori informazioni sull'uso del termine «ramo d'azienda» nel presente contesto.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino e Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List e Tradewinds.

([34]) Cinque soggetti sono stati esclusi perché non hanno fornito prove sufficienti di poter garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo pubblico dato che le persone fisiche interessate non disponevano evidentemente dei mezzi finanziari necessari.

([35]) Secondo le autorità italiane, le altre cinque entità invitate a partecipare alla fase di dovuta diligenza hanno indicato di non essere più interessate a partecipare all'operazione.

(d) il progetto della nuova convenzione di otto anni da firmare tra l'aggiudicatario e lo Stato;

(e) tutte le altre informazioni necessarie per consentire ai potenziali acquirenti di valutare correttamente l'oggetto della vendita.

(73) Con decreto ministeriale del 4 febbraio 2011, il ministro dello Sviluppo economico ha nominato Banca Profilo come esperto indipendente incaricato di effettuare una valutazione del ramo d'azienda di Tirrenia a norma dell'articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 347/2003. L'8 marzo 2011 Banca Profilo ha stimato che il valore del ramo d'azienda di Tirrenia (compresa la nuova convenzione di otto anni) ammontasse a 380 000 000 EUR. Queste informazioni sono state caricate nella sala dati messa a disposizione di tutti i potenziali offerenti prima della scadenza del termine per la presentazione di offerte vincolanti.

(74) Il 15 marzo 2011, scaduto l'ultimo termine per la presentazione di offerte vincolanti, il commissario straordinario ha rilevato che soltanto CIN, un'impresa comprendente Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l., aveva presentato un'offerta vincolante secondo i termini di cui alla lettera relativa al bando del 2 febbraio 2011 ([36]).

(75) Il 14 aprile 2011, in seguito a una richiesta di chiarimenti del commissario straordinario, CIN ha presentato un'offerta finale vincolante per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia. Nello specifico, tale offerta, integrata da i) un piano industriale coerente con gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella convenzione e ii) garanzie bancarie per un importo totale di 20 000 000 EUR, prevedeva quanto segue:

i) il prezzo offerto per l'acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia compresa la nuova convenzione di otto anni per un importo complessivo di 380 100 000 EUR;

ii) condizioni di pagamento dell'offerta secondo le quali 200 100 000 EUR dovevano essere versati in seguito al trasferimento del ramo d'azienda, mentre il restante importo doveva essere corrisposto successivamente, secondo la seguente modalità:

(a) 55 000 000 EUR entro il 15 dicembre del terzo anno successivo al trasferimento del ramo d'azienda;

(b) 60 000 000 EUR entro il 15 dicembre del sesto anno successivo al trasferimento del ramo d'azienda;

(c) 65 000 000 EUR entro il 15 dicembre dell'ottavo anno successivo al trasferimento del ramo d'azienda.

(76) In considerazione di quanto precede, il commissario straordinario ha inserito l'offerta vincolante presentata da CIN nella sala dati e, il 2 maggio 2011, ha inviato a tutti gli offerenti presi in considerazione per la fase della dovuta diligenza una lettera invitandoli a presentare entro il 12 maggio 2011 un'offerta migliorativa rispetto a quella presentata da CIN il 14 aprile 2011. A seguito di una richiesta di uno dei potenziali acquirenti, il termine per la presentazione delle offerte migliorative è stato quindi prorogato dal commissario straordinario al 19 maggio 2011. Tuttavia il commissario straordinario non ha ricevuto altre offerte entro tale termine.

(77) Sulla base della valutazione condotta dal commissario straordinario e dai suoi consulenti, l'offerta di acquisto presentata da CIN il 14 aprile 2011 è stata ritenuta coerente con il valore del ramo d'azienda di Tirrenia come stabilito da Banca Profilo. Il piano industriale incluso nell'offerta è risultato conforme a quanto richiesto nella lettera relativa alla procedura del 2 febbraio 2011 (cfr. considerando 74) ed è stato considerato una prova adeguata della capacità dell'offerente di garantire la continuità, senza interruzioni, del servizio pubblico di collegamento marittimo.

(78) Il 23 maggio 2011, il ministero dello Sviluppo economico ha quindi autorizzato il commissario straordinario a vendere il ramo d'azienda di Tirrenia a CIN in conformità con i termini e le condizioni dell'offerta presentata il 14 aprile 2011. Il 25 luglio 2011, in seguito ad ulteriori consultazioni, il commissario straordinario ha firmato il contratto con CIN.

(79) Il 21 novembre 2011 l'operazione risultante è stata notificata alla Commissione per l'approvazione. Il 18 gennaio 2012 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita ai sensi del regolamento dell'Unione sulle concentrazioni ([37]).

([36]) In tale lettera del 2 febbraio 2011, il commissario straordinario ha invitato i soggetti interessati a presentare, entro il 15 marzo 2011, un'offerta definitiva, incondizionata e vincolante per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia, unitamente a una garanzia di una banca primaria per un importo di 20 milioni di EUR, a copertura degli obblighi assunti nell'offerta, nonché un piano industriale coerente con gli obblighi di servizio pubblico previsti nel progetto della nuova convenzione ai sensi della legge del 2010.

([37]) Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1).

(80) L'indagine iniziale di mercato della Commissione ha rilevato seri motivi di preoccupazione in termini di concorrenza, in particolare perché le parti coinvolte nella concentrazione disponevano di quote di mercato combinate molto elevate, se non monopolistiche, su una serie di rotte marittime in Italia, in particolare su determinate rotte da e verso la Sardegna. Inizialmente, CIN era una joint venture tra i principali concorrenti di Tirrenia: Grimaldi, Marinvest (che controlla ad esempio Grandi Navi Veloci e SNAV) e Onorato Partecipazioni (che controlla Moby). Alla luce delle preoccupazioni della Commissione, Grimaldi e Marinvest si sono ritirate da CIN vendendo le loro quote a Onorato Partecipazioni. Quest'ultima ha quindi attratto nuovi azionisti e, alla fine, CIN risultava per il 40 % di proprietà di Moby (essa stessa controllata da Onorato Partecipazioni), per il 30 % di Clessidra Società del Risparmio, per il 20 % di gruppo Investimenti Portuali e per il 10 % di Shipping Investment S.r.l.

(81) Il 27 aprile 2012 la Commissione ha chiuso la sua indagine approfondita dopo che le parti avevano rinunciato all'operazione notificata. Il 7 maggio 2012 l'operazione di concentrazione riveduta, che non richiedeva più l'approvazione a livello europeo, è stata notificata all'AGCM. Con delibera n. 23670 del 21 giugno 2012, l'AGCM ha autorizzato l'operazione previa garanzia del rispetto di determinate condizioni ([38]). Il 19 luglio 2012 la proprietà del ramo d'azienda di Tirrenia è stata infine trasferita a CIN.

(82) Il 6 luglio 2015 Onorato Partecipazioni ha notificato la propria intenzione di acquisire il pieno controllo di Moby e CIN acquisendo le quote dagli altri azionisti di entrambe le imprese. L'AGCM ha approvato questa operazione, che rappresentava in effetti una concentrazione tra Moby e CIN, con la sua delibera n. 25773 del 10 dicembre 2015, previo rispetto altresì di condizioni relative alle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia ([39]). In ragione di tale riorganizzazione, CIN è attualmente integralmente di proprietà di Moby, ed entrambe le imprese sono quindi al 100 % di proprietà di Onorato Partecipazioni.

(83) Il 26 aprile 2018 il consiglio di amministrazione di Moby ha approvato il piano di concentrazione con CIN. Previo ottenimento delle autorizzazioni necessarie, il completamento di tale concentrazione era previsto per la fine del 2018, ma è stato ritardato in seguito a un intervento di Tirrenia in AS.

2.3.3.3. Il contratto di vendita

(84) Il contratto di vendita del 25 luglio 2011 definisce il ramo d'azienda di Tirrenia trasferito come il ramo d'azienda di Tirrenia dedicato all'erogazione di servizi di trasporto nel contesto di obblighi di servizio pubblico in essere. In particolare, l'articolo 4 del contratto precisa che gli attivi del ramo d'azienda sono elencati in un allegato al contratto di vendita e riguardano tutti gli attivi immateriali ([40]) e materiali ([41]) utilizzati dall'impresa nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico.

(85) L'articolo 11, paragrafo 3, del contratto di vendita prevede che la vendita sia subordinata alla firma della nuova convenzione tra CIN e il ministero dei Trasporti entro un termine prestabilito. In altri termini, la firma della nuova convenzione costituisce una condizione necessaria per la conclusione definitiva della vendita.

(86) L'articolo 7, punto 9, del contratto di vendita specifica inoltre che CIN effettuerà nuove offerte di lavoro (sulla base di nuovi contratti di lavoro) a tutto il personale amministrativo e di bordo impiegato da Tirrenia per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto delle qualifiche acquisite e/o dell'equivalenza delle descrizioni dei posti di lavoro, nonché di possibili accordi con i sindacati. Come richiesto dall'articolo 63, comma 2, del decreto-legge 270/1999, CIN deve inoltre astenersi da licenziamenti non disciplinari per un periodo di due anni. Ai sensi dell'articolo 7, punti 11 e 12, del contratto di vendita, CIN è tenuta a informare regolarmente il venditore in merito al rispetto di tali obblighi, fissando sanzioni pecuniarie di importo notevole in caso di violazioni.

(87) L'articolo 7, punto 6, lettera d), del contratto di vendita stabilisce che l'acquirente è in grado, conformemente all'articolo 4, comma 4-quater della legge Marzano, di garantire la continuità a medio termine del servizio e il rispetto della legislazione nazionale e internazionale applicabile.

([38]) Ivi compresi, a titolo non esaustivo, i massimali sulle tariffe, la cessazione di determinati servizi e la vendita di capacità di trasporto su determinate rotte ad altri operatori.

([39]) Dato che Moby e CIN erano le uniche imprese ad operare su tali rotte, Onorato Partecipazioni si è impegnata a: 1) mantenere o aumentare l'offerta aggregata di servizi di trasporto sulle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia; 2) rispettare il massimale per le tariffe, utilizzando gli elevati prezzi stagionali fissati da Moby nel 2014; 3) vendere il 10 % della capacità di trasporto durante l'alta stagione, con uno sconto del 20 % sulle tariffe, a terzi non correlati.

([40]) Diritti su brevetti e di proprietà intellettuale; concessioni, licenze, marchi e diritti analoghi; altri attivi immateriali.

([41]) Sistemi e macchinari; apparecchiature industriali e commerciali; altri attivi materiali.

(88) Ai sensi dell'articolo 5 del contratto di vendita, il prezzo di vendita di 380 100 000 EUR è pagabile come segue:

(a) 200 100 000 EUR (il cosiddetto prezzo fisso) entro tre giorni lavorativi dall'adozione da parte del ministero dello Sviluppo economico del decreto di cancellazione delle iscrizioni relative a diritti di prelazione e delle trascrizioni dei pignoramenti e sequestri conservativi sui beni che formano oggetto del ramo d'azienda di Tirrenia;

(b) i restanti 180 000 000 EUR (il cosiddetto prezzo differito) il cui pagamento è scaglionato come segue: 55 000 000 EUR alla data del 30 aprile del quarto anno successivo all'entrata in vigore della nuova convenzione; 60 000 000 EUR alla data del 30 aprile del settimo anno successivo all'entrata in vigore della nuova convenzione; 65 000 000 EUR alla data del 30 aprile del nono anno successivo all'entrata in vigore della nuova convenzione ([42]).

(89) L'articolo 8, punto 23, del contratto di vendita specifica che, conformemente all'articolo 63, comma 5, del decreto-legge 270/1999, il nuovo proprietario non sarà tenuto a rimborsare i debiti assunti da Tirrenia prima del trasferimento del ramo d'azienda.

(90) Il 16 luglio 2012 le parti hanno firmato un addendum al contratto di vendita che modifica, tra l'altro, le modalità di pagamento del prezzo fisso di 200 100 000 EUR (cfr. considerando 88a). In particolare, 138 200 000 EUR rimangono pagabili entro tre giorni dall'adozione del decreto di cui al considerando 88a, mentre i rimanenti 61 900 000 EUR saranno pagati, con interessi ([43]), il 1º marzo dell'ottavo anno dopo l'entrata in vigore della nuova convenzione (ossia nel 2020). Le parti hanno convenuto che, due anni dopo l'entrata in vigore, si sarebbero consultate per valutare la possibilità di rinegoziare i termini e le condizioni di pagamento dei rimanenti 61 900 000 EUR. Di conseguenza, quest'ultimo importo è stato pagato prima di quanto inizialmente previsto (ovvero a febbraio del 2016 anziché a marzo del 2020). Non vi è alcuna modifica nel pagamento del prezzo differito di 180 000 000 EUR.

2.3.3.4. Lo studio di Banca Profilo

(91) Come descritto in precedenza (cfr. considerando 73), il ministro dello Sviluppo economico ha nominato Banca Profilo come esperto indipendente incaricato di effettuare la valutazione del ramo d'azienda di Tirrenia a norma dell'articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 347/2003. L'8 marzo 2011 Banca Profilo ha prodotto una relazione nella quale ha descritto le metodologie di valutazione e i dati utilizzati, tra i quali il piano industriale di Tirrenia stessa per il periodo 2011-2018. Tale relazione comprendeva un intervallo di valori stimato per il ramo d'azienda di Tirrenia.

(92) Le valutazioni di Banca Profilo si basano su numerose ipotesi e in particolare su quella che prevede che il nuovo contratto di servizio pubblico si applichi fino alla sua scadenza e, di conseguenza, il ramo d'azienda di Tirrenia riceva la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per la gestione dei collegamenti di trasporto marittimo di cui al contratto. Nella sua relazione di valutazione Banca Profilo si basa sul «flusso di cassa attualizzato» e sul «valore economico aggiunto» come le due metodologie principali, e sui «multipli di mercato» e sul «metodo dell'adeguamento contabile» come metodologie secondarie ai fini di controllo.

(93) Nel contesto della metodologia del flusso di cassa attualizzato, Banca Profilo tiene conto dei seguenti aspetti: i) i flussi finanziari generati fino alla data di scadenza della nuova convenzione; ii) il valore di liquidazione del ramo d'azienda di Tirrenia al momento della scadenza della nuova convenzione, presupponendo che non sarà possibile proseguire le attività dopo tale data; iii) il valore patrimoniale di alcune limitate partecipazioni di minoranza del ramo d'azienda di Tirrenia. Ai sensi della metodologia del valore economico aggiunto, Banca Profilo valuta: i) il valore contabile rettificato; ii) l'avviamento; iii) il valore di liquidazione del ramo d'azienda di Tirrenia al momento della scadenza della nuova convenzione (per la stessa ragione di cui all'approccio del flusso di cassa attualizzato). Tale valutazione si basa su dati desunti dal piano industriale dell'impresa e sui calcoli di Banca Profilo effettuati utilizzando tali dati.

(94) Per quanto concerne le metodologie secondarie, esse hanno comportato quanto segue. L'analisi dei multipli di mercato si basa sui calcoli di Banca Profilo effettuati utilizzando dati di Bloomberg per nove imprese di trasporto marittimo comparabili. Il metodo dell'adeguamento contabile consiste in una valutazione del valore netto degli attivi così come registrato nello stato patrimoniale, ma con talune rettifiche ove opportuno (ad esempio in relazione al valore della flotta, al contratto di servizio pubblico ecc.).

(95) Sulla base delle metodologie di cui sopra Banca Profilo ha concluso che il valore del ramo d'azienda di Tirrenia si attesta in un intervallo di valori compreso tra 380 e 426 milioni di EUR. Di conseguenza, il prezzo minimo per tale impresa doveva essere fissato a 380 000 000 EUR.

([42]) Il giorno in cui la nuova convenzione è firmata da CIN e dal ministero competente.

([43]) Al tasso di interesse legale su base annua senza capitalizzazione con maturazione dalla data di entrata in vigore fino al versamento del saldo.

2.3.3.5. La relazione Ecorys

(96) Nel corso del procedimento di indagine formale, la Commissione ha incaricato un consulente indipendente (Ecorys) di stabilire il valore di mercato del ramo d'azienda di Tirrenia messo in vendita (cfr. considerando 8), chiedendogli i) di confermare la validità della valutazione svolta da Banca Profilo e ii) di stabilire il valore di mercato del ramo d'azienda in assenza di qualsiasi condizione.

(97) Ai fini della determinazione del valore del ramo d'azienda di Tirrenia associata alla nuova convenzione, Ecorys ha applicato le metodologie principali impiegate anche da Banca Profilo. In particolare, Ecorys ha utilizzato le metodologie del flusso di cassa attualizzato e del valore economico aggiunto, modificando tuttavia le ipotesi pertinenti laddove ritenuto opportuno ([44]). Ecorys presume che la nuova convenzione non verrà prorogata ([45]) alla sua data di scadenza e che, pertanto, le rotte di servizio pubblico non saranno più gestite oltre tale data. Su questa base, Ecorys ha stabilito che il valore di mercato minimo del ramo d'azienda di Tirrenia venduto ammontava a 409,5 milioni di EUR (ossia un prezzo quasi dell'8 % superiore a quello stimato da Banca Profilo).

(98) Ecorys ha concluso inoltre che qualora il ramo d'azienda di Tirrenia fosse stato venduto senza alcuna condizione e, in particolare, in assenza del nuovo contratto di servizio pubblico per lo svolgimento di detto servizio (e quindi in assenza dell'obbligo di garantire la continuità del servizio pubblico), l'impresa sarebbe stata venduta al suo valore di liquidazione ([46]), ossia 303,5 milioni di EUR. Ecorys ha basato tale conclusione sull'ipotesi che il ramo d'azienda di Tirrenia non sarebbe in grado di proseguire l'attività in maniera redditizia in assenza della compensazione degli obblighi di servizio pubblico. Ecorys ha aggiunto che le attività sulle rotte di servizio pubblico gestite da Tirrenia e Siremar «sono in grave perdita, caratterizzate da bassi volumi di passeggeri e dipendono totalmente dal finanziamento delle convenzioni». Inoltre, secondo Ecorys, «la possibilità di modificare la qualità dei servizi e un più ampio margine decisionale per quanto riguarda la fissazione dei prezzi dei biglietti non sono condizioni sufficienti per rendere le rotte in questione economicamente redditizie da un punto di vista commerciale». Ecorys ha rilevato che tale valore di liquidazione è inferiore a quello risultante dalla procedura di gara e ha indicato che, pertanto, la liquidazione immediata (in pratica, la vendita delle navi) non costituiva un'alternativa valida per un operatore in economia di mercato.

(99) Inoltre, Ecorys ha confrontato l'organico del ramo d'azienda di Tirrenia con quello di numerose compagnie di traghetti comparabili e ha concluso che il numero degli effettivi e le strutture di costo del personale di Tirrenia «non sono dissimili da quelli di società comparabili, in riferimento alla quota del costo della manodopera rispetto agli introiti totali ([47]) e al rapporto costo della manodopera/personale» ([48]). Dall'analisi è emerso che non vi era alcuna differenza sostanziale tra il ramo d'azienda di Tirrenia e imprese comparabili tale da dimostrare che l'organico fosse troppo numeroso o che i costi del lavoro fossero eccessivi. Un potenziale acquirente avrebbe quindi avuto un margine di manovra limitato in termini di licenziamenti/sostituzione di parte della manodopera. Su questa base, Ecorys ha concluso che non vi sono elementi a riprova del fatto che la condizione relativa al mantenimento della manodopera abbia avuto un impatto significativo sul valore del ramo d'azienda di Tirrenia.

2.3.4. *La nuova convenzione tra lo Stato italiano e CIN*

2.3.4.1. Il beneficiario

(100) La società CIN è l'aggiudicataria del ramo d'azienda di Tirrenia, inizialmente costituita da Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l., sebbene le ultime due parti abbiano dovuto essere sostituite da tre altri investitori per ottenere l'autorizzazione alla concentrazione (cfr. considerando 80). Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 82), da luglio del 2015 CIN è controllata esclusivamente da Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) In particolare, Banca Profilo ha ipotizzato la liquidazione dell'intero ramo d'azienda di Tirrenia entro la data di scadenza della nuova convenzione. Ecorys presume al contrario che le navi che operano nel contesto degli obblighi di servizio pubblico (ossia in bassa stagione) e su base commerciale (ossia in alta stagione) continueranno a gestire questi ultimi servizi e saranno quindi vendute al termine della loro vita utile. Tuttavia, Ecorys non ha stabilito la redditività o meno della prosecuzione di tali servizi durante la sola alta stagione (ad esempio i contratti di lavoro correnti del personale coprono tanto l'alta quanto la bassa stagione).

([45]) Ecorys osserva che, sebbene non sia possibile escludere una tale proroga, le incertezze e la mancanza di informazioni affidabili in merito alle condizioni del servizio pubblico in caso di rinnovo futuro rendono ragionevole valutare il valore del ramo d'azienda di Tirrenia indipendentemente da una possibile futura proroga del regime di servizio pubblico.

([46]) Ecorys ha calcolato tale valore come differenza tra i costi sostenuti per licenziare tutto il personale e il valore netto rettificato degli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia.

([47]) Secondo Ecorys, questo rapporto indica se il costo della manodopera ha un'incidenza significativa sul bilancio del ramo d'azienda di Tirrenia rispetto a società simili.

([48]) Secondo Ecorys, questo rapporto indica se il costo della manodopera del ramo d'azienda di Tirrenia è sproporzionato rispetto a società simili.

2.3.4.2. Le rotte

(101) Conformemente alla nuova convenzione del 18 luglio 2012 conclusa tra l'Italia e CIN, le rotte che seguono sarebbero state gestite da quest'ultima in regime di servizio pubblico:

Tabella 3

Rotte operate da CIN nel quadro della nuova convenzione

Rotte di servizio misto	Rotte di servizio merci
Napoli-Palermo (soltanto bassa stagione): servizio quotidiano (notturno) da entrambi i porti.	Livorno-Cagliari (tutto l'anno): cinque partenze la settimana da ciascun porto.
Genova-Porto Torres (soltanto bassa stagione): servizio quotidiano (notturno) da entrambi i porti.	
Genova-Olbia-Arbatax (tutto l'anno): verso la Sardegna: tre (cinque) partenze la settimana da Genova a Olbia in bassa (alta) stagione con due estensioni la settimana da Olbia ad Arbatax; verso il continente: due partenze la settimana da Arbatax a Genova con scalo ad Olbia. Una (tre) partenza (e) aggiuntiva (e) da Olbia a Genova in bassa (alta) stagione.	Napoli-Cagliari (tutto l'anno): da una a tre partenze alla settimana da ogni porto. Una delle tre partenze può essere effettuata sulla rotta Cagliari — Palermo in funzione delle esigenze di traffico.
Civitavecchia-Olbia (soltanto bassa stagione): servizio quotidiano (notturno) da entrambi i porti.	Ravenna-Catania (tutto l'anno): tre partenze la settimana da ciascun porto.
Napoli-Cagliari (tutto l'anno): una (due) partenza(e) la settimana da ciascun porto in bassa (alta) stagione.	
Palermo-Cagliari (tutto l'anno): una partenza la settimana da ciascun porto in bassa e alta stagione.	
Trapani-Cagliari (tutto l'anno): una partenza la settimana da ciascun porto in bassa e alta stagione.	
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (tutto l'anno): verso la Sardegna: servizio quotidiano (notturno) da Civitavecchia a Cagliari con due estensioni settimanali verso Arbatax; verso il continente: servizio quotidiano (notturno) da Cagliari a Civitavecchia con due estensioni settimanali verso Arbatax.	
Termoli-Isole Tremiti (tutto l'anno): servizio quotidiano da entrambi i porti, più due collegamenti aggiuntivi la settimana da entrambi i porti. Un collegamento settimanale per il trasporto di merci pericolose. In alta stagione un collegamento aggiuntivo la settimana.	

(102) CIN gestirà le rotte Napoli-Palermo, Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia su base commerciale durante l'alta stagione. L'allegato A della nuova convenzione indica in dettaglio le modalità di gestione di ciascuna rotta di cui alla tabella 3 (ad esempio, la tipologia delle navi, l'ora di partenza per alcune rotte ecc.). Inoltre, le tariffe applicate agli utenti (rispettivamente ai residenti delle isole e agli altri passeggeri) non possono superare i limiti fissati dall'articolo 6 della nuova convenzione e specificati nello stesso allegato A.

(103) Con lettera del 7 novembre 2013, CIN ha chiesto un riesame delle condizioni di equilibrio economico-finanziario previste all'articolo 9 della nuova convenzione (cfr. considerando 107). Su tale base, il 7 agosto 2014 il ministero italiano delle Infrastrutture e dei trasporti e CIN hanno concordato una serie di modifiche alla convenzione del 18 luglio 2012. Al fine di ripristinare l'equilibrio economico-finanziario delle operazioni, l'accordo di modifica prevedeva quanto segue:

— la linea mista Trapani-Cagliari sarebbe stata soppressa;

— la linea per il trasporto merci Napoli- Cagliari sarebbe stata soppressa;

— la linea per il trasporto merci Ravenna-Catania sarebbe stata modificata per consentire partenze da Ravenna, Venezia o Monfalcone verso Catania e un eventuale scalo intermedio a Brindisi e viceversa;

— la società non sarebbe stata tenuta ad effettuare i collegamenti (come modificati) in periodi specifici dell'anno ([49]) (principalmente festività e periodi di vacanza);

— la periodicità del servizio e le frequenze minime su alcune rotte sarebbero state modificate. Le modifiche più importanti comprendono quanto segue:

(a) sulla rotta mista Genova-Olbia-Arbatax, il collegamento con Arbatax in bassa stagione sarebbe stato abolito (ma mantenuto in alta stagione);

(b) sulla rotta mista Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, la periodicità in bassa stagione sarebbe stata ridotta da giornaliera a tre partenze la settimana, con due collegamenti settimanali verso Arbatax, senza variazioni in alta stagione;

(c) sulla rotta mista Napoli-Cagliari, la periodicità in bassa stagione sarebbe stata incrementata da una a due partenze la settimana, senza variazioni in alta stagione;

(d) sulla rotta mista Palermo-Cagliari la periodicità in alta stagione sarebbe stata incrementata da una a due partenze la settimana, senza variazioni in bassa stagione;

(e) sulla rotta merci Livorno-Cagliari la periodicità è stata modificata da cinque partenze settimanali a quattro-sei partenze settimanali;

— l'importo massimo delle compensazioni annuali di servizio pubblico sarebbe rimasto a 72 685 642 EUR e non avrebbe potuto in nessun caso essere incrementato.

2.3.4.3. Durata

(104) La nuova convenzione firmata il 18 luglio 2012 tra lo Stato italiano e CIN resta in vigore per otto anni e quindi scadrà il 18 luglio 2020.

2.3.4.4. Gli obblighi di servizio pubblico

(105) Gli oneri di servizio pubblico imposti a CIN riguardano i collegamenti marittimi da gestire (cfr. considerando 101), la tipologia e la capacità delle navi assegnate alle rispettive rotte marittime, la disponibilità di una nave di riserva per garantire la continuità del servizio, la periodicità del servizio e le tariffe massime applicate agli utenti del servizio su ciascuna delle rotte in questione.

2.3.4.5. La compensazione

(106) L'importo massimo della compensazione annuale percepita da CIN nell'ambito della nuova convenzione è di 72 685 642 EUR. L'importo della compensazione deve essere determinato sulla base della procedura stabilita nella delibera del CIPE (cfr. considerando 41-51).

(107) L'articolo 8 della nuova convenzione prevede una revisione periodica triennale della portata delle attività sovvenzionate, al fine di verificare che non vi siano squilibri finanziari. Inoltre, l'articolo 9 della nuova convenzione stabilisce che, in circostanze molto specifiche di variazioni impreviste e strutturali dei ricavi o dei costi e, in ogni caso, soltanto dopo il primo anno di ciascun triennio, le parti possono procedere all'esercizio anticipato di tale revisione (la «clausola di salvaguardia»).

([49]) In particolare: dal 24 dicembre al 6 gennaio, dal mercoledì prima di Pasqua al martedì successivo, in concomitanza delle festività del 25 aprile, 1° maggio, 2 giugno, 1° novembre e 8 dicembre e due settimane nel mese di agosto previo accordo con i ministeri vigilanti.

2.3.5. *La priorità nell'assegnazione degli accosti*

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

2.3.6. *Le misure previste dalla legge del 2010*

(109) La legge del 2010 prevedeva la possibilità per le imprese dell'ex gruppo Tirrenia di utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie già impegnate ([50]) per l'ammodernamento e l'adeguamento della flotta al fine di coprire il fabbisogno urgente di liquidità. Le imprese dell'ex gruppo Tirrenia che hanno fatto ricorso a tale possibilità erano comunque tenute a reintegrare tali fondi dedicati in maniera da poter comunque intraprendere gli ammodernamenti necessari per le loro navi. Questi ammodernamenti erano necessari per soddisfare le nuove norme internazionali di sicurezza introdotte in seguito all'accordo di Stoccolma del 1996 ([51]).

(110) In particolare, attingendo a due linee di credito ([52]), sono stati accantonati 23 750 000 EUR per finanziare gli ammodernamenti dell'intero gruppo Tirrenia. Di questo importo, 12 051 900 EUR sono stati depositati per Tirrenia su un apposito conto bancario presso Banca Carige, ancora allo scopo di utilizzare tali fondi come originariamente previsto, ossia per effettuare gli ammodernamenti richiesti per rispettare le norme internazionali di sicurezza. Tuttavia, il 12 agosto 2010 Banca Carige ha proceduto a una compensazione tra il deposito e due debiti che le erano dovuti da Tirrenia per un importo pari a 4 657 005,35 EUR. Di conseguenza, Tirrenia ha in effetti beneficiato della possibilità prevista dalla legge del 2010 di utilizzare i fondi destinati all'ammodernamento della flotta per far fronte a necessità di liquidità, pur restando obbligata a ripagare tale aiuto allo Stato italiano reintegrando il conto dedicato agli interventi di ammodernamento.

(111) Inoltre, l'articolo 1 della legge del 2010 prevedeva anche quanto segue:

(a) le convenzioni iniziali sono prorogate dal 1º ottobre 2010 fino al completamento dei processi di privatizzazione di Tirrenia e Siremar (cfr. anche considerando 26);

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

(c) al fine di garantire la continuità del servizio pubblico e di sostenere il processo di privatizzazione delle ex società del gruppo Tirrenia, le regioni in questione possono utilizzare le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate («FAS») ([53]) di cui alla delibera del CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009 ([54]).

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

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

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

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

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

([53]) Il FAS è un fondo nazionale che sostiene l'attuazione della politica regionale italiana. Le sue risorse sono destinate principalmente alle regioni identificate come tali dalle autorità italiane.

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

(113) Con lettera del 28 aprile 2009 le autorità italiane hanno inviato una risposta dettagliata alla richiesta della Commissione del 19 dicembre 2008. Nella lettera l'Italia ha, tra l'altro:

— osservato che la proroga delle convenzioni iniziali fino al 31 dicembre 2009 era necessaria per realizzare la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo in Italia attraverso la privatizzazione del gruppo Tirrenia;

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

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

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

— fornito una panoramica delle rotte operate dalle società del gruppo Tirrenia nel 2008 e del numero ridotto di rotte che le società del gruppo Tirrenia avrebbero operato nel 2009. Secondo le autorità italiane, queste ultime sarebbero state oggetto delle nuove convenzioni che dovevano essere concluse con i nuovi proprietari delle società del gruppo Tirrenia.

(114) Il 21 dicembre 2009 il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha inviato una lettera alle autorità italiane osservando, tra l'altro, che:

— a fronte del radicale riassetto del settore del cabotaggio marittimo in Italia, e in considerazione dell'impatto sociale che, a detta delle autorità italiane, avrebbe avuto l'effettuazione di gare sulla base di un semplice contratto di servizio pubblico, l'organizzazione di una procedura di gara per aggiudicare tali contratti a compagnie di navigazione era accettabile, in linea di principio e in via eccezionale, al fine di garantire il rispetto del principio di non discriminazione fra armatori europei di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ([55]) (regolamento sul cabotaggio marittimo);

— la compensazione degli obblighi di servizio pubblico doveva essere limitata alle linee per le quali la presenza continua durante tutto l'anno di altri operatori era limitata e quindi non in grado di rispondere alle esigenze del mercato. A tale proposito sono stati chiesti chiarimenti in merito all'insufficienza di mercato sulle linee Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax e Civitavecchia-Olbia. Inoltre, l'Italia è stata invitata a spiegare se Tirrenia avesse ricevuto compensazioni per l'esercizio di queste tre rotte in alta stagione. Sono state anche poste alcune domande sulle linee gestite da Caremar. La lettera precisava inoltre che solo l'inclusione di linee nazionali (e non internazionali) in un contratto di servizio pubblico poteva essere giustificata sulla base del regolamento sul cabotaggio marittimo;

— i contratti di servizio pubblico del gruppo Tirrenia erano scaduti il 31 dicembre 2008 ed esisteva la possibilità che la privatizzazione programmata dall'Italia richiedesse più tempo del previsto. La lettera evocava pertanto la possibilità di invio di una lettera di costituzione in mora per errata applicazione del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(115) Il 22 gennaio 2010 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 21 dicembre 2009. Nella loro lettera, le autorità italiane hanno:

— preso atto del fatto che la Commissione aveva approvato in linea di principio l'approccio proposto per la privatizzazione del gruppo Tirrenia e i nuovi contratti di servizio pubblico;

([55]) Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7). La Commissione osserva che il regolamento sul cabotaggio marittimo non impone agli Stati membri di privatizzare le loro compagnie di trasporto marittimo, bensì soltanto di liberalizzare questo mercato specifico.

— fornito spiegazioni dettagliate sui collegamenti Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax e Civitavecchia-Olbia per i quali la Commissione aveva sollevato una serie di domande, confermando inoltre che i collegamenti Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia erano riconosciuti quali oneri di servizio pubblico solo durante la bassa stagione;

— indicato che l'invito a manifestare interesse per la vendita di Tirrenia (compresa Siremar) era stato pubblicato il 23 dicembre 2009, aggiungendo che intendevano completare la privatizzazione dell'intero gruppo Tirrenia entro il 30 settembre 2010;

— chiesto alla Commissione di confermare espressamente se le argomentazioni addotte in merito al fallimento del mercato fossero sufficienti.

(116) Il 29 gennaio 2010 ([56]) la Commissione ha inviato una lettera di costituzione in mora relativa all'errata applicazione del regolamento sul cabotaggio marittimo, in cui ha ricordato che detto regolamento prevede che, se uno Stato membro conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa nel rispetto del principio di non discriminazione fra armatori comunitari. A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento, i contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza. Tuttavia, la Commissione ha osservato che le società del gruppo Tirrenia hanno continuato a gestire servizi di trasporto marittimo dopo la scadenza dei rispettivi contratti di servizio pubblico (le convenzioni iniziali). In particolare, tali convenzioni dovevano scadere alla fine del 2008, ma sono state ripetutamente prorogate dall'Italia. La Commissione ha pertanto invitato le autorità italiane a presentare le loro osservazioni in proposito.

(117) In aggiunta, il 29 gennaio 2010 il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha risposto alla lettera delle autorità italiane del 22 gennaio 2010, sottolineando che la sua risposta riguardava soltanto il rispetto del regolamento sul cabotaggio marittimo e non le questioni attinenti agli aiuti di Stato. In tale contesto, il direttore generale ha indicato che le giustificazioni fornite in relazione ai collegamenti Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax e Civitavecchia-Olbia erano sufficienti per sciogliere le riserve precedentemente manifestate. Inoltre, il direttore generale ha osservato con soddisfazione che, in seguito alla sua precedente richiesta, l'Italia aveva soppresso un collegamento internazionale dal progetto della nuova convenzione per quanto riguarda Tirrenia. Relativamente alle questioni sollevate riguardo alle rotte gestite da Caremar, le giustificazioni erano ritenute sufficienti solo per alcune di queste. L'Italia è stata pertanto invitata a fornire ulteriori chiarimenti su alcune rotte di Caremar. Il direttore generale ha ricordato che i contratti di servizio pubblico possono riguardare solo le rotte per le quali vi è un fallimento di mercato.

(118) Il 29 marzo 2010 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 29 gennaio 2010. Nella loro lettera, hanno:

— ricordato che i servizi della Commissione, con lettera del 21 dicembre 2009 (cfr. considerando 114), avevano approvato, in linea di principio, la privatizzazione del gruppo Tirrenia attraverso un raggruppamento delle imprese con i nuovi contratti di servizio pubblico;

— osservato che la proroga delle convenzioni iniziali era stata dettata esclusivamente dall'esigenza di assicurare la continuità nel funzionamento del comparto del trasporto marittimo pubblico fino al completamento dei rispettivi processi di privatizzazione;

— confermato la loro intenzione di esperire l'intero iter di privatizzazione entro il 30 settembre 2010, in modo da liberalizzare il settore del cabotaggio marittimo entro tale data;

— fornito una panoramica del processo di privatizzazione di Tirrenia (compresa Siremar). In particolare, l'Italia ha indicato che, in seguito alla pubblicazione dell'invito a manifestare interesse, il 19 febbraio 2010 erano state presentate 16 manifestazioni di interesse da parte di 19 soggetti. Nel quadro della fase di dovuta diligenza, il 22 marzo 2010 era stata aperta la sala dati, che sarebbe rimasta aperta fino alla fine di maggio 2010. All'epoca le autorità italiane prevedevano che il contratto di vendita avrebbe potuto essere firmato entro la prima metà di luglio 2010 e che il trasferimento sarebbe stato efficace entro il mese di settembre 2010;

— precisato che, per quanto riguarda Toremar, 11 operatori del settore avevano manifestato interesse a partecipare alle successive fasi della procedura;

— sottolineato che la persistente incertezza derivante dal proseguimento della procedura di infrazione avrebbe potuto compromettere i processi di privatizzazione, provocando inoltre un deprezzamento del valore delle società oggetto della procedura;

— offerto alla Commissione piena collaborazione per chiarire eventuali dubbi sia in merito alla procedura di infrazione che ad eventuali questioni relative agli aiuti di Stato.

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

(119) Il 10 settembre 2010 le autorità italiane hanno informato la Commissione, in occasione di una riunione ad hoc, che la procedura per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar era stata annullata durante la fase finale e che, di conseguenza, il termine del 30 settembre non sarebbe stato rispettato. Le autorità italiane hanno inoltre aggiunto che anche le procedure competitive per i contratti di Caremar, Saremar, Siremar e Toremar erano in ritardo. Successivamente, la legge 1º ottobre 2010, n. 163 ha ulteriormente prorogato le convenzioni iniziali fino al completamento delle procedure di privatizzazione di Tirrenia e Siremar (cfr. anche considerando 26).

(120) Alla luce di tali sviluppi, il 24 novembre 2010 la Commissione ha adottato una lettera complementare di costituzione in mora, nella quale:

— ha osservato che le convenzioni iniziali di Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar e Toremar erano state prorogate automaticamente e senza alcuna procedura competitiva;

— ha sottolineato che, sebbene i contratti di servizio pubblico in questione avessero continuato ad essere applicati, non era stata completata nessuna procedura competitiva né per Tirrenia, né per Siremar, Caremar, Saremar o Toremar;

— ha indicato di essersi riservata il diritto di emettere, se del caso, un parere motivato (dopo aver preso conoscenza delle eventuali osservazioni dell'Italia).

(121) Il 21 giugno 2012 la Commissione ha adottato un parere motivato concernente il ritardo della privatizzazione di tre società (Caremar, Laziomar e Saremar) dell'ex gruppo Tirrenia. Poiché le procedure di gara per le altre tre società (Tirrenia, Toremar e Siremar) erano state espletate nel corso del 2011 ([57]), queste società erano escluse dal campo di applicazione del parere motivato. La Commissione ha osservato che, oltre tre anni dopo la normale scadenza delle rispettive convenzioni iniziali, l'Italia non aveva posto in essere procedure competitive per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico per i collegamenti di cabotaggio marittimo operati da Caremar, Laziomar e Saremar. Tali convenzioni erano state prorogate in modo automatico e a tempo indeterminato, impedendo in tal modo ad altri armatori comunitari di competere per aggiudicarsi i contratti.

(122) L'8 agosto 2012 le autorità italiane hanno risposto al parere motivato affermando che i bandi per la selezione delle società incaricate dello svolgimento dei nuovi contratti di servizio pubblico erano o sarebbero stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. In particolare, per quanto riguarda Caremar, il bando è stato pubblicato il 20 luglio 2012 e per Laziomar il 1º agosto 2012. Quanto a Saremar, infine, il 2 agosto 2012 è stata adottata una legge che prevedeva la pubblicazione di tale bando entro il 2 ottobre 2012.

(123) Il 13 gennaio 2014 la Compagnia Laziale di Navigazione è diventata il nuovo proprietario di Laziomar e ha sottoscritto un contratto di servizio pubblico decennale per i collegamenti con l'arcipelago pontino. Il 16 luglio 2015 ATI ANV-Rifim è diventata proprietaria di Caremar e ha sottoscritto un contratto di servizio pubblico di nove anni. Infine, in seguito alla decisione del 2014, Saremar è stata messa in liquidazione e nel marzo 2016 il contratto di servizio pubblico per le rotte tra la Sardegna e le piccole isole è stato aggiudicato a Delcomar.

(124) Con lettera del 15 luglio 2016 le autorità italiane hanno comunicato alla Commissione che la privatizzazione di tutte le società dell'ex gruppo Tirrenia era stata completata. L'8 dicembre 2016 la Commissione ha deciso di chiudere la procedura di infrazione.

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

3.1. **La proroga della convenzione iniziale tra lo Stato e Tirrenia**

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

(125) Nella sua decisione del 2011 la Commissione ha concluso in via preliminare che la definizione degli obblighi di servizio pubblico non era sufficientemente chiara e quindi non consentiva alla Commissione di concludere in maniera definitiva se contenesse o meno un errore manifesto. In particolare la Commissione non disponeva di una visione completa degli obblighi effettivi imposti a Tirrenia per la gestione delle rotte in questione rispetto ai servizi offerti dai concorrenti sulle medesime rotte. Inoltre, la Commissione nutriva dubbi sul fatto che le rotte merci gestite da Tirrenia potessero essere considerate come volte a soddisfare interessi economici generali ai sensi del diritto dell'Unione.

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

(126) La Commissione ha considerato in via preliminare che il secondo criterio Altmark ([58]) fosse soddisfatto dato che i parametri alla base del calcolo della compensazione erano stati stabiliti in anticipo e rispettavano i requisiti di trasparenza. In particolare, la Commissione ha osservato che tali parametri sono descritti nella convenzione iniziale (per la compensazione relativa all'anno 2009) e nella delibera del CIPE (per la compensazione dal 2010 in poi).

(127) La Commissione ha tuttavia ritenuto che il terzo criterio Altmark non risultasse soddisfatto e che gli operatori avrebbero potuto essere stati sovracompensati per l'adempimento dei compiti di servizio pubblico. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il premio di rischio del 6,5 %, che si applica a partire dal 2010, rifletta un adeguato livello di rischio, poiché a prima vista Tirrenia non risultava assumere i rischi che normalmente gravano sul funzionamento di tali servizi.

(128) La Commissione ha altresì concluso in via preliminare che il quarto criterio Altmark non risultava soddisfatto in quanto la proroga della convenzione iniziale non era stata oggetto di gara d'appalto. Inoltre la Commissione ha rilevato che nessuno degli elementi acquisiti permetteva di sostenere che Tirrenia fornisse in effetti i servizi in questione al costo minore per la collettività.

(129) Nella decisione del 2011 la Commissione è giunta pertanto alla conclusione preliminare che le compensazioni di servizio pubblico corrisposte a Tirrenia nel periodo 2009-2011 costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Inoltre, la Commissione ha ritenuto che tale aiuto dovesse essere considerato come un nuovo aiuto.

(130) Nella decisione del 2012 la Commissione ha ritenuto che, nella misura in cui tutte le condizioni erano rimaste invariate nel 2012 e fino all'entrata in vigore della nuova convenzione, anche la compensazione concessa a Tirrenia dal 1º gennaio 2012 ai sensi della proroga della convenzione iniziale costituisca un aiuto di Stato.

3.1.2. *Compatibilità*

(131) Nella decisione del 2011 la Commissione ha ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per gli anni 2009-2011 esuli dall'ambito di applicazione della decisione 2005/842/CE della Commissione (decisione SIEG del 2005) ([59]) e della disciplina SIEG del 2005 ([60]). La Commissione ha pertanto valutato questa misura direttamente ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE e ha espresso dubbi sul rispetto delle condizioni di compatibilità applicabili.

(132) Nella decisione del 2012, la Commissione ha osservato che il 31 gennaio 2012 era entrato in vigore un nuovo pacchetto SIEG che consisteva nella della decisione 2012/21/UE della Commissione (decisione SIEG del 2011) ([61]) e nella disciplina SIEG del 2011 ([62]). La Commissione ha tuttavia ritenuto in via preliminare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della proroga della convenzione iniziale non possa essere considerata compatibile con il mercato interno ed esentata dall'obbligo di notifica ai sensi di cui alla decisione SIEG del 2011.

(133) La legge del 2010 prevedeva la proroga della convenzione iniziale dal 30 settembre 2010 fino alla fine del processo di privatizzazione. Tirrenia era in difficoltà al momento dell'adozione della legge del 2010 (cfr. considerando 61). Di conseguenza, la compensazione ricevuta dalla società dal 1º ottobre 2010 fino alla sua privatizzazione non ha potuto essere valutata sulla base della disciplina SIEG del 2011. Piuttosto, in linea con il punto 9 ([63]) della disciplina SIEG del 2011, la Commissione ha concluso in via preliminare che tale aiuto dovesse essere valutato sulla base degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004.

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

([59]) Decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11. 2005, pag. 67).

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

([61]) Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

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

([63]) Il detto punto così dispone: «Gli aiuti concessi ai fornitori di SIEG in difficoltà verranno valutati a norma degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà».

(134) La Commissione ha rilevato che i criteri di compatibilità di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 non erano soddisfatti in questo caso e, pertanto, ha concluso in via preliminare nella decisione del 2012 che la compensazione corrisposta a Tirrenia in difficoltà costituiva un aiuto per la ristrutturazione incompatibile.

3.2. **Proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia**

(135) Nella decisione del 2012 la Commissione ha concluso in via preliminare che l'aiuto per il salvataggio era stato prorogato illegalmente dal 28 agosto 2011 fino al 18 settembre 2012 e che la proroga dell'aiuto per il salvataggio durante tale periodo ha costituito un aiuto incompatibile concesso a Tirrenia e Siremar ed, eventualmente, anche ai loro rispettivi acquirenti. In particolare, la Commissione ha osservato che l'Italia non aveva presentato un piano di ristrutturazione o di liquidazione entro sei mesi dall'erogazione della prima rata dell'aiuto per il salvataggio a favore di tali imprese, come previsto dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004. La Commissione ha concluso che anche le condizioni per la proroga dell'aiuto per il salvataggio di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 non risultavano soddisfatte.

3.3. **La privatizzazione di Tirrenia e il pagamento differito del prezzo di acquisto da parte di CIN**

(136) Nella decisione del 2011 la Commissione ha espresso i propri dubbi in merito al fatto che la procedura di gara per la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia fosse stata sufficientemente trasparente e incondizionata da assicurare che la vendita avvenisse a prezzo di mercato.

(137) Innanzitutto la Commissione ha osservato che, pur essendo stato pubblicato su diversi giornali e numerosi siti web, l'invito a manifestare interesse non sembrava precisare la portata della vendita né fornire agli offerenti istruzioni chiare sulle fasi successive della procedura. Inoltre, l'invito non sembrava prevedere alcun criterio di prequalificazione o selezione né altre condizioni che gli offerenti dovevano rispettare oltre alla condizione obbligatoria di continuare a fornire il servizio pubblico. Tutte le informazioni pertinenti relative agli attivi soggetti alla procedura di vendita sono state inoltre rese disponibili agli offerenti soltanto durante la fase di dovuta diligenza.

(138) In secondo luogo, la Commissione ha altresì ritenuto che alcuni requisiti imposti dalla privatizzazione avessero potuto limitare il numero di offerenti e/o influenzare il prezzo di vendita. La Commissione ha ribadito la propria prassi consolidata relativa alle vendite di attivi di imprese di proprietà pubblica da parte dello Stato o imputabili allo Stato: considerazioni di natura non economica che un venditore privato non farebbe, quali preoccupazioni legate all'ordine pubblico, all'occupazione o allo sviluppo regionale, suggeriscono l'esistenza di aiuti di Stato se impongono obblighi onerosi all'acquirente potenziale e sono quindi suscettibili di ridurre il prezzo di vendita.

(139) Le procedure di vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar sono state basate sulla procedura stabilita dalla legge Marzano (cfr. considerando 64). Di conseguenza la Commissione ha valutato le due procedure insieme. Essa ha ritenuto che la vendita dei rami d'azienda incaricati dell'esecuzione delle nuove convenzioni abbia comportato l'obbligo per gli acquirenti di fornire il servizio pubblico nel rispetto degli obblighi prestabiliti in termini di qualità, periodicità frequenza e tariffe stabiliti dalle nuove convenzioni. Alla Commissione è sembrato che, imponendo tali obblighi, lo Stato non cercasse di ottenere il prezzo più alto, quanto piuttosto di perseguire obiettivi di interesse pubblico. La Commissione ha ritenuto altamente improbabile che un venditore privato avrebbe attribuito lo stesso valore alla continuità del servizio pubblico.

(140) Analogamente, la Commissione ha ritenuto che un venditore privato operante in normali condizioni di mercato non avrebbe imposto l'obbligo di mantenere i livelli occupazionali per due anni.

(141) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ha concluso in via preliminare che il processo di privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia non sia stato trasparente e libero da condizioni in maniera sufficiente da garantire di per sé che la vendita avvenisse a prezzi di mercato. Di conseguenza, la Commissione non ha potuto escludere il conferimento di un vantaggio economico all'attività economica venduta o all'acquirente.

(142) La Commissione ha inoltre concluso, sulla base delle informazioni disponibili, che gli eventuali aiuti che possano essere stati concessi nel corso del processo di privatizzazione sarebbero incompatibili.

(143) Nella decisione del 2012 la Commissione ha concluso in via preliminare che il pagamento differito da parte di CIN del prezzo di acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia poteva costituire un aiuto di Stato a favore di CIN. In particolare, la Commissione ha osservato che il valore reale del prezzo di acquisto, ottenuto attualizzando i pagamenti differiti al loro valore al momento della vendita, è inferiore al valore di mercato fissato dall'esperto indipendente nominato dall'Italia. La Commissione ha pertanto ritenuto che CIN possa aver beneficiato di un vantaggio rappresentato quanto meno dalla differenza tra il prezzo fissato dall'esperto indipendente e i pagamenti futuri attualizzati al loro valore presente. Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione ha concluso che tale misura potrebbe configurarsi come un aiuto al funzionamento, che in linea di principio è incompatibile con il mercato interno.

3.4. **La nuova convenzione tra lo Stato italiano e CIN**

(144) Nella decisione del 2012 la Commissione ha concluso in via preliminare che la compensazione concessa all'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia (ossia CIN) non soddisfaceva i criteri di cui alla sentenza Altmark e, pertanto, costituiva un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(145) La Commissione è giunta a questa conclusione in ragione del fatto che:

— concorrenti che sembravano offrire servizi analoghi erano palesemente presenti almeno su determinate rotte gestite da CIN;

— il calcolo della compensazione ai sensi della delibera del CIPE sembrava aver comportato una sovracompensazione dell'operatore per la fornitura del servizio pubblico per le medesime ragioni espresse nella decisione del 2011;

— il quarto criterio della sentenza Altmark ([64]) non sembrava essere stato rispettato in quanto il ramo d'azienda di Tirrenia dotato di una nuova convenzione, piuttosto che del contratto di servizio pubblico in sé, era stato oggetto di una procedura di gara e non era stato dimostrato che tale procedura avesse consentito la selezione dell'offerente in grado di fornire i servizi al minor costo per la collettività.

(146) In relazione alla compatibilità della compensazione versata a CIN, la Commissione ha osservato che, dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, risultava che, per i collegamenti gestiti da CIN ai sensi del regime di servizio pubblico, il numero di passeggeri trasportati nei due anni precedenti a quello dell'incarico non superasse la soglia di cui alla decisione SIEG del 2011, ossia 300 000 passeggeri. Tuttavia, alla luce dei suoi dubbi in merito all'effettiva esistenza del SIEG e alla possibile sovracompensazione a favore di CIN, la Commissione ha concluso in via preliminare che le compensazioni non potessero essere considerate compatibili in base alla decisione SIEG del 2011. La Commissione ha quindi valutato l'aiuto sulla base della disciplina SIEG del 2011, ma ha concluso di non potere fugare i dubbi circa il rispetto delle condizioni di compatibilità previste da tale disciplina e ha invitato l'Italia a dimostrare tale compatibilità.

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

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

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

([64]) Per una descrizione dettagliata del criterio, cfr. il considerando 301(4).

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

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

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

4. **OSSERVAZIONI DELL'ITALIA**

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

(151) L'Italia ha fornito un elenco di rotte gestite da Tirrenia soggette agli obblighi di servizio pubblico, comprensivo di frequenza stagionale e orari, ambiente concorrenziale e motivi che hanno portato all'imposizione degli obblighi di servizio pubblico.

(152) Per quanto concerne l'esistenza di un effettivo servizio di interesse economico generale, l'Italia ha osservato che gli obblighi di servizio pubblico che ha imposto a Tirrenia e successivamente a CIN garantiscono, in termini di regolarità, continuità e qualità, un servizio soddisfacente che collega il continente ai porti e alle isole. Questo servizio contribuisce allo sviluppo economico delle isole, garantendo allo stesso tempo il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità delle comunità insulari e il rispetto del diritto costituzionale alla continuità territoriale. In tale contesto, l'Italia ha osservato che gli obblighi di servizio pubblico sono pienamente in linea con gli obiettivi degli articoli 174 e seguenti del TFUE e con la dichiarazione n. 30 sulle regioni insulari (allegata all'atto finale del trattato di Amsterdam). L'Italia ha altresì fatto riferimento alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea («Corte di giustizia») che conferma che l'obiettivo perseguito, vale a dire garantire l'esistenza di sufficienti servizi regolari di trasporto marittimo verso le isole, in provenienza dalle isole, nonché fra le isole stesse, rientra in un legittimo interesse pubblico ([65]).

(153) L'Italia ha affermato che i servizi gestiti da società soggette a obblighi di servizio pubblico e quelli gestiti da società che li effettuano su base commerciale non sono completamente comparabili. In particolare, le prime sarebbero tenute a garantire la regolarità, la continuità e la qualità dei servizi grazie a chiari obblighi stabiliti nelle convenzioni, mentre le seconde si baserebbero esclusivamente sul calcolo effettuato riguardo al rendimento del capitale investito. A questo proposito l'Italia ha fornito l'esempio della rotta La Maddalena-Palau per la quale Enermar, che gestisce tale rotta su base commerciale, ha deciso di interrompere il servizio senza avviso preventivo. Saremar, al contrario, che gestiva tale rotta ai sensi di un contratto di servizio pubblico, è stata tenuta a continuare il suo servizio e ha effettivamente garantito la continuità territoriale in maniera efficace. L'Italia ha menzionato anche l'operatore privato Go In Sardinia il quale, in ragione di difficoltà finanziarie impreviste, ha sospeso i suoi servizi nell'agosto del 2014. Ciò ha causato difficoltà a migliaia di passeggeri che avevano già pagato il biglietto e che non avrebbero raggiunto le loro destinazioni in assenza dell'intervento di Tirrenia.

4.2. **Sulla presunta proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia**

(154) Le autorità italiane hanno ricordato di aver informato la Commissione, con lettera del 16 maggio 2011, che Tirrenia in AS avrebbe rimborsato i prestiti garantiti dallo Stato in seguito al perfezionamento della vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar, utilizzando i proventi di tali vendite ([66]). Dato che il 25 luglio 2011 CIN ha firmato il contratto per la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia, tanto le autorità italiane quanto Tirrenia in AS hanno ritenuto legittimamente che l'aiuto potesse essere rimborsato entro il termine fissato per il 28 agosto 2011.

([65]) Cfr. sentenza della Corte del 20 febbraio 2001, *Analir e altri*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punti 27 e 28.

([66]) Vi era un'unica procedura di amministrazione straordinaria e un unico commissario straordinario per entrambe le imprese.

(155) L'Italia ha evidenziato che gli eventi successivi hanno ritardato in maniera inattesa il perfezionamento della vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar. Di conseguenza, Tirrenia in AS ha dovuto continuare a gestire i suoi servizi per un periodo di tempo considerevolmente più lungo rispetto a quanto pianificato, sostenendo i costi corrispondenti. Secondo le autorità italiane, il piano di liquidazione per Tirrenia era disponibile sul sito web della società in AS ben prima della scadenza del termine semestrale previsto dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004. L'Italia ha aggiunto che la Commissione è stata tenuta sempre aggiornata sui progressi del processo di privatizzazione. L'importo complessivo dovuto da Tirrenia e Siremar, comprensivo degli interessi, è stato rimborsato allo Stato soltanto 48 giorni dopo il pagamento da parte di CIN della prima rata del prezzo per il ramo d'azienda di Tirrenia.

4.3. **Sulla privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia**

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

(156) L'Italia ha sottolineato che le procedure sono state condotte nel pieno rispetto della legge Marzano. Sebbene la legge in questione faccia riferimento alla possibilità di individuare l'acquirente mediante negoziazione privata, ciò non preclude il rispetto dei principi di apertura, trasparenza e non discriminazione. Inoltre, nel caso di specie altre disposizioni giuridiche che richiedono esplicitamente l'organizzazione di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie avrebbero escluso la possibilità di ricorrere a eventuali forme di negoziazione privata. In particolare, l'articolo 1, comma 5-bis, lettera b, della legge del 2010 impone al commissario straordinario di limitare i procedimenti al «minor tempo possibile nel contesto della procedura di amministrazione straordinaria nel rispetto della procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria richiesta per le vendite».

(157) Secondo l'Italia, la procedura di cui all' articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 347/2003 ha offerto ulteriori garanzie in termini di trasparenza e non discriminazione, in particolare in considerazione della valutazione da parte di un esperto indipendente del prezzo di mercato del ramo d'azienda messo in vendita e della selezione dell'offerta più vantaggiosa in termini di prezzo.

(158) L'Italia ha sostenuto che tutte le parti disponevano di pari condizioni di accesso a tutte le informazioni necessarie per individuare in maniera chiara gli attivi messi in vendita e preparare un'offerta. In effetti, la vendita si è limitata agli attivi e ai rapporti contrattuali inerenti alla prestazione del servizio pubblico, come segue:

(a) navi e apparecchiature ausiliarie necessarie per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico;

(b) contratti con fornitori strategici per i servizi necessari al normale svolgimento dell'attività;

(c) il requisito giuridico di presentare una proposta per il reimpiego del personale necessario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico sulla base delle tabelle relative agli equipaggi della flotta (per maggiori dettagli cfr. considerando 160).

(159) L'Italia ha altresì chiarito che sei delle navi di Tirrenia, non necessarie per lo svolgimento del servizio pubblico, sono state vendute nel contesto di distinte procedure di vendita. Procedure di vendita distinte sono state avviate anche per la cessione di beni immobili e opere d'arte appartenenti a Tirrenia. Tali attivi non erano quindi inclusi nell'offerta relativa al ramo d'azienda di Tirrenia (cfr. anche sezione 4.3.2).

(160) Per quanto riguarda specificamente l'obbligo di mantenere i livelli di occupazione, l'Italia ha sottolineato che la vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 2112 del codice civile e, pertanto, non vi è un trasferimento automatico di personale (e dei loro contratti esistenti) agli aggiudicatari. L'unico obbligo giuridico cui erano soggetti gli aggiudicatari era quello di riassumere il personale del venditore (sulla base di nuovi contratti) e mantenere i livelli di occupazione per due anni, come richiesto dall'articolo 63, comma 2, del decreto-legge 270/1999, che si applica a tutte le grandi imprese in amministrazione straordinaria. Ciò non ha tuttavia implicato un trasferimento automatico dei dipendenti di Tirrenia all'acquirente. Inoltre tale obbligo era limitato al personale che, sulla base del primo piano industriale e delle tabelle degli equipaggi delle navi del ramo d'azienda, era ritenuto essenziale per la prosecuzione dello svolgimento del servizio pubblico.

(161) L'Italia ha affermato che tale obbligo, imposto dal diritto nazionale generale e che mira a garantire la continuità delle attività e l'esercizio del servizio pubblico, sarebbe stato imposto alle medesime condizioni da un venditore privato.

(162) In seguito alla pubblicazione dell'invito a manifestare interesse in italiano e in inglese sul sito web di Tirrenia e in numerosi quotidiani e siti specializzati nazionali e internazionali, sono pervenute 21 manifestazioni di interesse da soggetti italiani, europei e non europei. L'Italia ha ritenuto che ciò dimostri che il contenuto di tale invito ha consentito di individuare chiaramente l'oggetto della vendita e la natura della procedura da seguire, salvaguardando allo stesso tempo le informazioni commercialmente sensibili (principalmente per tutelare gli interessi di potenziali acquirenti). Durante la fase di dovuta diligenza, ai soggetti sono state quindi fornite informazioni dettagliate riguardanti tra l'altro gli attivi specifici in vendita, il piano industriale e il progetto della nuova convenzione (cfr. considerando 72).

(163) Di conseguenza l'Italia ha sostenuto che ai soggetti interessati all'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia sono state fornite, in maniera trasparente e non discriminatoria, le informazioni necessarie per presentare un'offerta di acquisto avendo una piena conoscenza dei fatti.

4.3.2. *Sulla vendita di attivi non appartenenti al ramo d'azienda di Tirrenia*

(164) L'Italia ha spiegato che il commissario straordinario ha avviato procedure di gara indipendenti, trasparenti e non discriminatorie per la vendita delle sei navi ([67]) delle quali Tirrenia non necessitava per gestire il servizio pubblico. Il 10 dicembre 2010 sono stati pubblicati inviti a manifestare interesse in proposito su quotidiani e anche su alcune pubblicazioni specializzate, nazionali e internazionali. Alla scadenza del termine, che è stato prorogato due volte, sono pervenute soltanto offerte a fini di demolizione per i cinque cosiddetti traghetti veloci. Tuttavia, alla scadenza del termine per la procedura riguardante la motonave Domiziana risultavano pervenute due offerte di acquisto per fini commerciali (ossia di trasporto marittimo). Sono stati compiuti tentativi per ottenere offerte più elevate (tanto dai due offerenti iniziali quanto da potenziali offerenti aggiuntivi) che però non sono pervenute. Di conseguenza la gara è stata aggiudicata all'offerente che aveva presentato l'offerta più elevata.

(165) L'Italia ha inoltre indicato che era previsto che diversi beni immobili di proprietà di Tirrenia fossero venduti mediante procedure di gara distinte e indipendenti in quanto non erano necessari per lo svolgimento del servizio pubblico e quindi non erano inclusi nel ramo d'azienda di Tirrenia. L'Italia ha riferito della vendita di Palazzo Molin a Venezia per illustrare le misure di salvaguardia che erano state intraprese per garantire l'ottenimento del prezzo di vendita più alto possibile (ad esempio facendo valutare a un esperto indipendente i beni, invitando gli offerenti a migliorare le offerte). Infine l'Italia ha spiegato che anche la collezione d'arte di Tirrenia sarebbe stata venduta mediante una distinta vendita all'asta pubblica organizzata da un'importante casa d'aste.

4.3.3. *Sull'associazione degli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia con una nuova convenzione*

(166) In primo luogo, l'Italia ha sostenuto che la decisione di privatizzare gli attivi assieme all'affidamento dell'incarico per gli obblighi di servizio pubblico è stata presa al fine di garantire un'agevole liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo. L'Italia sostiene che questa strategia è stata discussa preventivamente con la Commissione (cfr. sezione 2.4) ed è stata ritenuta in linea di principio conforme al regolamento sul cabotaggio marittimo.

(167) Inoltre, l'Italia ha ritenuto che, in ragione delle condizioni di mercato vigenti all'epoca, fosse appropriato associare gli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia a una nuova convenzione. In un'epoca di recessione e calo significativo della domanda nel settore dei trasporti marittimi, la possibilità di utilizzare la flotta del ramo d'azienda di Tirrenia per gestire le rotte di servizio pubblico previste dalla nuova convenzione costituiva un'opportunità commerciale redditizia piuttosto che un fattore di deprezzamento del valore di mercato del ramo d'azienda di Tirrenia. Pertanto, l'Italia ritiene che ciò non possa aver influito negativamente sulla procedura di gara e sul prezzo risultante.

(168) A questo proposito l'Italia ha ricordato che delle sei navi non incluse nell'ambito del ramo d'azienda di Tirrenia (cfr. considerando 164), è stato necessario venderne cinque per fini di demolizione. L'Italia ritiene che, alla luce della complessità del mercato dei trasporti marittimi e della recessione economica dell'epoca, fosse impossibile ottenere un prezzo migliore per gli attivi dell'impresa anche se la procedura di gara fosse stata ripetuta o se gli attivi non fossero stati associati alla nuova convenzione. Infine l'Italia riporta l'osservazione formulata da un potenziale offerente per il ramo d'azienda di Tirrenia nel contesto del procedimento europeo di autorizzazione della concentrazione, il quale ha indicato che il prezzo minimo fissato dall'esperto indipendente nominato dall'Italia era effettivamente troppo elevato.

([67]) In particolare, sono state organizzate due procedure di gara: una procedura riguardava i traghetti veloci di Tirrenia Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto e una procedura separata la sua nave traghetto, Domiziana. La precedente procedura di gara riguardava anche il traghetto veloce Guizzo di Siremar.

4.3.4. *Sulla nomina dell'esperto indipendente*

(169) L'Italia ha affermato che, il 16 dicembre 2010, cinque grandi istituti finanziari privi di esposizioni nei confronti del gruppo Tirrenia sono stati invitati a presentare offerte per la valutazione del ramo d'azienda di Tirrenia. Nessuno degli istituti invitati ha presentato un'offerta entro il termine stabilito.

(170) Banca Profilo ha successivamente manifestato il proprio interesse ad assumere l'incarico di consulente indipendente alle medesime condizioni di cui alla procedura di selezione. Mediante decreto del 4 febbraio 2011, il ministro ha assegnato a Banca Profilo la funzione di esperto indipendente ai fini della valutazione del valore di mercato dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar.

4.3.5. *Sui criteri di aggiudicazione*

(171) L'Italia ha sottolineato che il 2 febbraio 2011 il commissario straordinario ha inviato ai soggetti interessati una lettera concernente la procedura che indicava in maniera chiara i criteri di aggiudicazione. Tale lettera segnalava la legislazione applicabile al processo di vendita e chiariva che il prezzo di vendita non poteva essere inferiore al valore fissato dall'esperto indipendente, mentre il piano industriale proposto doveva essere in linea con gli obblighi di servizio pubblico stabiliti dalla nuova convenzione.

(172) L'Italia ha inoltre confermato che il criterio di aggiudicazione in caso di offerte multiple era il prezzo più elevato, come stabilito nelle norme specifiche applicabili alla procedura.

4.3.6. *Sulla relazione Ecorys*

(173) Nel corso dell'indagine l'Italia è stata invitata a presentare osservazioni (cfr. considerando 8) sui risultati del consulente indipendente selezionato dalla Commissione (Ecorys). L'Italia ha concordato con le conclusioni tratte da Ecorys secondo le quali né l'associazione della privatizzazione con l'aggiudicazione della nuova convenzione né la condizione concernente la manodopera avrebbero ridotto il valore di mercato del ramo d'azienda di Tirrenia.

(174) In relazione al raggruppamento di cui sopra, l'Italia ha menzionato diverse dichiarazioni di Ecorys compresa quella secondo cui, al momento della vendita, l'unica alternativa possibile alla vendita degli attivi soggetti al regime di servizio pubblico (ossia associando la privatizzazione degli attivi alla nuova convenzione) era la liquidazione del ramo d'azienda di Tirrenia. L'Italia ha ribadito che in un'epoca di crisi del settore dei traghetti, caratterizzato da un notevole calo della domanda, la possibilità di utilizzare la flotta di Tirrenia per le rotte di servizio pubblico individuate nella convenzione costituiva un'opportunità commerciale valida piuttosto che un aspetto suscettibile di ridurre il valore degli attivi. Inoltre l'Italia ha ricordato che, delle sei navi non incluse nell'ambito del ramo d'azienda di Tirrenia, cinque hanno potuto essere vendute soltanto per fini di demolizione (cfr. considerando 168). Infine, l'Italia ha sostenuto che, in considerazione del prezzo effettivo risultante dalla procedura di gara, del livello dei prezzi del carburante e delle circostanze economiche negative, non sarebbe stato possibile ottenere una valutazione migliore degli attivi, anche se la procedura di gara fosse stata ripetuta o se il perimetro degli attivi in vendita fosse stato modificato.

(175) In relazione alla condizione concernente la manodopera, l'Italia ha evidenziato la conclusione di Ecorys secondo la quale non vi sono elementi che suggeriscono che tale condizione abbia avuto un impatto significativo sul valore del ramo d'azienda di Tirrenia. L'Italia ha inoltre ricordato che tale condizione si basava sull'articolo 63, comma 2, del decreto-legge 270/1999 e riguardava soltanto i dipendenti necessari per garantire le operazioni dell'attività commerciale interessata in conformità con le tabelle relative agli equipaggi della flotta. Le tabelle relative agli equipaggi della flotta: i) stabiliscono la composizione qualitativa e quantitativa dell'equipaggio necessaria per mantenere la nave in servizio in conformità con le leggi in materia di sicurezza marittima, ii) sono stabilite tramite decreto ministeriale e iii) sono preparate da un comitato che comprende, a titolo consultivo, organizzazioni che rappresentano lavoratori e armatori. Una nave può navigare per 365 giorni l'anno e il suo equipaggio deve alternare periodi a bordo con periodi a terra. Di conseguenza, nel determinare i livelli di manodopera necessari per garantire l'operatività del ramo d'azienda di Tirrenia, il livello di manodopera minimo deve comprendere il numero di membri dell'equipaggio indicato nelle tabelle relative agli equipaggi più un equipaggio di riserva. Il nuovo proprietario del ramo d'azienda di Tirrenia avrebbe dovuto rispettare tali livelli minimi di manodopera, indipendentemente da qualsiasi condizione relativa alla manodopera. Inoltre, l'Italia ha aggiunto che, sebbene l'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia fosse tenuto a offrire un impiego a tutti i dipendenti ritenuti necessari per garantire lo svolgimento del servizio pubblico, tale impegno si basava su contratti di lavoro diversi da quelli in vigore in precedenza ([68]).

([68]) Al fine di dimostrare che non tutti i dipendenti di Tirrenia dovevano essere assunti dall'acquirente, l'Italia ha menzionato che la manodopera di Tirrenia era costituita da 1 414 persone al momento dello svolgimento della dovuta diligenza, mentre dopo il trasferimento della proprietà a CIN tale cifra è scesa del 12 % a 1 239 (di cui 313 con contratti a tempo determinato). Inoltre, dei 18 dirigenti impiegati da Tirrenia, soltanto quattro sono diventati dipendenti di CIN.

(176) La relazione Ecorys ha concluso che il valore stimato del ramo d'azienda di Tirrenia poteva essere approssimativamente del 7,8 % superiore a quello proposto dall'esperto nominato dalle autorità italiane, ossia Banca Profilo. L'Italia ha ritenuto che tale differenza potesse essere spiegata dal fatto che entrambi gli esperti avevano dovuto basarsi su previsioni per diversi parametri tecnici e che, data la natura stessa di tali calcoli, esiste la possibilità di ottenere risultati diversi. Le autorità italiane hanno presentato una controvalutazione preparata da Banca Profilo che spiega in maniera dettagliata le differenze ([69]) rispetto alla relazione Ecorys. L'Italia ha ritenuto che tale controvalutazione offrisse argomentazioni solide e oggettive per spiegare le differenze tra le due valutazioni. Infatti, Banca Profilo ha affermato che le sue ipotesi erano più prudenti ([70]) rispetto a quelle di Ecorys e rispecchiavano meglio la situazione in esame.

(177) Inoltre, l'Italia ha sottolineato che il trasferimento di proprietà del ramo d'azienda di Tirrenia ha avuto luogo più di due anni dopo la data di riferimento utilizzata tanto da Banca Profilo quanto da Ecorys per le loro valutazioni. Secondo l'Italia, durante tale periodo il valore degli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia si sarebbe deprezzato e la situazione economica sarebbe peggiorata notevolmente. Per questo motivo l'Italia ha concluso che non ci possono essere dubbi in merito al fatto che alla data del perfezionamento della vendita del ramo d'azienda di Tirrenia le condizioni di prezzo concordate dalle parti rispecchiavano pienamente il valore di mercato degli attivi aziendali.

4.4. **Sulla conformità della nuova convenzione rispetto ai criteri Altmark**

(178) L'Italia ha ribadito di aver notificato la compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della nuova convenzione solo per ragioni di certezza del diritto, in quanto ritiene che tale misura non costituisca un aiuto di Stato (cfr. considerando 4). In particolare, le autorità italiane hanno sostenuto che i quattro criteri Altmark erano soddisfatti per i seguenti motivi:

— i servizi di trasporto marittimo, così come definiti dalle autorità italiane nella nuova convenzione, sono essenziali per lo sviluppo economico delle isole e soddisfano al tempo stesso le esigenze essenziali di trasporto delle comunità insulari, garantendo il rispetto del diritto alla continuità territoriale, sancito dalla costituzione italiana. La nuova convenzione stabilisce in maniera chiara i servizi, le navi, gli orari e i vincoli tariffari. Di conseguenza, l'Italia ha sostenuto che gli obblighi di servizio pubblico sono definiti in maniera chiara e che il primo criterio Altmark risulta soddisfatto;

— i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione sono spiegati in dettaglio nella delibera del CIPE e sono stati applicati nella nuova convenzione (e negli allegati corrispondenti), mentre gli importi massimi di compensazione sono stabiliti nella legge del 2009. Di conseguenza l'Italia ha sostenuto che tali parametri sono stati stabiliti anticipatamente in maniera oggettiva e trasparente e che il secondo criterio Altmark risulta rispettato;

— l'operatore del servizio pubblico si assume tutti i rischi dell'attività (cfr. anche sezione 4.5) a fronte di una sovvenzione di importo fisso, circostanza questa che non garantisce la piena copertura dei suoi costi. Per questo motivo, l'Italia ha sostenuto che il tasso di remunerazione del 6,5 % è conforme al tipo di attività e non comporta una sovracompensazione del servizio pubblico. Di conseguenza anche il terzo criterio Altmark è ritenuto soddisfatto;

— il ramo d'azienda di Tirrenia è stato privatizzato mediante una procedura di gara aperta, riguardante gli attivi necessari per svolgere il servizio pubblico associati a una nuova convenzione di otto anni per la gestione del servizio. Dato che la procedura di gara rispettava i principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione e il criterio di aggiudicazione era il prezzo più elevato, l'Italia ha sostenuto che anche il quarto criterio Altmark è soddisfatto.

4.5. **Sul premio di rischio del 6,5 % stabilito dalla delibera del CIPE dal 2010**

(179) L'Italia ha precisato che nel 2009, la compensazione versata a Tirrenia è stata pari a 80 010 000 EUR. A partire dal 2010, l'importo massimo della compensazione è stato fissato a 72 685 642 EUR. L'Italia ha osservato che tale importo è significativamente inferiore al livello storico di disavanzo dell'impresa. Presumibilmente ciò avrebbe indotto l'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia a operare in maniera più efficiente al fine di riportare i disavanzi entro i limiti dell'importo di sovvenzione fissato per tutta la durata della nuova convenzione e a compensare l'inflazione su un lungo periodo in futuro.

([69]) Che comprende differenze a livello di tassi d'interesse privi di rischio, valore beta e costo del debito, così come alcune differenze nelle modalità di calcolo del valore di liquidazione (in particolare i costi di fine rapporto per il personale).

([70]) Ad esempio, Banca Profilo ha utilizzato come tasso d'interesse privo di rischio i tassi delle obbligazioni di Stato italiane decennali dato che il ramo d'azienda di Tirrenia opera esclusivamente in Italia. Ecorys ha utilizzato invece i tassi inferiori delle obbligazioni di Stato tedesche che però, secondo Banca Profilo, sottostimano il costo del capitale del ramo d'azienda.

(180) La delibera del CIPE prevede che il premio di rischio del 6,5 % venga utilizzato per determinare il rendimento del capitale utilizzando la formula del costo medio ponderato del capitale (WACC) (cfr. considerando 42). Tuttavia, l'Italia ha chiarito che, dato che la legge del 2009 introduce un limite all'importo della compensazione, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando il 6,5 % come tasso forfetario di rendimento del capitale. Questo approccio semplificato è stato applicato durante la proroga della convenzione iniziale e si applica ancora ai sensi della nuova convenzione. Le autorità italiane hanno inoltre dimostrato che l'applicazione dell'intera metodologia prevista dalla delibera del CIPE avrebbe potuto comportare un rendimento del capitale che, almeno in alcuni anni, avrebbe superato il 6,5 %. Per questo motivo l'Italia ritiene che il suo approccio semplificato sia prudente e non comporti una compensazione superiore a favore di Tirrenia o CIN rispetto a quanto previsto dalla delibera del CIPE.

(181) L'Italia ha inoltre affermato che un rendimento del capitale del 6,5 % rispecchia i rischi connessi alle attività oggetto dell'incarico, rispettivamente a Tirrenia e a CIN, senza risultare in una sovracompensazione del servizio pubblico per i motivi di cui nei considerando che seguono.

(182) L'Italia ha ricordato innanzitutto che, durante la proroga della convenzione iniziale e a motivo della difficile situazione finanziaria dell'impresa, il 5 agosto 2010 Tirrenia ha dovuto essere ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria. Secondo l'Italia, era di fatto impossibile coprire integralmente il costo netto (ossia costi meno ricavi) del servizio pubblico con l'importo massimo della compensazione stabilito dalla legge del 2009. Di conseguenza, in pratica, Tirrenia non avrebbe ricevuto alcun rendimento del capitale durante il periodo dal 1º gennaio 2010 fino al 18 luglio 2012. Per corroborare tale affermazione l'Italia ha presentato registrazioni contabili rotta per rotta di Tirrenia per gli anni 2010 e 2011, oltre a bilanci trimestrali per il 2012.

(183) La nuova convenzione per l'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia prevede che il livello della compensazione sia calcolato sulla base dell'evoluzione prevista di ricavi e costi. Secondo l'Italia, diversamente dalle convenzioni iniziali, la nuova convenzione non prevede alcuna compensazione completa e automatica per l'aumento dei costi di esercizio (quali manodopera, carburante, noleggio ecc.). I rischi associati a tale aumento dei costi nonché i rischi connessi ai volumi di traffico sarebbero pertanto interamente a carico dell'operatore. Di conseguenza l'Italia ha sostenuto che l'operatore si assume tutti i rischi associati al servizio e non ha alcuna garanzia di essere compensato fino a un livello sufficiente a coprire tutti i costi. Secondo l'Italia ciò rimane vero anche tenendo conto degli articoli 8 e 9 della nuova convenzione, poiché l'operatore è comunque esposto al rischio di ritardi tra il verificarsi di tali squilibri e il momento in cui possono essere apportati gli adeguamenti. Inoltre, tali eventuali adeguamenti sono il risultato di negoziati e non sono applicati retroattivamente, ma soltanto per il futuro. L'Italia ha presentato le registrazioni contabili annuali rotta per rotta di CIN per il periodo dal 18 luglio 2012 fino alla fine del 2018 per dimostrare che non vi era stata alcuna sovracompensazione nel quadro della nuova convenzione.

4.6. **Sulla conformità della nuova convenzione con la decisione SIEG del 2011**

(184) Pur ritenendo che la compensazione di servizio pubblico versata ai sensi della nuova convenzione a CIN non costituisse un aiuto di Stato, l'Italia ha comunque spiegato perché tale misura sarebbe conforme alla decisione SIEG del 2011 qualora si trattasse di un aiuto.

(185) L'Italia ha ricordato che la valutazione della Commissione sull'effettiva esistenza di un SIEG si limita a verificare se lo Stato membro ha commesso un errore manifesto nel definire un servizio come SIEG. In tale contesto, l'Italia ha descritto le rotte specificate nella nuova convenzione e ha sottolineato che su diverse di queste rotte, CIN è l'unico operatore. Inoltre, per tre ulteriori rotte CIN riceve una compensazione del servizio pubblico soltanto in bassa stagione, mentre rimane soggetta a restrizioni (ad esempio sulle tariffe) durante l'alta stagione.

(186) Al fine di corroborare l'affermazione secondo la quale la soglia di 300 000 passeggeri di cui all'articolo 2, punto 1, lettera d), della decisione SIEG del 2011 non è stata violata sulle rotte gestite da Tirrenia, l'Italia ha fornito dati sul traffico passeggeri annuo per i due esercizi finanziari precedenti a quelli nei quali è stato assegnato il SIEG (ossia 2010 e 2011). Inoltre, dato che la nuova convenzione ha una durata di otto anni, l'Italia ha osservato che anche l'articolo 2, paragrafo 2, della decisione SIEG del 2011 è rispettata. Infine l'Italia ha affermato che l'articolo 2, paragrafo 4, della decisione SIEG del 2011 è soddisfatto dato che vendendo il ramo d'azienda di Tirrenia tramite una procedura di gara competitiva, trasparente e non discriminatoria, i requisiti del regolamento sul cabotaggio marittimo risultano pienamente rispettati.

(187) L'Italia ha affermato che la nuova convenzione soddisfa tutte le condizioni applicabili agli atti di incarico, come specificato negli articoli da 4 a 6 della decisione SIEG del 2011. In particolare la nuova convenzione stabilisce in dettaglio gli obblighi di servizio pubblico, la loro durata, il meccanismo di compensazione (sulla base della delibera del CIPE e della legge del 2009) e i meccanismi per evitare e recuperare eventuali sovracompensazioni. Infine, l'Italia ha menzionato le misure (compreso un sistema di misure correttive e sanzioni) messe in atto per garantire il rigoroso rispetto dei termini della nuova convenzione.

4.7. **Sul pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN**

(188) In relazione al pagamento a rate da parte di CIN di parte del prezzo di vendita nel corso della durata della convenzione, l'Italia ha osservato quanto segue. L'offerta vincolante presentata da CIN il 14 aprile 2011, che prevedeva il pagamento differito di parte del prezzo, è stata messa a disposizione nella sala dati. Il 2 maggio 2011 il commissario straordinario ha inviato a tutte le parti ammesse alla fase di dovuta diligenza una comunicazione, invitandole a presentare offerte migliori rispetto a quella presentata da CIN. Il fatto che non siano state ricevute offerte finali migliori rispetto a quella presentata da CIN è dovuto alle dinamiche competitive della procedura di gara. Per questo motivo, il pagamento differito del prezzo di acquisto non può essere considerato un intervento selettivo a favore di CIN, ma rispecchia piuttosto il prezzo di mercato. In particolare, anche gli eventuali altri offerenti avrebbero potuto presentare un'offerta che prevedesse il pagamento differito, ma hanno deciso di non farlo.

(189) In tale contesto, l'Italia ha fatto riferimento alla giurisprudenza ([71]) degli organi giurisdizionali dell'Unione, secondo la quale le offerte vincolanti validamente presentate nel contesto di una procedura di gara adeguata per la privatizzazione di una determinata impresa costituiscono un indicatore migliore del prezzo di mercato di tale soggetto rispetto ad esempio a valutazioni di esperti. L'Italia ha altresì sottolineato che gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno ritenuto che tale approccio dovrebbe essere adottato anche quando la procedura di gara in questione è caratterizzata da condizioni illecite anche se le autorità italiane ritengono che tali condizioni non si siano manifestate nel quadro della procedura di gara per la privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia. Le autorità italiane hanno anche fatto riferimento alla decisione nel caso Sandretto ([72]), in cui la Commissione ha accettato l'argomentazione dell'Italia secondo la quale, sebbene il prezzo di vendita degli attivi di Sandretto fosse inferiore a quello a cui erano stati valutati, si trattava comunque del valore espresso dal mercato e, pertanto, non si è potuto escludere che il prezzo offerto dall'acquirente fosse il prezzo di mercato.

4.8. **Priorità nell'assegnazione degli accosti**

(190) Le autorità italiane hanno sostenuto che le priorità nell'assegnazione degli accosti non hanno comportato alcuna perdita di risorse statali. Secondo le autorità italiane tutti gli operatori di traghetti versano diritti ordinari alle autorità portuali per gli accosti. Le autorità italiane sostengono altresì che tale priorità nell'assegnazione degli accosti è stata applicata soltanto sulle rotte di servizio pubblico e che Tirrenia e, successivamente, CIN, non hanno versato e non versano alcun diritto aggiuntivo per tale priorità nell'assegnazione degli accosti dato che, in considerazione della loro missione di servizio pubblico, i porti assegnerebbero loro la prima scelta in termini di slot di accosto anche in assenza di una priorità ufficiale.

(191) Le autorità italiane ritengono che le priorità nell'assegnazione degli accosti non conferirebbero alcun vantaggio significativo alle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Tirrenia e la sua acquirente CIN. In particolare, esse sostengono che in pratica tale priorità si applica soltanto in circostanze molto limitate. Le dimensioni della maggior parte dei porti e la programmazione anticipata di arrivi e partenze garantiscono che in circostanze normali, salvo eventuali ritardi o condizioni meteorologiche estreme, non vi siano sovrapposizioni nell'uso dei posti di ormeggio specifici da parte di operatori diversi. Inoltre, dato che Tirrenia e CIN effettuano i loro servizi tutto l'anno (contrariamente ad esempio agli operatori attivi soltanto in alta stagione), per i porti sarebbe normale fornire loro la prima scelta in termini di slot per gli accosti anche in assenza di una priorità ufficiale. Per questi motivi l'Italia ritiene che la priorità nell'assegnazione degli accosti non possa aver comportato un vantaggio significativo a Tirrenia e CIN.

([71]) In particolare, l'Italia menziona la sentenza della Corte del 24 ottobre 2013 nelle cause riunite C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, *Land Burgenland*, ECLI:EU:C:2013:682, punti da 93 a 96.

([72]) GU L 92 del 13.4.2010, pag. 19.

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

(192) L'Italia non ha contestato il fatto che Tirrenia abbia ricevuto circa 12 051 900 EUR per effettuare ammodernamenti delle navi richiesti ai sensi delle norme internazionali in materia di sicurezza. Inoltre le autorità italiane hanno confermato che Tirrenia ha utilizzato effettivamente soltanto 630 600 EUR di tali fondi per gli ammodernamenti della nave Clodia. I fondi rimanenti (ossia 11 421 300 EUR) non sono stati utilizzati per pagare gli ammodernamenti né sono stati rimborsati allo Stato. Secondo le autorità italiane il nuovo proprietario del ramo d'azienda di Tirrenia (ossia CIN) ha dovuto pagare i restanti ammodernamenti utilizzando fondi propri (e di tale passività di 11 421 300 EUR si è tenuto conto nella valutazione di Banca Profilo).

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

(194) Le autorità italiane hanno chiarito che le risorse del FAS non sono state utilizzate per fornire una compensazione aggiuntiva a Tirrenia. Al contrario queste risorse sono state messe a disposizione per integrare gli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico alle società dell'ex gruppo Tirrenia, nei casi in cui tali stanziamenti erano insufficienti L'Italia rileva che l'articolo 1, comma 5-ter, della legge del 2010 ha consentito alle regioni di utilizzare le risorse del FAS per finanziare parzialmente o integralmente la compensazione regolare degli obblighi di servizio pubblico e quindi di garantire la continuità dei servizi pubblici marittimi. Di conseguenza, tale misura riguarderebbe soltanto un'allocazione di risorse nel bilancio dello Stato italiano per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico.

4.10. **Sulla (assenza di) continuità economica tra Tirrenia in AS e CIN**

(195) L'Italia ha sostenuto che non vi sia continuità economica tra Tirrenia in AS e CIN in ragione dei seguenti motivi:

(a) *portata della vendita:* l'Italia ha sottolineato che, a seguito di un fallito tentativo di privatizzazione integrale di Tirrenia, compresa la sua controllata Siremar, prima che l'impresa fosse ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, erano state organizzate procedure separate per una parte degli attivi corrispondenti dell'impresa (ossia rispettivamente i rami d'azienda di Tirrenia e Siremar). Inoltre, la vendita ha riguardato un numero limitato di attivi di Tirrenia in AS che precedentemente non avevano autonomia funzionale; attivi non essenziali per il servizio pubblico, tra i quali sei navi, beni immobili e una collezione d'arte, sono stati venduti separatamente. Inoltre, i debiti sostenuti da Tirrenia in SA prima del trasferimento non sono stati assunti da CIN;

(b) *attività economica:* le condizioni per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico definiti dalla nuova convenzione per CIN sono sostanzialmente diverse da quelle contenute nella convenzione iniziale per Tirrenia. In particolare, la nuova convenzione prevede criteri completamente diversi per il calcolo della compensazione per lo svolgimento del servizio pubblico (che prevede un importo massimo, anziché coprire interamente le perdite legate al servizio pubblico) e introduce una maggiore flessibilità nelle tariffe offerte ai passeggeri (con l'applicazione di massimali di prezzo anziché di prezzi fissi). L'Italia ha ritenuto che la modifica sostanziale al metodo di compensazione abbia obbligato necessariamente l'acquirente ad aumentare l'efficienza organizzativa del ramo d'azienda di Tirrenia. Inoltre, l'Italia ha sostenuto che già il semplice trasferimento da un proprietario pubblico a uno privato comporti un drastico cambiamento dell'organizzazione e della dirigenza dell'impresa e che le condizioni imposte dall'AGCM tramite la sua decisione n. 23670 del 21 giugno 2012 costituiscano un'ulteriore garanzia di discontinuità dell'attività economica di CIN rispetto a Tirrenia in AS;

(c) *discontinuità della manodopera:* l'Italia ha sottolineato che non vi è stato un trasferimento automatico di dipendenti all'acquirente. Tirrenia in AS ha licenziato i suoi dipendenti ed è stata pienamente responsabile per eventuali costi rimanenti legati ai vecchi contratti. Successivamente, l'acquirente ha presentato nuove proposte di lavoro agli ex dipendenti, laddove ritenuti necessari per l'esercizio dell'attività trasferita (ovvero per il servizio pubblico). Gli ex dipendenti che hanno accettato l'offerta sono stati assunti con un contratto nuovo e diverso;

(d) *diversa partecipazione azionaria del venditore e dell'acquirente:* l'Italia ha osservato che l'acquirente è stato individuato mediante una procedura di gara pubblica aperta al maggior numero possibile di potenziali offerenti. Tale procedura si è basata sui principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione e l'aggiudicazione è avvenuta utilizzando il criterio del prezzo più alto. L'identità del venditore è completamente diversa da quella dell'acquirente e i due non hanno rapporti di natura azionaria;

(e) *la logica economica dell'operazione:* l'operazione mirava alla liberalizzazione delle attività del trasporto marittimo gestite da Tirrenia al fine di rispettare il regolamento sul cabotaggio marittimo. Inoltre, il primo invito a manifestare interesse è stato pubblicato nel settembre del 2010 e il contratto di vendita con CIN è stato firmato il 25 luglio 2011, mentre il procedimento di indagine formale della Commissione è stato avviato con decisione di quest'ultima del 5 ottobre 2011. Per questi motivi, l'Italia ha affermato che l'operazione non intendeva eludere le norme in materia di aiuti di Stato, ma era stata pianificata ed effettuata con l'intenzione di realizzare un importante progetto industriale.

5. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(196) La Commissione ha ricevuto osservazioni da quattro parti interessate (ossia Tirrenia in AS, CIN, Pan Med e Grandi Navi Veloci), che sono riepilogate in appresso.

5.1. **Osservazioni ricevute da Tirrenia in AS**

(197) Le risposte alla decisione del 2011 e alla decisione del 2012 presentate da Tirrenia in AS sono riepilogate in appresso.

5.1.1. *Sulla procedura di infrazione n. 2007/4609*

(198) Nella sua risposta alla decisione del 2012 Tirrenia in AS ha innanzitutto fatto riferimento alla procedura di infrazione n. 2007/4609 della Commissione riguardante l'erronea applicazione del regolamento sul cabotaggio marittimo (cfr. anche sezione 2.4). In questo contesto Tirrenia in AS ha fatto riferimento alla lettera del 21 dicembre 2009 (cfr. considerando 114) riguardante l'intenzione dell'Italia di organizzare procedure di gara non concernenti i contratti di servizio pubblico bensì la vendita delle imprese di navigazione titolari di tali contratti. In tale lettera, il direttore generale della Commissione responsabile per l'Energia e i trasporti ha rilevato che, alla luce della revisione radicale del settore prevista dalle autorità italiane e tenuto conto dell'impatto sociale che, secondo dette autorità, si sarebbe avvertito qualora le offerte non avessero incluso l'acquisto delle società, la procedura prescelta era accettabile, in linea di principio e in via eccezionale, al fine di garantire il rispetto del principio di non discriminazione tra gli armatori comunitari.

(199) Il 21 giugno 2012 (cfr. considerando 121), la Commissione ha inviato all'Italia un parere motivato relativo ai ritardi nell'attuazione delle procedure competitive per l'aggiudicazione dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo gestiti da Caremar, Laziomar e Saremar, più di tre anni dopo la normale scadenza dei contratti pertinenti. Dato che le autorità italiane avevano completato le procedure competitive per l'aggiudicazione dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo gestiti dalle imprese Tirrenia, Siremar e Toremar, il parere motivato non riguardava tali imprese. Sulla base e alla luce dei precedenti scambi tra le autorità italiane e i servizi della Commissione, Tirrenia in AS ha affermato che la Commissione aveva riscontrato che la privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia era conforme all'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(200) Sulla base della giurisprudenza degli organi giurisdizionali dell'Unione ([73]), Tirrenia in AS ha sostenuto che se si stabilisce che gli obblighi di servizio pubblico sono conformi al regolamento sul cabotaggio marittimo si deve ritenere che essi rispettino il diritto senza che sia necessario effettuare ulteriori esami ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. Secondo Tirrenia in AS, dato che nella procedura di infrazione si è giunti alla conclusione che gli obblighi di servizio pubblico imposti sulle rotte gestite dal ramo d'azienda di Tirrenia prima della privatizzazione

([73]) Tirrenia in AS fa riferimento in particolare alla sentenza del Tribunale del 15 giugno 2005, *Fred Olsen, SA*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punto 215.

erano giustificati alla luce del regolamento sul cabotaggio marittimo, tale conclusione non può essere messa in discussione nel contesto del procedimento di indagine formale della Commissione di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE ([74]). Di conseguenza, un'eventuale azione aggiuntiva ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE dovrebbe essere limitata ad altre misure, diverse dalla compensazione per i costi aggiuntivi causati dagli obblighi di servizio pubblico legalmente assegnati e gestiti ai sensi del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(201) Infine, Tirrenia in AS ha fatto riferimento alla sentenza del 2009 che ha annullato la decisione del 2004 e la possibilità che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico valutata in tale decisione potesse essere considerata un aiuto esistente. Tirrenia in AS ha sostenuto che dato che l'aiuto concesso all'ex gruppo Tirrenia era in effetti classificato come un aiuto esistente, era probabile che tale classificazione si applicasse anche alla compensazione pagata per gli obblighi di servizio pubblico gestiti dal ramo d'azienda di Tirrenia nel periodo oggetto della decisione del 2011 e della decisione del 2012, fino alla privatizzazione. Tirrenia in AS sottolinea che l'estensione della convenzione iniziale si è resa strettamente necessaria per garantire lo svolgimento del servizio pubblico in attesa dell'aggiudicazione della nuova convenzione nel contesto della privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia. Di conseguenza, l'impresa ha ritenuto che ciò fosse giustificato alla luce dell'esito della procedura di infrazione della Commissione. Inoltre, le uniche modifiche sostanziali apportate a partire dal 1º gennaio 2009 hanno avuto l'effetto di ridurre l'importo complessivo della compensazione concessa degli obblighi di servizio pubblico. Per questo motivo Tirrenia in AS ritiene che la misura non possa essere diventata un nuovo aiuto.

5.1.2. *Sulla proroga della convenzione iniziale*

(202) Per quanto concerne l'esistenza di un effettivo servizio di interesse economico generale sulle rotte servite dal ramo d'azienda di Tirrenia nel quadro della convenzione iniziale, Tirrenia in AS ha osservato quanto segue. Innanzitutto, sui collegamenti Palermo-Cagliari, Civitavecchia-Cagliari, Napoli-Cagliari, Cagliari-Trapani e sul collegamento con le Isole Tremiti, Tirrenia era l'unico operatore. Sulle rotte Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico viene riconosciuta soltanto durante la bassa stagione. Nel periodo dell'alta stagione, queste tre rotte hanno volumi di traffico più elevati che consentono all'impresa di operare in condizioni di concorrenza. Tirrenia in AS sottolinea che ai sensi della convenzione iniziale eventuali profitti realizzati su tali rotte durante l'alta stagione venivano dedotti dalla compensazione degli obblighi di servizio pubblico pagabile a Tirrenia, mentre eventuali perdite sostenute durante tale periodo erano sostenute dall'impresa stessa ([75]).

(203) In secondo luogo, Tirrenia in AS ha altresì incluso i dati sui passeggeri relativi alle rotte gestite in regime di servizio pubblico da Tirrenia nel 2010 e nel 2011. Su tale base, Tirrenia in AS sostiene che le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d) della decisione SIEG del 2011 e all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della decisione SIEG del 2005 sono soddisfatte. Inoltre, dato che la compensazione corrisposta in base alla proroga delle convenzioni iniziali è stata asseritamente liquidata nel contesto della procedura di infrazione, anche la condizione stabilita rispettivamente all'articolo 2, paragrafo 4, della decisione SIEG del 2011 e all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione SIEG del 2005 risulta essere soddisfatta.

(204) Inoltre Tirrenia in AS ha affermato di non aver ricevuto sovracompensazioni dallo Stato. In particolare, la società ha sottolineato che durante il periodo in cui era in amministrazione straordinaria (dal mese di settembre del 2010 al mese di luglio del 2012) l'importo della sovvenzione è stato di circa 20 milioni di EUR inferiore in termini assoluti e di circa il 25 % inferiore in termini relativi rispetto all'importo medio delle sovvenzioni ricevute dall'impresa nei precedenti due anni (2008-2009). Tirrenia in AS ha osservato che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta fino alla fine del 2009 ha consentito a Tirrenia di trovare un equilibrio tra costi e ricavi e di continuare a operare nonostante il graduale deterioramento della sua situazione economica e finanziaria. Nel corso del tempo Tirrenia è diventata maggiormente dipendente dalle sovvenzioni in quanto i suoi altri ricavi non tenevano il passo degli aumenti dei costi sostenuti per lo svolgimento del servizio pubblico. Tuttavia, dal 2010 in poi l'importo della compensazione è stato limitato dalla legge del 2009 risultando significativamente inferiore rispetto agli anni precedenti. Tirrenia in AS ha sostenuto che per questo motivo la sovvenzione pubblica non era stata in grado di coprire i costi di esercizio sostenuti da Tirrenia sulle rotte in questione. Di conseguenza Tirrenia in AS conclude che non può esservi stata alcuna sovracompensazione durante gli anni di proroga della convenzione iniziale.

([74]) Tirrenia in AS fa riferimento alla sentenza della Corte del 10 maggio 2005, *Italia/Commissione*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275; e del 4 marzo 2009, *Tirrenia di Navigazione/Commissione*, cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Tirrenia in AS aggiunge che anche durante l'alta stagione, Tirrenia doveva rispettare i requisiti stabiliti nella convenzione in materia di frequenza di collegamenti e numero di traghetti per rotta e doveva altresì applicare tariffe ridotte ai residenti e a categorie particolari di passeggeri. Tirrenia era comunque libera di stabilire le tariffe per tutti gli altri passeggeri in condizioni di concorrenza.

5.1.3. *Sulla presunta proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia*

(205) Per quanto concerne il rimborso dell'aiuto per il salvataggio approvato con decisione del 2010, Tirrenia in AS ricorda che il 16 maggio 2011 le autorità italiane hanno informato la Commissione del fatto che le amministrazioni straordinarie di Tirrenia e Siremar avrebbero rimborsato l'aiuto per il salvataggio a seguito del completamento della vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar, utilizzando i proventi della vendita. Dato che il 23 maggio 2011 il ministero dello Sviluppo economico ha autorizzato l'aggiudicazione del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN e il 25 luglio 2011 è stato firmato il contratto di vendita, tanto le autorità italiane quanto Tirrenia in AS hanno ritenuto all'epoca che l'aiuto potesse essere ripagato entro il 28 agosto 2011 come richiesto. Tirrenia in AS ha osservato che il perfezionamento della vendita era stato ritardato da eventi imprevisti e che pertanto Tirrenia in AS aveva dovuto gestire i suoi servizi per un arco di tempo considerevolmente superiore a quello previsto, sostenendo i costi associati. L'importo dell'aiuto per il salvataggio è stato comunque ripagato integralmente allo Stato da Tirrenia in AS mediante un pagamento unico effettuato il 18 settembre 2012, ossia soltanto 48 giorni dopo il pagamento della prima rata da parte di CIN, che è stato accreditato il 1º agosto 2012.

(206) In relazione al requisito di cui al punto 25, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, Tirrenia in AS ha osservato quanto segue. Il piano di liquidazione per Tirrenia era stato pubblicato sul sito web dell'amministrazione straordinaria ([76]) molto prima della scadenza del termine semestrale di cui sopra. Tirrenia in AS ha aggiunto che eventuali informazioni rilevanti in merito ai successivi progressi del processo di privatizzazione, che dichiarava consistere sostanzialmente in un piano di ristrutturazione come definito dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, erano state fornite regolarmente alla Commissione tanto per il procedimento relativo all'aiuto di Stato quanto per quello di autorizzazione della concentrazione. Tirrenia in AS ha quindi sostenuto che la Commissione era pienamente informata e che tale piano era fattibile, coerente e di ampia portata al fine di ripristinare la redditività di Tirrenia come richiesto dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(207) Tirrenia in AS ha inoltre sostenuto che Tirrenia ha cessato di essere un'impresa in difficoltà non appena ha ricevuto l'aiuto per il salvataggio che le ha consentito di svolgere il servizio pubblico regolarmente, gestendo nel contempo debitamente il processo di liquidazione. A suo avviso, nel periodo in questione tali attività sono state svolte regolarmente e senza nessuna delle perturbazioni che solitamente contraddistinguono un'impresa in difficoltà. Tirrenia in AS ha aggiunto che il completamento della privatizzazione è coinciso con la completa attuazione del piano di ristrutturazione. Ciò ha comportato modifiche strutturali in termini di organizzazione e gestione di Tirrenia che hanno garantito il suo ritorno alla redditività nel lungo termine. Infine, Tirrenia in AS ha sottolineato che la decisione del 2010 ha confermato che il principio una tantum è stato rispettato anche per quanto concerne il passato, ossia in relazione alla compensazione per gli obblighi di servizio pubblico. Di conseguenza, Tirrenia in AS ha sostenuto che le autorità italiane possono aver nutrito legittime aspettative in merito al fatto che tale compensazione non comportava alcun aiuto di Stato.

5.1.4. *Sulla nuova convenzione*

(208) Per quanto concerne la procedura seguita, Tirrenia in AS ha sostenuto che l'Italia aveva notificato la nuova convenzione alla Commissione il 10 gennaio 2012 soltanto per motivi di certezza del diritto. Di conseguenza Tirrenia in AS ha espresso disaccordo in merito alla decisione del 2012 della Commissione secondo la quale tale misura poteva costituire un aiuto illegale, concesso in violazione dell'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

(209) Sugli aspetti di merito, Tirrenia in AS ha risposto ai dubbi della Commissione relativi alla conformità della misura rispetto alle condizioni di cui alla decisione SIEG del 2011.

(210) In particolare, Tirrenia in AS ha sostenuto che, alla luce dei dati sui passeggeri per il 2010 e il 2011, la soglia relativa ai passeggeri fissata dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG del 2011 non era stata violata. Inoltre, dato che la durata della nuova convenzione è di otto anni, essa non supera il massimo di 10 anni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione SIEG del 2011. Inoltre Tirrenia in AS ha sostenuto che, alla luce dell'esito della procedura di infrazione (cfr. anche sezione 5.1.1) e in seguito alla privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia, anche la condizione di cui all'articolo 2, paragrafo 4, della decisione del 2011 risultava rispettata.

(211) Tirrenia in AS ha sottolineato che l'articolo 3 della nuova convenzione definisce in maniera chiara i servizi da fornire, mentre il suo allegato A stabilisce nel dettaglio le tipologie delle navi da utilizzare e le fasce orarie da coprire, specificando i requisiti per il servizio serale e notturno e i vincoli tariffari. Tirrenia in AS ha aggiunto altresì che la nuova convenzione stabilisce norme dettagliate in merito ai parametri per il calcolo, il controllo e il riesame della compensazione, nonché disposizioni per evitare e recuperare eventuali sovracompensazioni e requisiti

([76]) Cfr. http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/.

vincolanti che trattano aspetti essenziali (prezzo, qualità e quantità) dei servizi forniti. Per ciascuna rotta, le tariffe massime applicabili per persona o veicolo sono stabilite nell'allegato A della nuova convenzione che distingue tra tariffe standard e tariffe ridotte per i residenti delle isole. La compensazione annua per gli obblighi di servizio pubblico è fissata per tutta la durata della convenzione. Tuttavia, esiste un meccanismo per il riesame ogni tre anni dei parametri economici di riferimento, nonché una clausola di salvaguardia a favore di entrambe le parti in caso di cambiamenti imprevisti e strutturali, al di sopra di una soglia fissa, per determinati parametri economici. Infine, Tirrenia in AS ha sottolineato che al fine di garantire il pieno rispetto dei requisiti di cui sopra, la nuova convenzione ha introdotto un sistema rigoroso e completo di sanzioni per l'operatore del servizio, basato sul principio della deterrenza. Inoltre, i ministeri incaricati della vigilanza hanno la facoltà di effettuare ispezioni e controlli e ottenere informazioni per valutare l'adempimento degli obblighi previsti dalla convenzione.

5.1.5. *Sulla privatizzazione di Tirrenia e il pagamento differito del prezzo di acquisto da parte di CIN*

(212) Nella sua risposta alla decisione del 2011, Tirrenia in AS ha sottolineato che la privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia era assolutamente in linea con le norme in materia di aiuti di Stato. In particolare, l'impresa ha fatto riferimento alla giurisprudenza relativa alla causa GRAWE ([77]), secondo la quale quando un'impresa di proprietà statale viene privatizzata, si può presumere che il prezzo di mercato corrisponda all'offerta più alta ricevuta, laddove tale offerta sia credibile e abbia un valore economico.

(213) Nella sua risposta alla decisione del 2012, Tirrenia in AS ha ricordato le fasi principali della procedura di gara e gli sviluppi successivi, rilevando che il commissario straordinario ha concepito e condotto la procedura di gara nel modo ritenuto più appropriato per garantire l'ottenimento del massimo valore possibile e che tale commissario era tenuto per legge ad adottare garanzie che assicurassero la trasparenza, l'imparzialità e l'equità della procedura di gara.

(214) Tirrenia in AS ha inoltre sostenuto che la procedura di gara non era soggetta a condizioni idonee di per sé a determinare una riduzione del valore degli attivi messi in vendita o a diminuire il numero dei potenziali acquirenti. In particolare, ciò vale per le condizioni menzionate nella decisione del 2011 relative a: i) il mantenimento dei livelli di occupazione e ii) il raggruppamento delle navi con gli obblighi di servizio pubblico in un'unica procedura di gara. Per quanto concerne il primo punto, Tirrenia in AS ha sottolineato che si tratta di una disposizione obbligatoria stabilita da un atto legislativo di natura generale e applicabile senza distinzioni. Per quanto riguarda il secondo punto, Tirrenia in AS ha osservato che la possibilità di utilizzare la flotta del ramo d'azienda per gestire le rotte del servizio pubblico stabilite nella convenzione sembra costituire un'opportunità aziendale redditizia piuttosto che un aspetto negativo che incide sul valore del ramo d'azienda messo in vendita, in particolare in un'epoca di recessione per il settore dei trasporti marittimi.

(215) Per quanto concerne la questione specifica del pagamento differito di parte del prezzo di acquisto pagato da CIN, Tirrenia in AS ha sostenuto che tale aspetto non poteva essere valutato separatamente dalla privatizzazione nel suo complesso. Tirrenia in AS ha sottolineato che la procedura di gara era stata concepita in maniera tale da tutelare integralmente i principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione. Di conseguenza, nonché sulla base della giurisprudenza degli organi giurisdizionali dell'Unione ([78]), Tirrenia in AS ha sostenuto che l'esito di tale procedura di gara corrispondeva al prezzo di mercato. La decisione di consentire pagamenti rateali faceva parte delle dinamiche della procedura di gara ed era dovuta alla mancanza di altre offerte finali in concorrenza con quella presentata da CIN. Tirrenia in AS ha sostenuto che la concessione della possibilità di effettuare un pagamento differito di parte del prezzo di acquisto non costituisce un intervento selettivo a favore di CIN, tanto più che tutti gli offerenti potenziali sono stati informati della disposizione relativa al parziale pagamento rateale inclusa nell'offerta di CIN e sono stati invitati a presentare offerte concorrenziali.

(216) Per questi motivi, Tirrenia in AS ha sostenuto che i dubbi della Commissione circa la privatizzazione di Tirrenia, compreso il pagamento rateale del prezzo di acquisto, non siano giustificati.

([77]) Sentenza del Tribunale del 28 febbraio 2012, *Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Commissione europea*, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Tirrenia in AS fa riferimento alla sentenza del Tribunale del 28 febbraio 2012, *Land Burgenland e Austria/Commissione*, cause riunite T 268/08 e T 281/08, ECLI:EU:T:2012:90, punti 70, 72 e 87.

5.1.6. *Sull'assenza di continuità economica tra Tirrenia e CIN*

(217) Tirrenia in AS ha comunicato le seguenti caratteristiche della privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia: la portata del trasferimento (attivi e passivi); l'attività economica, la manodopera e l'identità delle parti; il prezzo di vendita; la logica e le tempistiche dell'operazione. Tirrenia in AS ha sostenuto che nel caso di specie, tutti questi aspetti suggeriscono una discontinuità economica tra l'amministrazione straordinaria che ha venduto il ramo d'azienda di Tirrenia e CIN.

(218) In particolare Tirrenia in AS ha sostenuto che la portata del trasferimento a CIN sia più limitata rispetto a quanto inizialmente previsto, dato che è stata messa in vendita soltanto l'unità operativa che svolgeva il servizio pubblico e non Tirrenia nella sua totalità (compresa Siremar). Inoltre, all'atto del perfezionamento della vendita, tutti i passivi in sospeso collegati agli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia sono stati annullati.

(219) Tirrenia in AS ha osservato altresì che la natura stessa dell'operazione, ossia il conseguimento della privatizzazione, implicava una evidente discontinuità dell'attività economica in termini di struttura organizzativa, processi decisionali, criteri di gestione e strategie aziendali. Inoltre, dopo che l'AGCM ha esaminato l'operazione, l'attività della nuova impresa privata è stata oggetto di misure restrittive ([79]) le quali, oltre al loro obiettivo previsto (ossia promuovere la concorrenza), hanno altresì aumentato la discontinuità economica tra il venditore e l'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia.

(220) Inoltre, come previsto dall'articolo 56, comma 3-bis, del decreto-legge 270/1999, l'articolo 2112 del codice civile non si applica alla vendita di imprese che forniscono servizi pubblici essenziali, garantendo che in tal modo non vi sia continuità nella manodopera. Inoltre, Tirrenia in AS ha ricordato che un esperto indipendente aveva fissato il prezzo di vendita minimo e che la procedura di vendita era stata trasparente e non discriminatoria e che l'unico criterio di aggiudicazione era stato il prezzo più elevato.

(221) Infine, Tirrenia in AS ha sottolineato che la procedura di gara per il ramo d'azienda di Tirrenia era stata lanciata nel settembre del 2010 e aveva condotto alla firma del contratto di vendita con CIN il 25 luglio 2011, mentre la Commissione ha avviato il procedimento formale di indagine con la sua decisione del 5 ottobre 2011. Di conseguenza, l'operazione non avrebbe potuto avere lo scopo di eludere le norme in materia di aiuti di Stato. Al contrario, l'operazione mirava a liberalizzare il settore dei trasporti marittimi, come imposto dal regolamento sul cabotaggio marittimo, tramite una privatizzazione.

5.2. **Osservazioni di CIN**

(222) Le risposte di CIN alla decisione del 2011 e a quella del 2012 sono riepilogate nelle sezioni che seguono e riguardano principalmente il processo di privatizzazione.

5.2.1. *Sulla trasparenza della procedura di vendita*

(223) CIN afferma che la vendita di Tirrenia, che era in amministrazione straordinaria dopo essere stata dichiarata insolvente, ha avuto luogo mediante una procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria secondo le modalità di cui all'articolo 4, comma 4-quater, del decreto-legge 347/2003. Secondo CIN la possibilità prevista dal decreto-legge 134/2008 di selezionare l'acquirente mediante trattative private è indubbiamente soggetta al rispetto dei principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione.

(224) Per quanto riguarda questa stessa questione, CIN fa riferimento a un comunicato stampa del 5 ottobre 2011 di Tirrenia in AS nel quale si osserva che: «le suddette procedure ([80]) si sono svolte secondo criteri di gara pienamente rispettosi dei principi di trasparenza e non discriminazione, escludendo sin dal principio la possibilità di addivenire ad una cessione a trattativa privata», «al fine di assicurare procedure di gara aperte al più ampio numero possibile di

([79]) Tali misure comprendono: 1) l'obbligo per Moby di cessare il servizio merci sulla rotta Livorno-Cagliari, nel caso in cui un nuovo operatore manifesti il suo interesse a effettuare tale servizio; 2) l'obbligo per Moby di cessare il servizio Genova-Porto Torres in maniera tale da evitare sovrapposizioni delle operazioni con CIN; 3) l'obbligo per Moby e CIN di vendere ad altri operatori il 10 % della capacità di trasporto mista passeggeri e merci su ciascuna delle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Olbia e 4) l'obbligo per Moby e CIN di astenersi dal firmare e rescindere qualsiasi accordo di code sharing o di altro tipo per la vendita di biglietti con concorrenti o parti correlate a concorrenti sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova -Porto Torres e Genova-Olbia.

([80]) Riguardanti la vendita dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar (nostra nota).

operatori di mercato, il perimetro dei compendi aziendali oggetto di cessione è stato limitato ai soli asset e rapporti contrattuali funzionalmente indispensabili allo svolgimento del servizio pubblico, disponendo separate procedure di vendita per ogni ulteriore bene facente capo alle Società» e «nessun obbligo o onere aggiuntivo rispetto a quanto previsto dalla legge è stato posto a carico dei potenziali acquirenti».

(225) Per quanto concerne le modalità di pubblicazione della procedura di gara e della sua attuazione successiva, CIN ha formulato le osservazioni che seguono.

(226) Innanzitutto l'invito a manifestare interesse è stato pubblicato non soltanto sul sito web di Tirrenia e su altri siti web, ma anche sui principali quotidiani nazionali ed esteri, tanto in italiano quanto in inglese. Inoltre, il termine iniziale per rispondere all'invito è stato prorogato di quasi un mese, fino al 20 ottobre 2010. Di conseguenza, tutti gli offerenti potenziali, nazionali e internazionali, hanno avuto un ampio margine di tempo per presentare le loro manifestazioni di interesse e ottenere le informazioni necessarie per preparare un'offerta per l'acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia.

(227) Più di 20 parti hanno manifestato interesse. Di conseguenza CIN ritiene che il punto di vista della Commissione secondo il quale la procedura di vendita non sarebbe in linea con le prescrizioni in materia di trasparenza in quanto si fonderebbe su trattative private sia interamente infondato. Durante la fase della dovuta diligenza, a tutti gli offerenti è stato dato adeguato accesso a tutte le informazioni pertinenti sul ramo d'azienda di Tirrenia. In particolare, tutti i dettagli tecnico-legali ed economico-finanziari necessari per formulare l'offerta (compresa la descrizione dettagliata del perimetro degli attivi messi in vendita, il piano industriale, la relazione di dovuta diligenza del fornitore e il progetto del nuovo accordo di servizio pubblico) sono stati messi a disposizione dei potenziali offerenti.

(228) CIN conclude che non sembra possibile dubitare del fatto che tutti i soggetti potenzialmente interessati ad acquisire il ramo d'azienda di Tirrenia, tanto in Italia quanto all'estero, siano stati in grado di manifestare il loro interesse e poi abbiano avuto accesso, nel rispetto di disposizioni trasparenti e non discriminatorie, ai documenti necessari per presentare un'offerta dettagliata.

5.2.2. *Sul perimetro della privatizzazione*

(229) Nella sua risposta CIN afferma che proprio al fine di ottenere il prezzo di vendita più elevato, il commissario straordinario ha limitato l'oggetto della vendita del ramo d'azienda di Tirrenia ai soli attivi e contratti necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

(230) In particolare, tutte le navi incluse nella vendita sono strettamente necessarie per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in quanto sono esattamente le stesse navi utilizzate da Tirrenia sulle rotte oggetto degli obblighi di servizio pubblico nel quadro della convenzione. Per quanto concerne le rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres e Napoli-Palermo per le quali la compensazione pubblica viene riconosciuta soltanto durante la bassa stagione, le stesse navi vengono utilizzate per effettuare il servizio in alta stagione. CIN sostiene che dato che tali navi erano collegate agli obblighi di servizio pubblico ed essenziali per la fornitura di tali obblighi per due terzi dell'anno, esse siano state incluse necessariamente nel perimetro della vendita del ramo d'azienda.

(231) Infine CIN osserva che il commissario straordinario ha avviato procedure separate per la vendita degli attivi di Tirrenia che non erano necessari per operare i collegamenti di servizio pubblico. Tali procedure comprendono tanto quelle per la vendita dei beni immobili e delle opere d'arte di Tirrenia quanto, aspetto ancora più importante, quelle per la vendita di sei navi di proprietà di Tirrenia non necessarie allo svolgimento del servizio pubblico nel quadro della convenzione.

5.2.3. *Sulle condizioni imposte agli offerenti*

(232) Per quanto riguarda la condizione relativa al mantenimento dei livelli di impiego, CIN afferma che l'unico obbligo imposto a tale riguardo deriva dalla legislazione applicabile, ossia l'articolo 63, comma 2, del decreto-legge 270/1999 e non è stato pertanto imposto dal commissario straordinario nel caso specifico di Tirrenia.

(233) CIN sottolinea che l'articolo 2112 del codice civile italiano prevede che in caso di trasferimento di azienda, il rapporto di lavoro continui con il concessionario e il lavoratore conservi tutti i diritti che ne derivino. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 56, comma 3-bis, del decreto-legge 270/1999, tale regime ordinario non è applicabile in caso di trasferimento di rami d'azienda in regime di amministrazione straordinaria. Di conseguenza, alla luce della durata limitata dell'obbligo specifico di cui all'articolo 63, comma 2, del decreto-legge 270/1999 (due anni soltanto) e del fatto che tale obbligo era limitato al «personale essenziale» per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, CIN sostiene che non sia possibile affermare che tale obbligo abbia ridotto il valore di mercato del ramo d'azienda di Tirrenia.

(234) Per quanto concerne le preoccupazioni della Commissione in merito all'imposizione all'aggiudicatario del vincolo di adempiere agli obblighi di servizio pubblico, CIN osserva quanto segue. Non vi sarebbero prove del fatto che una procedura concepita diversamente avrebbe potuto produrre un risultato diverso, in particolare un prezzo di acquisto più elevato. Al contrario, secondo l'impresa, la scelta di aggiudicare i contratti di servizio pubblico, e quindi la compensazione concessa su tale base, unitamente agli attivi strettamente necessari per la fornitura di tali servizi, avrebbe garantito un livello più elevato di concorrenza tra i potenziali offerenti.

(235) Al fine di perseguire questo obiettivo, il commissario straordinario avrebbe pertanto agito correttamente: i) limitando il perimetro del ramo d'azienda messo in vendita agli attivi e ai contratti funzionalmente essenziali per la fornitura del servizio pubblico e ii) imponendo agli acquirenti soltanto gli obblighi previsti dalla legge. CIN ritiene che tale obiettivo sia stato sicuramente raggiunto dato che ben 21 parti nazionali, europee e di paesi terzi hanno presentato manifestazioni di interesse per l'acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia.

5.2.4. *Sul prezzo di acquisto*

(236) CIN ritiene ingiustificati i dubbi della Commissione in merito alla possibilità che il prezzo ottenuto per il ramo d'azienda di Tirrenia non sia stato il migliore possibile. Secondo CIN, il prezzo di acquisto potrebbe essere considerato persino superiore a quello di mercato. In particolare, CIN fa riferimento al fatto che uno degli operatori che ha manifestato interesse per l'acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia, ossia […], ha sostenuto che il prezzo stabilito dall'esperto indipendente nominato dal ministero (380 000 000 EUR) fosse troppo elevato ([81]). Secondo CIN ciò significa implicitamente che un investitore privato ha considerato eccessivo il prezzo di acquisto pagato da CIN, che era in effetti superiore a quello fissato dall'esperto. Di conseguenza, CIN ritiene che non sia possibile mettere in discussione il fatto che la procedura abbia portato alla determinazione del prezzo più alto.

(237) In ogni caso CIN sottolinea che in caso di offerte multiple per il ramo d'azienda di Tirrenia, il criterio di aggiudicazione sarebbe stato il prezzo offerto più elevato. Inoltre, come richiesto dal decreto-legge 347/2003, il prezzo di acquisto non poteva in ogni caso essere inferiore al prezzo di mercato stabilito mediante una valutazione indipendente.

(238) Alla scadenza del termine del 15 marzo 2011 per la presentazione di offerte vincolanti, CIN è stata l'unica impresa ad aver presentato un'offerta di acquisto valida e vincolante che soddisfaceva i requisiti elencati nella lettera relativa alla procedura. A seguito di una richiesta del commissario straordinario, il 14 aprile 2011 CIN ha presentato ulteriori chiarimenti e un'offerta finale vincolante al fine di allineare pienamente la sua offerta alla valutazione effettuata dall'esperto nominato dal ministero. In questo contesto Tirrenia in AS anziché aggiudicare immediatamente la gara a CIN, ha agito cercando di assicurare il massimo livello di concorrenza tra gli offerenti. Di conseguenza, l'offerta vincolante di CIN è stata messa a disposizione nella sala dati e tutti gli offerenti ammessi alla fase della dovuta diligenza sono stati invitati a presentare offerte di acquisto migliorative. Tuttavia, alla scadenza del termine (prorogato al 19 maggio 2011) fissato per quest'ultima serie di offerte, non sono state ricevute altre offerte.

(239) CIN osserva che quanto precede è confermato da Tirrenia in AS la quale, nel comunicato stampa di cui sopra del 5 ottobre 2011, ha affermato anche che: «ai fini dell'aggiudicazione della gara e dell'eventuale raffronto delle offerte, il ricorso esclusivamente al criterio del prezzo più alto, fermo restando che — in conformità a quanto previsto dalla legge — lo stesso non avrebbe comunque potuto essere inferiore al valore di mercato dei compendi aziendali come determinato, con perizia giurata, da primaria istituzione finanziaria in funzione di esperto indipendente» e che «con riferimento alla procedura relativa a Tirrenia, a seguito della presentazione da parte di Compagnia Italiana di Navigazione di un'offerta d'acquisto vincolante coerente con il valore economico del compendio aziendale si è provveduto, onde assicurare la più ampia trasparenza della gara, a rendere noti i termini e le condizioni di tale proposta a tutti i soggetti interessati alla procedura, garantendo agli stessi un ampio periodo di tempo per effettuare rilanci, senza tuttavia ricevere alcuna offerta migliorativa».

([81]) La Commissione ha preso in considerazione questo fatto anche nel suo procedimento riguardante la concentrazione proposta tra CIN e il ramo d'azienda di Tirrenia (caso M.6362, successivamente chiuso dato che la notifica è stata ritirata dalle parti).

5.2.5. *Sul pagamento differito di parte del prezzo di acquisto*

(240) In merito a questa questione, CIN ha osservato quanto segue. Il differimento del pagamento senza l'applicazione di interessi riguarda soltanto 180 000 000 EUR, rispetto al prezzo totale di acquisto di 380 100 000 EUR. CIN sottolinea inoltre che il pagamento differito è correlato alla natura dell'oggetto della vendita, ossia un segmento di attività il cui valore effettivo dipende dal pagamento effettivo, nel corso di un periodo di otto anni, degli importi di compensazione previsti dalla nuova convenzione. CIN sostiene che anche l'esperto indipendente ha tenuto conto di tale aspetto nella sua relazione di valutazione del ramo d'azienda di Tirrenia ([82]).

(241) Inoltre CIN osserva che anche il differimento parziale del pagamento senza applicazione di interessi faceva parte della procedura di gara nella misura in cui l'offerta vincolante di CIN, che comprendeva tale condizione, è stata messa a disposizione nella sala dati. Tutti gli altri offerenti sono stati invitati dal commissario straordinario a presentare un'offerta più elevata. Non essendo pervenuta alcuna offerta migliorativa, CIN sostiene che il venditore abbia raggiunto le migliori condizioni di pagamento effettivamente disponibili sul mercato. In altri termini, secondo il parere di CIN, l'inclusione di un differimento parziale del pagamento senza l'applicazione di interessi ha rappresentato in questo caso l'opzione più favorevole e, in ultima analisi, l'unica possibilità di ottenere il pagamento di un prezzo commisurato al valore del ramo d'azienda di Tirrenia.

5.2.6. *Sulla compensazione degli obblighi di servizio pubblico da versare a CIN ai sensi della nuova convenzione*

(242) CIN osserva che, al momento della sua comunicazione (ossia nel mese di marzo del 2013), era l'unico operatore attivo su pressoché tutte le rotte oggetto della nuova convenzione. Soltanto sulla rotta di servizio misto tra Napoli e Palermo (gestita ai sensi della convenzione esclusivamente durante la bassa stagione) è presente un altro operatore, ossia Grandi Navi Veloci dal 2011 (in collaborazione con SNAV che era già attiva su questa rotta prima del 2011). Tuttavia, CIN ritiene che questo operatore non offra servizi comparabili ai propri. Fatta eccezione per questa rotta, CIN ritiene che alla luce dell'assenza di concorrenti sulle rotte oggetto della convenzione non vi possano essere distorsioni della concorrenza ed effetti sugli scambi all'interno dell'Unione. Di conseguenza, la compensazione corrisposta sulla base della nuova convenzione non può, secondo il punto di vista di CIN, costituire un aiuto di Stato (fatta eccezione, eventualmente, per la rotta Napoli-Palermo).

(243) Inoltre, CIN sostiene altresì che la compensazione corrisposta sulla base della nuova convenzione non le conceda alcun vantaggio economico. In particolare, CIN ritiene che i quattro criteri Altmark siano rispettati e che i dubbi della Commissione a tale proposito non siano giustificati. CIN sottolinea che non vi sono operatori concorrenti sulle rotte pertinenti e che tale circostanza giustificherebbe, di per sé, tanto la necessità di imporre obblighi di servizio pubblico a CIN quanto la corrispondente compensazione. CIN aggiunge che, in ogni caso, qualsiasi presenza temporanea di un operatore «concorrente» ([83]) per CIN sulle rotte oggetto della compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della nuova convenzione non ridurrebbe di per sé gli obblighi di servizio imposti a CIN in relazione alla rotta interessata. Mentre CIN è tenuta a garantire la continuità del servizio su queste rotte, gli operatori «concorrenti» sono liberi di ridurre, sospendere o cancellare i loro servizi programmati. Inoltre, a differenza di CIN, tali operatori possono decidere liberamente la frequenza, la capacità, la qualità e la tariffa di tali servizi.

(244) In relazione al terzo criterio Altmark CIN non concorda con la valutazione della Commissione secondo la quale il premio di rischio del 6,5 % sarebbe troppo elevato dato che tale impresa non si assumerebbe rischi ai quali sarebbero normalmente esposti gli operatori di servizi di questo tipo. A questo proposito, CIN osserva di essere tenuta a mantenere le frequenze minime di servizio e ad applicare i massimali tariffari previsti dalla nuova convenzione, anche quando il mercato non giustifica tali frequenze oppure i massimali tariffari si rivelano essere troppo bassi ed economicamente non sostenibili. Di conseguenza CIN ritiene di assumersi un rischio, legato

([82]) In particolare, CIN fa riferimento alla pagina 6 della relazione alla quale l'esperto chiarisce che «il Range è stato individuato sul presupposto della continuità della convenzione di pubblico servizio tra il Compendio e lo Stato italiano e sull'erogazione dei relativi contributi secondo lo schema di convenzione vigente e puntualmente riflesso nel Piano del Compendio alla base del Range. […] A titolo meramente indicativo, una riduzione dei contributi del 10,0 % potrebbe determinare, ferme restando tutte le altre assunzioni del Piano predisposto dal management della società, un decremento del Range pari a circa EUR 35 milioni».

([83]) CIN sottolinea che i servizi occasionali effettivamente offerti da operatori «concorrenti» non sono assolutamente comparabili, né in termini di frequenza dei collegamenti (i quali, quando esistono, sono essenzialmente limitati all'alta stagione) né di frequenze offerte, ai servizi garantiti da CIN sulla base degli obblighi di servizio pubblico stipulati nella nuova convenzione.

all'incertezza della domanda del mercato, che non incide su altri operatori ([84]). CIN è inoltre tenuta a sostenere il costo, per almeno tre anni, di possibili cambiamenti delle variabili economiche di riferimento (che sono state utilizzate per fissare la compensazione pubblica) che possono rendere la compensazione pubblica insufficiente a coprire gli obblighi di servizio pubblico. In presenza di serie e gravi circostanze (quali una crisi specifica del settore) CIN deve accettare una riduzione dei ricavi o un aumento dei costi (al netto dei costi di carburante) che incidono fino al 3 % sul rapporto ricavi/costi previsto e, in ogni caso, deve accettare una riduzione dei ricavi o un aumento dei costi nel primo anno di ciascun periodo di esercizio triennale (cfr. considerando 107). CIN sottolinea altresì che i parametri economici sulla base dei quali è stata fissata la compensazione sono stati determinati prendendo in considerazione la situazione esistente nel 2009. Secondo CIN, il numero di passeggeri trasportati da allora è calato, mentre i costi (ad esempio diritti e spese portuali, costi di assicurazione e manutenzione) sono aumentati. Per questi motivi, CIN ritiene che il premio di rischio percepito non possa determinare una sovracompensazione e che pertanto il terzo criterio Altmark sia soddisfatto.

(245) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione in merito al quarto criterio Altmark, CIN ha osservato quanto segue. La procedura di gara ha riguardato soltanto gli attivi dell'impresa strettamente necessari per svolgere gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella nuova convenzione (e non l'impresa nel suo complesso come suggerito nella decisione del 2012). Secondo CIN tale gara è stata realizzata mediante una procedura trasparente, incondizionata e non discriminatoria che ha reso possibile l'ottenimento del miglior prezzo di vendita effettivamente possibile. CIN ritiene che ciò abbia consentito all'aggiudicatario di soddisfare gli obblighi di servizio pubblico stipulati nella nuova convenzione nella maniera più efficiente possibile utilizzando (soltanto) gli attivi necessari ed essenziali per lo svolgimento di tali servizi. CIN non concorda nemmeno con il punto di vista della Commissione secondo il quale offerenti potenziali già dotati delle loro navi e dei loro equipaggi avrebbero potuto effettuare il servizio a un costo inferiore. A tale proposito CIN osserva che tali operatori utilizzerebbero di norma tali navi per gestire i loro servizi e non sarebbero quindi disponibili per fornire servizi aggiuntivi quali quelli oggetto della procedura di gara, a maggior ragione nei casi in cui si applicano rigorosi vincoli relativi alla capacità delle navi e alla frequenza dei servizi, come richiesto dalla nuova convenzione. Per tutte le ragioni di cui sopra, CIN conclude che anche il quarto criterio Altmark risulta soddisfatto.

(246) Sebbene CIN ritenga che la compensazione pagata ai sensi della nuova convenzione non costituisca un aiuto di Stato, per ragioni di completezza ha risposto comunque ai dubbi della Commissione in merito alla compatibilità della presente compensazione con il mercato interno. In particolare, CIN rileva che questa misura, anche qualora costituisca un aiuto di Stato, soddisfa le condizioni di cui alla decisione SIEG del 2011. A tale proposito, CIN osserva che la durata della nuova convenzione è inferiore a dieci anni, come richiesto dall'articolo 2, paragrafo 2, della decisione SIEG del 2011. Inoltre, tutte le rotte gestite ai sensi della nuova convenzione (in alcuni casi, soltanto durante la bassa stagione) avevano avuto meno di 300 000 passeggeri negli anni 2010 e 2011 (i due anni precedenti l'incarico), rispettando quindi l'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della decisione SIEG del 2011. Infine, CIN fa riferimento alla sua risposta concernente il primo e il terzo criterio Altmark per quanto riguarda i dubbi della Commissione in merito all'effettiva esistenza dei servizi di interesse economico generale e alla proporzionalità della compensazione riconosciuta.

5.2.7. *Sulla (assenza di) continuità economica tra Tirrenia e CIN*

(247) CIN osserva che la Commissione ha sviluppato sostanzialmente la nozione di continuità economica tra due imprese, ai fini degli aiuti di Stato, facendo riferimento a casi specifici nei quali le imprese beneficiarie di aiuti hanno trasferito la parte o le parti redditizie della loro attività ad altre imprese di proprietà o controllate dalle stesse, anche indirettamente. Alla luce di ciò, CIN ritiene che la privatizzazione del ramo d'impresa di Tirrenia non rientri assolutamente in tale casistica in quanto non vi sono rapporti aziendali o di altra natura che legano Tirrenia (e in generale l'ex gruppo Tirrenia) a CIN.

(248) Inoltre CIN rileva che ci sarebbero dei casi, seppur quantitativamente limitati e discutibili, nei quali la verifica della continuità economica è stata applicata dalla Commissione anche al trasferimento di attivi o imprese tra soggetti indipendenti che non presentavano rapporti di natura azionaria. Tuttavia anche se tale verifica dovesse essere applicata al caso in esame (circostanza che CIN contesta), CIN sostiene che non si possa constatare la presenza di una continuità economica per i seguenti motivi.

([84]) CIN è del parere che tale rischio sia particolarmente rilevante perché l'impresa non vanta diritti di esclusiva e, pertanto, non ha la certezza di svolgere i servizi su base esclusiva.

(249) Innanzitutto tra CIN e il proprietario unico di Tirrenia, Fintecna, una società al 100 % di proprietà del ministero italiano dell'Economia e delle finanze, non esistono corrispondenza né rapporti societari. In secondo luogo l'oggetto della vendita comprende soltanto gli attivi e i contratti funzionalmente essenziali per lo svolgimento del servizio pubblico. In terzo luogo, il criterio di aggiudicazione era quello del prezzo più elevato. In quarto luogo l'acquisto da parte di CIN del ramo d'azienda di Tirrenia rientra in una «logica aziendale» specifica e si basa su un piano industriale che si fonda su ipotesi diverse da quelle di Tirrenia. In particolare CIN intende perseguire un piano di ampia portata destinato a ripristinare l'efficienza del ramo d'azienda di Tirrenia. Infine non vi è stato alcun trasferimento automatico di dipendenti a CIN, né il mantenimento dei diritti acquisiti dei dipendenti, bensì soltanto l'obbligo per CIN di mantenere per due anni livelli di impiego necessari per soddisfare gli obblighi di servizio pubblico.

5.2.8. *Ulteriori osservazioni presentate da CIN*

(250) Su richiesta della Commissione, CIN ha fornito dati dettagliati in merito alle rotte gestite nel periodo tra il 20 luglio 2012 e il 31 dicembre 2012, tanto in regime di servizio pubblico quanto in veste di operatore privato, tra cui, tra altri elementi, le seguenti informazioni:

(1) stagione in cui viene effettuato il collegamento (ad esempio alta o bassa stagione, tutto l'anno);

(2) nome e stazza della/e nave/i impiegata/e per effettuare tale collegamento;

(3) numero medio di passeggeri per viaggio;

(4) volume medio di merci (in tonnellate) per viaggio;

(5) ricavi complessivi medi per viaggio (in EUR);

(6) numero medio di dipendenti per viaggio ([85]);

(251) Inoltre CIN ha fornito l'elenco delle rotte per le quali era soggetta all'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, compresa la loro consistenza in termini di periodi dell'anno e stazza lorda minima per la nave o le navi da utilizzare su ciascuna rotta. Infine CIN ha ribadito alcuni degli argomenti forniti nella sua risposta del 1º marzo 2012 alla decisione del 2011, in particolare per quanto riguarda la procedura di privatizzazione, sostenendo che i fatti dimostravano che non era stato concesso alcun vantaggio in virtù del raggruppamento degli obblighi di servizio pubblico con gli attivi necessari per l'adempimento degli stessi e che non erano previste condizioni pregiudizievoli per il prezzo di vendita ([86]).

5.3. **Osservazioni di Pan Med**

(252) Nella sua risposta alla decisione del 2011, Pan Med ha asserito che, nonostante le affermazioni dell'Italia secondo le quali nessun concorrente di Tirrenia fornisce servizi analoghi in termini di frequenza e continuità, vi sono concorrenti che gestiscono servizi quotidiani sui collegamenti Genova-Porto Torres e Napoli-Palermo.

(253) In particolare, secondo Pan Med, per almeno dieci anni Grandi Navi Veloci ha gestito il collegamento Genova-Porto Torres, mentre SNAV gestisce il collegamento Napoli-Palermo (dal 2011, in cooperazione con Grandi Navi Veloci). Inoltre Moby offrirebbe collegamenti tra Livorno e Cagliari. Di conseguenza Tirrenia non sarebbe l'unico operatore su tale collegamento. Inoltre Pan Med ha affermato che i servizi riservati al trasporto merci da Napoli a Cagliari, da Ravenna a Catania e da Livorno a Cagliari non possono costituire effettivi servizi di interesse economico generale nella misura in cui non garantiscono la continuità territoriale ma soltanto una rotta alternativa per veicoli merci che, in assenza di tali collegamenti, utilizzerebbero altri servizi merci esistenti. Pan Med si concentra principalmente sui collegamenti con la Sicilia e fa riferimento alla possibilità alternativa per i veicoli stradali che consiste nell'attraversamento dello Stretto di Messina con il traghetto. Infine Pan Med ha affermato che le tariffe merci asseritamente basse applicate da Tirrenia su tali rotte costituiscono un ostacolo all'ingresso su tale mercato da parte di altri operatori.

([85]) Tale dato comprendeva soltanto il numero del personale dell'equipaggio (personale di bordo, anche in permesso o fuori servizio), senza specificare l'organico di bordo e di terra assegnato a ciascuna rotta. CIN sottolinea inoltre che le norme applicabili forniscono orientamenti precisi in termini di orario di lavoro e sicurezza del personale per garantire una quantità sufficiente e la giusta qualità di personale per ciascun collegamento.

([86]) Cfr. sezioni 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 e 5.2.4 per ulteriori dettagli.

(254) Nella risposta alla decisione del 2012 Pan Med ha affermato che intendeva avviare la gestione di nuove rotte ma che la concorrenza era ostacolata dall'aiuto incompatibile concesso alle società dell'ex gruppo Tirrenia e ai loro acquirenti. I considerando che seguono sintetizzano le osservazioni di Pan Med che si riferiscono esclusivamente a Tirrenia o a tutte le società dell'ex gruppo Tirrenia.

(255) Per quanto concerne l'aiuto per il salvataggio concesso a Tirrenia e Siremar, Pan Med ha sostenuto che dal 28 agosto 2011, data alla quale l'aiuto avrebbe dovuto essere rimborsato, fino al suo effettivo rimborso approssimativamente un anno e due mesi dopo, le due imprese hanno beneficiato di un aiuto per il salvataggio illegale e irregolare, affermando che l'aiuto per il salvataggio non era conforme agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione e non faceva parte di un piano di ristrutturazione completo. Di conseguenza secondo Pan Med si trattava di un aiuto al funzionamento a favore di Tirrenia e Siremar.

(256) In merito alle nuove convenzioni, Pan Med ha espresso le sue osservazioni riguardanti l'effettiva esistenza dei SIEG svolti da CIN e Compagnia delle Isole ('CdI'), sostenendo che né le esigenze delle zone interessate in termini di mobilità delle comunità locali né quelle correlate allo sviluppo economico potevano più giustificare la concessione di una compensazione pubblica agli operatori. Pan Med ha sottolineato che l'obiettivo di garantire la continuità territoriale non dovrebbe essere perseguito mediante raggruppamenti di rotte selezionate arbitrariamente, che nel caso di specie non sembrano riflettere l'interesse generale.

(257) La lettera conteneva inoltre una sintesi preparata da Pan Med sulla situazione della concorrenza sulle rotte di cabotaggio servite in regime di servizio pubblico da CIN e CdI, in cui Pan Med ha concluso che su molte di queste rotte ([87]) sono presenti operatori concorrenti che a suo avviso fornirebbero servizi comparabili. Ciò dimostrerebbe che il mercato sarebbe in grado di soddisfare gli obblighi di servizio pubblico oggetto dell'incarico a CIN e CdI. Inoltre Pan Med ha sottolineato che per talune rotte CIN riceve una compensazione soltanto per i servizi forniti nella bassa stagione mentre durante l'alta stagione sarebbe libera di fissare le proprie tariffe. Secondo Pan Med ciò determina una sovvenzione incrociata indebita utilizzando fondi pubblici. Pan Med ha affermato inoltre che attualmente la Sicilia è servita adeguatamente da sei aeroporti.

(258) Pan Med ha affermato inoltre che attualmente la Sicilia è servita adeguatamente da sei aeroporti ([88]). Per la precisione, i collegamenti aerei tra la regione Sicilia e il continente sono, secondo le tesi di Pan Med, i) comparabili in termini di frequenza, continuità e regolarità con i servizi di trasporto marittimo che ricevono una compensazione pubblica e ii) sufficienti a garantire la mobilità delle comunità locali. Per quanto concerne l'argomentazione dello sviluppo economico, Pan Med ha sottolineato che la maggior parte del trasporto merci in Italia avviene su strada e che i collegamenti con la Sicilia sono ben sviluppati attraverso lo Stretto di Messina. Inoltre, numerosi dei collegamenti marittimi sovvenzionati non sarebbero diretti verso o provenienti da zone remote.

(259) Pan Med sostiene inoltre che la compensazione per lo svolgimento del servizio pubblico consente agli operatori di realizzare profitti superiori a quanto ragionevole e non soddisferebbe quindi il terzo criterio Altmark. Pan Med ha fornito l'esempio di un calcolo dei costi e dei ricavi sulla rotta Ravenna-Catania nel 2010 secondo il quale si otterrebbe un utile di 8,3 milioni di EUR ([89]) e quindi una sovracompensazione a favore del suo operatore, Tirrenia. Pan Med ritiene inoltre che il premio di rischio di 6,5 % stabilito nella delibera del CIPE non sia giustificato dato che CIN non assumerebbe alcun rischio aziendale.

(260) Pan Med ha quindi descritto una serie di nuove rotte che essa intendeva gestire, tra le quali il collegamento Augusta-Ravenna. Pan Med ha affermato che in tal modo avrebbe offerto un servizio continuo lungo il corridoio adriatico che creava collegamenti verso e dalla Sicilia, mettendo a disposizione una maggiore capacità di trasporto merci e collegamenti più completi con il continente. Di conseguenza l'impresa ha affermato che vi sono forze di mercato sufficienti per fornire il SIEG oggetto dell'incarico a CIN sulla rotta Ravenna-Catania. Pan Med ha altresì formulato argomentazioni analoghe relativamente alla rotta Gaeta-Termini Imerese, che l'impresa intende avviare, che sarebbe in concorrenza con quella di Napoli-Palermo gestita da CIN.

([87]) In particolare, Pan Med ha segnalato che Grimaldi gestiva i servizi di trasporto merci sulle linee Ravenna-Catania, Salerno-Cagliari, Palermo-Cagliari, e Trapani-Cagliari. Secondo Pan Med, Moby e Sardinia Ferries effettuavano la rotta Civitavecchia-Olbia su base stagionale mentre Moby operava tutto l'anno sulla rotta Genova-Olbia. Secondo Pan Med, Moby avrebbe effettuato anche un collegamento settimanale tra Civitavecchia e Arbatax.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, nonché gli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria.

([89]) Nella presente decisione la Commissione non valuterà ulteriormente questa affermazione non debitamente corroborata dato che la contabilità analitica fornita dalle autorità italiane mostra che nel 2010 Tirrenia ha registrato una perdita su tale rotta.

(261) Per quanto riguarda il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto per il ramo d'azienda di Tirrenia, Pan Med osserva che la possibilità di pagare a rate non era indicata nell'invito a manifestare interesse per l'acquisto di tale ramo d'azienda né annunciato dal commissario straordinario di Tirrenia o dai suoi consulenti. Se Pan Med fosse stata a conoscenza della possibilità di pagare il prezzo a rate avrebbe valutato seriamente la possibilità di acquisire il ramo d'azienda di Tirrenia. Inoltre Pan Med osserva di aver manifestato a Tirrenia in AS il proprio interesse ad acquistare soltanto la divisione Adriatica di Tirrenia senza però ricevere alcuna risposta.

(262) Infine, nelle conclusioni della sua risposta alla decisione del 2012, Pan Med ha sostenuto che vi sarebbe continuità economica tra Tirrenia e CIN. Per questo motivo Pan Med ritiene che CIN dovrebbe rimborsare l'aiuto ritenuto incompatibile.

5.4. **Osservazioni di Grandi Navi Veloci**

(263) Grandi Navi Veloci ha presentato osservazioni in merito ai seguenti aspetti: i) l'asserita violazione dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo; ii) la compensazione annua per gli obblighi di servizio pubblico; iii) la privatizzazione dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar; iv) la priorità nell'assegnazione degli accosti concessa a Saremar; v) altre misure di aiuto concesse nel contesto delle privatizzazioni; vi) l'illegittimità dell'aiuto già concesso e la necessità di sospendere e recuperare in via provvisoria l'aiuto ([90]). La maggior parte di tali osservazioni riguarda soltanto il caso specifico di Saremar che non rientra nell'ambito di applicazione della presente decisione. I considerando che seguono forniscono una sintesi delle osservazioni più pertinenti per la presente decisione.

(264) Sulla privatizzazione dei rami d'azienda di Tirrenia e Siremar, Grandi Navi Veloci si è detta concorde con il punto di vista preliminare della Commissione, formulato nella decisione del 2011, secondo il quale la procedura non sarebbe stata sufficientemente trasparente e incondizionata per escludere l'esistenza di un aiuto. Inoltre l'impresa ha sostenuto che le autorità italiane stavano ritardando in via indeterminata la privatizzazione delle società del gruppo Tirrenia, nonostante le garanzie asseritamente fornite nel corso degli anni alla Commissione e formalizzate nella decisione del 2001 (considerando 4 e 12) e in quella del 2004 (considerando 5 e 45), aggiungendo che le prospettive della futura privatizzazione erano state utilizzate come moneta di scambio nei confronti della Commissione per consentire il pagamento della compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle società del gruppo Tirrenia fino al 2008.

(265) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti, l'impresa ha menzionato due segnalazioni dell'AGCM secondo cui tale priorità può avere un impatto negativo sulla concorrenza, in particolare se il beneficiario dispone di un diritto esclusivo sugli slot più preziosi dal punto di vista economico. L'impresa non ha contestato il parere preliminare della Commissione secondo il quale la misura non costituisce un aiuto di Stato in quanto non vi è alcuna perdita di risorse statali. L'impresa ha tuttavia sostenuto che il trasferimento della priorità nell'assegnazione degli accosti ai nuovi proprietari delle società dell'ex gruppo Tirrenia, imposto dall'articolo 19-ter, comma 21 della legge del 2009, è di per sé una violazione dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo.

(266) Su richiesta della Commissione, GNV ha altresì fornito dati precisi concernenti la propria attività sulle rotte gestite da Tirrenia/CIN in regime di servizio pubblico. In particolare GNV ha spiegato di gestire le seguenti rotte:

— Genova-Porto Torres: tutto l'anno nel 2009 e nel 2010, dal 1º gennaio 2011 al 5 novembre 2011 e dal 30 marzo 2012 al 16 settembre 2012;

— Genova-Olbia (soltanto alta stagione): dal 22 maggio 2009 al 5 ottobre 2009, dal 28 maggio 2010 al 3 ottobre 2010, dal 27 maggio 2011 al 18 settembre 2011 e dal 1º giugno 2012 al 15 settembre 2012;

— Napoli-Palermo: non attivo su questa rotta nel 2009 e nel 2010, nel 2011 da maggio a dicembre e tutto l'anno nel 2012.

(267) Per quanto riguarda la rotta Genova-Porto Torres, GNV ha sottolineato di aver ridotto i propri servizi (nonché la loro frequenza) nel 2012 in seguito all'ingresso sul mercato di Saremar. Nel 2012, sulla rotta Napoli-Palermo, GNV ha iniziato a operare due collegamenti quotidiani (uno notturno e uno con partenza di giorno) durante tutto l'anno. GNV ha affermato che i suoi servizi su tali rotte erano equivalenti a quelli offerti da Tirrenia/CIN. Nella sua risposta GNV ha inoltre indicato che sulla rotta Napoli-Palermo la società utilizzava le seguenti navi: SNAV Sardegna (costruita nel 1989), SNAV Campania (costruita nel 1974), SNAV Lazio (costruita nel 1989) e solo nel 2011 anche Finn Forest (costruita nel 1978).

([90]) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

6. **OSSERVAZIONI DI GRIMALDI**

(268) Grimaldi ha formulato diverse osservazioni, tutte pervenute oltre i termini procedurali fissati per la presentazione di osservazioni da parte dei terzi interessati in relazione alla decisione del 2011 e alla decisione del 2012. Nessuna delle osservazioni è stata presentata compilando il modulo di denuncia di cui all'articolo 24 paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([91]). Tuttavia, la Commissione farà una sintesi di tali osservazioni nelle sezioni che seguono, fornendo una risposta nella sezione 7.4.

6.1. **Prima comunicazione (febbraio 2016)**

(269) Il 12 febbraio 2016 Grimaldi ha presentato alla Commissione alcune osservazioni riguardanti tanto la compensazione concessa a CIN ai sensi della nuova convenzione quanto un asserito abuso di posizione dominante (ai sensi dell'articolo 102 del TFUE), senza tuttavia allegare alcun documento giustificativo. La lettera era indirizzata anche all'AGCM. Gli aspetti più rilevanti ai fini della presente decisione sono riepilogati in appresso.

(270) Per quanto riguarda gli agli aiuti di Stato, Grimaldi ha sostenuto che CIN avrebbe ricevuto una sovracompensazione per l'adempimento dei suoi asseriti obblighi di servizio pubblico, formulando le seguenti argomentazioni.

(271) Innanzitutto, l'importo fisso della compensazione era stato calcolato sulla base di ipotesi asseritamente superate ed erronee in merito ai costi, in particolare quelli per il carburante. Grimaldi ha sostenuto in particolare che quest'ultimo, che rappresenta il 30 % circa dei costi di trasporto, sia calato drasticamente tra il 2012 e il 2016 e che pertanto, a suo parere, la compensazione avrebbe dovuto essere adeguata di conseguenza (ossia ridotta) ([92]).

(272) In secondo luogo Grimaldi ha affermato che numerose iniziative promozionali aggressive attuate da CIN e gli sconti da essa applicati erano resi possibili soltanto in ragione della sovracompensazione ottenuta grazie alla nuova convenzione. In particolare Grimaldi ha rilevato che nel febbraio del 2016 CIN e Moby hanno proposto due offerte promozionali identiche, circostanza questa che suggerirebbe il fatto che CIN e Moby stavano sostanzialmente operando secondo una strategia aziendale integrata e che CIN stava fornendo una sovvenzione incrociata alle offerte e promozioni di Moby utilizzando i fondi derivanti dall'asserita sovracompensazione.

(273) In terzo luogo Grimaldi ha affermato che per alcune delle rotte incluse nella nuova convenzione CIN stava effettivamente operando in regime di monopolio, mentre su altre la principale concorrente era Moby stessa. Grimaldi ha quindi sostenuto che, in seguito all'acquisizione da parte di Onorato Partecipazioni del controllo esclusivo di CIN e Moby, consentita dall'AGCM tramite delibera n. 25773, sostanzialmente la concorrenza è scomparsa per CIN sulle rotte nelle quali Moby era precedentemente la sua unica concorrente. Di conseguenza, secondo Grimaldi, il premio di rischio incluso nel calcolo della compensazione a CIN nel quadro della nuova convenzione dovrebbe essere ridotto, dato che il suo scopo era quello di remunerare il rischio aggiuntivo assunto da CIN sulle rotte per le quali non stava adempiendo l'obbligo di servizio pubblico in condizioni di esclusività. Inoltre, Grimaldi ha evidenziato che nella delibera dell'AGCM n. 25773, punti 47 e 56, il fatto che CIN riceva «ingenti sussidi pubblici» in ragione dei suoi obblighi di servizio pubblico è stato considerato un ostacolo all'ingresso di potenziali concorrenti nei mercati nei quali la concentrazione CIN/Moby stava creando in effetti una posizione dominante di livello pressoché monopolistico ([93]).

(274) Grimaldi ha inoltre ritenuto che non vi fosse alcuna esigenza effettiva per un SIEG su almeno alcune delle rotte nelle quali erano presenti concorrenti, in particolare sui collegamenti Genova-Olbia e Civitavecchia-Olbia, sulle quali Moby stessa stava operando. Secondo Grimaldi ciò suggerisce che la presenza congiunta di CIN e Moby su entrambe le rotte era sufficientemente stabile da mettere in dubbio l'esigenza di un SIEG, quanto meno per quegli anni.

(275) Per quanto riguarda l'asserito abuso di posizione dominante, Grimaldi descrive diverse pratiche commerciali abusive e di ritorsione che ritiene siano state commesse da CIN e Moby contro i loro clienti operanti nel settore dei trasporti che stavano iniziando a utilizzare i servizi di concorrenti di Moby e CIN su diverse rotte. Grimaldi sottolinea inoltre che l'asserita compensazione eccessiva concessa a CIN ai sensi della nuova convenzione abbia conferito a quest'ultima i mezzi finanziari per attuare pratiche restrittive contro i nuovi operatori interessati ad entrare nel mercato.

([91]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

([92]) Inoltre Grimaldi contesta il fatto che, dato che il riesame dell'equilibrio economico e finanziario della nuova convenzione viene effettuato soltanto ogni tre anni e, asseritamente, su base volontaria, non vi sia sostanzialmente alcun modo per tenere conto delle variazioni del costo del carburante ai fini della fissazione della compensazione.

([93]) Questo aspetto è ulteriormente sviluppato dall'AGCM nella sua delibera n. 27 053, punti 198-207. Cfr. sezione 6.2 per ulteriori dettagli.

(276) Infine Grimaldi ha sostenuto che l'aiuto concesso a CIN è illegale in quanto l'Italia non ha rispettato l'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e ha suggerito alla Commissione di adottare una decisione che richieda all'Italia di sospendere il pagamento dell'aiuto e di recuperare l'aiuto in via provvisoria (quanto meno per la parte relativa all'asserita sovracompensazione) ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2015/1589.

6.2. **La delibera dell'AGCM n. 27053 del 28 marzo 2018**

(277) Il 28 marzo 2018 l'AGCM ha adottato la delibera n. 27053, anche sulla scorta della lettera di Grimaldi (cfr. considerando 269), nella quale ha concluso che tra il 28 settembre 2015 e la data di adozione della delibera (ossia il 28 febbraio 2018), tanto CIN quanto Moby avevano abusato di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102, lettera b), del TFUE su diverse rotte merci e miste tra l'Italia continentale e la Sardegna, comprese le seguenti:

(1) Genova-Porto Torres;

(2) Olbia-Genova;

(3) Olbia-Civitavecchia;

(4) Livorno-Cagliari;

(5) Cagliari-Civitavecchia.

(278) Il comportamento anticoncorrenziale si è verificato sulle cinque rotte di cui sopra, che rientrano nella nuova convenzione, nel periodo in cui erano in vigore i rispettivi obblighi di servizio pubblico. Questo comportamento ha incluso il divieto di accesso alle navi ai fornitori di servizi di trasporto, anche in caso di trasporto di merci deperibili. Per questa violazione delle norme in materia di concorrenza, CIN e Moby hanno dovuto pagare un'ammenda di 29 202 673,73 EUR.

(279) La delibera dell'AGCM n. 27 053 è stata impugnata dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale («TAR») e l'ammenda è stata sospesa. Il 4 giugno 2019 il TAR ha pronunciato la sentenza n. 7175/2019, che ha annullato parzialmente la delibera dell'AGCM n. 27 053 e ha invitato quest'ultima a riavviare l'indagine e a ricalcolare l'ammenda.

6.3. **Seconda comunicazione (maggio 2018)**

(280) Il 29 maggio 2018 Grimaldi ha presentato ulteriori osservazioni alla Commissione, in gran parte basate sulla delibera dell'AGCM n. 27053, ribadendo le argomentazioni già formulate nella prima comunicazione e aggiungendone di nuove a loro sostegno, che sono riepilogate in appresso.

(281) Innanzitutto, per quanto concerne l'asserita sovracompensazione ai sensi della nuova convenzione, Grimaldi ha comunicato che il ministero italiano dei Trasporti avrebbe asseritamente criticato la pratica di cui al considerando 272), che rischiava di compromettere la sostenibilità finanziaria della nuova convenzione e creava asseritamente una confusione inopportuna tra costi e ricavi delle due imprese. Da ciò Grimaldi ha dedotto che CIN non ha rispettato la necessaria separazione della contabilità.

(282) In secondo luogo, per quanto concerne l'esistenza effettiva del SIEG, Grimaldi ha sostenuto che vi sono diversi operatori su talune delle rotte oggetto degli obblighi di servizio pubblico, circostanza questa che mette quindi in discussione l'esistenza di un effettivo servizio di interesse economico generale. In particolare Grimaldi ha sostenuto che Moby, GNV, Forship, Grendi e Grimaldi stessa operano, in vari periodi dell'anno, rotte che potrebbero essere considerate equivalenti a quelle fornite da CIN ai sensi della nuova convenzione (talvolta verso porti alternativi).

(283) Grimaldi ha inoltre sostenuto che CIN aveva ripetutamente violato i termini della convenzione. In particolare, secondo la delibera dell'AGCM n. 27 053, su diverse rotte verso o dalla Sardegna oggetto degli obblighi di servizio pubblico, agli operatori di trasporto era sistematicamente vietato salire a bordo oppure venivano applicate condizioni di mercato pregiudizievoli in maniera da dissuadere i nuovi operatori dall'entrare nel mercato per quanto riguarda alcune di tali rotte, tra i quali si annoverano Grimaldi stessa e Grendi. Nonostante l'abuso di posizione dominante Grimaldi ritiene che ciò dimostri che CIN non stia in realtà svolgendo un effettivo servizio di interesse economico generale, quanto meno per quanto concerne il trasporto merci, in quanto non ha fornito la continuità territoriale a tali operatori di trasporto. Al contrario Grimaldi ritiene che CIN stia soltanto utilizzando la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per abusare della sua posizione dominante, insieme a Moby.

(284) In terzo luogo Grimaldi ha ritenuto che il ritardo del pagamento della prima rata del prezzo differito per il ramo d'azienda di Tirrenia, per un importo pari a 55 milioni di EUR, conferisca un ulteriore vantaggio a CIN (cfr. considerando 88b).

6.4. **Terza comunicazione (settembre 2018)**

(285) Il 18 settembre 2018 Grimaldi ha presentato ulteriori osservazioni indirizzate al ministero italiano dei Trasporti, ad AGCM e alla Commissione. In tali osservazioni Grimaldi ha informato il ministero dei Trasporti e AGCM in merito alla concentrazione prevista tra CIN e Moby e ha chiesto alle autorità italiane di intervenire nel contesto delle rispettive competenze. Il gruppo Moby ha annunciato tale concentrazione nella sua relazione biennale del 30 giugno 2018, nella quale dichiarava che l'atto pertinente sarebbe stato firmato a novembre del 2018 e la concentrazione avrebbe avuto efficacia a decorrere dal 1º gennaio 2018 (cfr. considerando 83).

(286) Grimaldi ha sostenuto che tale concentrazione avrebbe violato la delibera dell'AGCM del 23 settembre 2013 nella quale sarebbe stato asseritamente affermato che la concentrazione tra Moby e CIN violava gli obblighi di «separazione societaria» di CIN ai sensi dell'articolo 8, comma 2-bis, della legge n. 287/90 (introdotti dall'articolo 11, comma 3 della legge 57/2001) ([94]). Secondo tale norma, una stessa impresa non può contemporaneamente svolgere SIEG e attività commerciali e tali due attività devono essere gestite da imprese distinte (anche se facenti parte del medesimo gruppo). Per questo motivo Grimaldi ha chiesto ad AGCM di intervenire per sanzionare le due imprese ai sensi dell'articolo 8, comma 2-sexies, anche sulla base delle precedenti prassi decisionali adottate in merito a casi analoghi.

(287) Inoltre Grimaldi ha affermato che la concentrazione avrebbe determinato una violazione della convenzione del 18 luglio 2012, in particolare sostenendo che avrebbe violato la prescrizione di mantenere una contabilità analitica e separata per i costi e i ricavi relativi a ciascuna rotta oggetto di servizio pubblico. Secondo Grimaldi, in considerazione dell'articolo 22 della nuova convenzione, tale prescrizione deve essere letta alla luce dell'articolo 8, comma 2-bis, della legge n. 287/90 che impone una separazione completa delle imprese e non una mera separazione delle registrazioni contabili. Grimaldi ha asserito in effetti che la concentrazione avrebbe consentito a CIN di concedere una sovvenzione incrociata ai servizi commerciali gestiti dalla stessa o da Moby e avrebbe impedito al ministero di verificare opportunamente l'utilizzo delle sovvenzioni pubbliche.

(288) Infine Grimaldi ha invitato la Commissione a chiudere il proprio procedimento di indagine formale.

6.5. **Ulteriori comunicazioni (ottobre e novembre del 2018)**

(289) Il 9 ottobre 2018 Grimaldi ha presentato ulteriori osservazioni indirizzate al ministero italiano dei Trasporti e all'AGCM, inviando una copia alla Commissione a titolo informativo. In tale lettera Grimaldi si è concentrata sugli aumenti di prezzo annunciati da Moby e CIN, asseritamente per compensare l'aumento dei costi del carburante. Grimaldi ha sottolineato che gli aumenti sono maggiori nei casi in cui l'impresa ritiene che Moby/CIN operino in monopolio (Genova-Olbia, Genova-Porto Torres) e inferiori nei casi in cui Moby/CIN sono in concorrenza con Grimaldi (Napoli-Catania, mentre Grimaldi gestisce la rotta Salerno-Catania). Inoltre Grimaldi ha osservato che gli aumenti di prezzo non sono proporzionati alla lunghezza della rotta, come dovrebbe invece accadere qualora fossero effettivamente destinati a compensare l'aumento dei costi del carburante. Per questi motivi Grimaldi ha chiesto:

(a) ad AGCM di verificare l'asserita natura abusiva ed anticoncorrenziale degli aumenti di prezzo attuati da Moby e CIN (che rappresenterebbe asseritamente una violazione della delibera dell'AGCM n. 27053 del 28 febbraio 2018);

(b) ad AGCM di bloccare la concentrazione mediante incorporazione di Moby in CIN (come già richiesto nelle osservazioni presentate il 18 settembre 2018);

(c) al ministero dei Trasporti di verificare la compatibilità degli aumenti di prezzo applicabili a CIN con i termini della nuova convenzione.

(290) Con lettera del 20 novembre 2018 Grimaldi ha presentato ulteriori osservazioni all'AGCM e ne ha inviato copia al ministero italiano dei Trasporti e alla Commissione. Nelle osservazioni presentate Grimaldi ribadisce la richiesta di bloccare la concentrazione prevista tra Moby e CIN. Grimaldi, pur riconoscendo che la concentrazione non richiede

([94]) GURI n. 240 del 13 ottobre 1990.

l'autorizzazione preventiva da parte dell'AGCM, trattandosi di una mera ristrutturazione all'interno di un gruppo, afferma che le confusioni di costi e ricavi tra SIEG ed attività commerciali non farebbero che aumentare in seguito alla concentrazione. A sostegno delle proprie affermazioni Grimaldi ha menzionato due lettere inviate dal ministero dei Trasporti a CIN relative alle offerte promozionali congiunte da parte di quest'ultima e di Moby e al loro impatto potenziale sull'equilibrio finanziario della nuova convenzione.

7. **VALUTAZIONE**

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

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

(292) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure oggetto della presente decisione costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. Nello specifico la misura deve:

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

(b) favorire talune imprese o talune produzioni;

(c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;

(d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

(293) La Commissione osserva che la priorità nell'assegnazione degli accosti, che si applica solo alle rotte di servizio pubblico, è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Tirrenia e dell'acquirente CIN. Pertanto, questa misura sarà valutata congiuntamente alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a tali società (cfr. sezioni 7.1.1 e 7.1.3).

(294) Inoltre, la Commissione osserva che la nuova convenzione tra l'Italia e CIN dovrebbe essere valutata congiuntamente alla privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia (compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto). Tale valutazione congiunta è opportuna perché, in sostanza, l'Italia ha organizzato una gara d'appalto finalizzata all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico (ossia la nuova convenzione) a seguito della quale l'aggiudicatario avrebbe dovuto acquisire da Tirrenia un certo numero di attivi (principalmente navi) necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico stabiliti nel suddetto contratto di servizio pubblico.

7.1.1. *La proroga della convenzione iniziale tra Tirrenia e l'Italia*

7.1.1.1. Risorse statali

(295) Per potersi qualificare come aiuto di Stato, una misura deve essere imputabile allo Stato ed essere concessa direttamente o indirettamente tramite risorse dello Stato.

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

(297) La Commissione prende atto del fatto che, secondo le autorità italiane, tutti gli operatori di traghetti versano diritti ordinari alle competenti autorità portuali per gli accosti, ma che Tirrenia non ha versato alcun diritto aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti. Tuttavia, la Commissione ritiene che in linea di principio l'Italia avrebbe potuto scegliere di imporre un diritto aggiuntivo per la priorità nell'assegnazione degli accosti e che, non facendolo, ha rinunciato a percepire entrate statali. Inoltre, poiché è concessa per legge (cfr. considerando 108), la priorità nell'assegnazione degli accosti è imputabile allo Stato.

7.1.1.2. Selettività

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

7.1.1.3. Vantaggio economico

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

(300) In particolare nella sentenza Altmark ([95]) la Corte di giustizia ha giudicato che, nella misura in cui un intervento statale deve essere considerato come compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere gli obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

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

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

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

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

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

(302) La Commissione ha precisato il modo in cui applica i criteri Altmark nella sua comunicazione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (la «comunicazione SIEG») ([96]).

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

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

(305) Per nessuna delle proroghe della convenzione iniziale nel periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012, Tirrenia è stata selezionata a seguito di una procedura di appalto pubblico. Lo Stato italiano si è limitato a prorogare il sistema già in vigore, autorizzando in tal modo l'operatore già presente a continuare a ricevere una compensazione per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

([95]) Cfr. sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans*, ECLI:EU:T:2003:415.
([96]) GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4.

(306) Inoltre, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione informazioni atte a indicare che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il loro adempimento. L'Italia si è limitata ad affermare che la compensazione per il servizio pubblico a favore di Tirrenia è diminuita significativamente dal 2010 in poi in seguito all'introduzione dell'importo massimo di compensazione fissato dalla legge del 2009 (cfr. considerando 25). Tuttavia l'Italia non ha dimostrato che i costi sostenuti da Tirrenia per l'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico erano in linea con quelli di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto.

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

(308) Dato che i quattro criteri Altmark non risultano cumulativamente rispettati nel caso di specie, la Commissione conclude che la compensazione per la gestione delle rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale ha conferito un vantaggio economico a Tirrenia.

(309) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti, la Commissione ricorda in primo luogo che l'autorità italiana garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha ritenuto, almeno in due circostanze, che tale misura abbia un valore economico (cfr. considerando 265). Tuttavia, Tirrenia non paga alcun diritto per la priorità nell'assegnazione degli accosti (cfr. considerando 190). Inoltre, la Commissione osserva che tale priorità ha, almeno in teoria, il potenziale di ridurre i costi sostenuti dall'operatore (ad esempio perché l'ormeggio garantito può ridurre i tempi di attesa nei porti e quindi comportare minori costi per il carburante) o di aumentarne i ricavi (ad esempio perché alcuni orari attirano una domanda maggiore da parte dei passeggeri). Infatti, nella misura in cui la priorità nell'assegnazione degli accosti consente una procedura di attracco più rapida, gli utenti del servizio di traghetto possono preferire l'operatore che beneficia di tale misura. Anche se tali effetti si concretizzerebbero solo in circostanze limitate o sarebbero relativamente modesti, la priorità nell'assegnazione degli accosti potrebbe comunque costituire un vantaggio economico per Tirrenia.

7.1.1.4. Incidenza sulla concorrenza e sugli scambi

(310) Quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi interni all'Unione, queste ultime devono ritenersi influenzate dall'aiuto ([97]). È sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ([98]).

(311) Nel caso di specie, il beneficiario opera in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto marittimo nell'Unione, in particolare da quando sono entrati in vigore il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio ([99]) e il regolamento sul cabotaggio marittimo, che hanno liberalizzato rispettivamente il trasporto marittimo internazionale e il mercato del cabotaggio marittimo. Il fatto che su talune rotte Tirrenia fosse all'epoca l'unico operatore non significa che altri operatori (internazionali) non avrebbero potuto essere interessati a offrire servizi di trasporto marittimo analoghi. Pertanto, la compensazione per l'esercizio di rotte marittime ai sensi della proroga della convenzione iniziale rischia di incidere sugli scambi all'interno dell'Unione e di falsare la concorrenza nel mercato interno. Per gli stessi motivi, tale conclusione vale anche per la priorità nell'assegnazione degli accosti.

7.1.1.5. Conclusione

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

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

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

([99]) Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

7.1.1.6. Aiuto nuovo o esistente

(313) Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 201), Tirrenia in AS ritiene che qualora la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia fino alla fine del 2008 si qualifichi come un aiuto esistente a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo, tale classificazione sia applicabile anche alla compensazione corrisposta sulla base della proroga della convenzione iniziale.

(314) La Commissione osserva innanzitutto che la compensazione versata a Tirrenia per lo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico fino alla fine del 2008 non verrà valutata nella presente decisione. La valutazione di tale compensazione, e del fatto che possa essere o meno classificata come un aiuto esistente, sarà oggetto di una distinta decisione della Commissione ([100]).

(315) Ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2015/1589 per «nuovi aiuti» si intendono «tutti gli aiuti, ossia regimi di aiuti e aiuti individuali, che non siano aiuti esistenti, comprese le modifiche degli aiuti esistenti». Inoltre, l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE prevede che i progetti diretti a istituire o modificare aiuti esistenti debbano essere notificati, in tempo utile, alla Commissione e non possano essere attuati prima che la procedura abbia condotto a una decisione finale ([101]). In linea con la posizione degli organi giurisdizionali dell'Unione ([102]), la Commissione ritiene che modificare (ovvero prorogare) la durata di un regime di aiuti o di una misura individuale d'aiuto che aveva una chiara scadenza (ossia il 31 dicembre 2008) sia sufficiente a renderlo un nuovo aiuto, indipendentemente dal fatto che altre caratteristiche della misura siano state modificate o meno.

(316) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ritiene che, indipendentemente dal fatto che la compensazione concessa a Tirrenia fino alla fine del 2008 venga qualificata o meno come aiuto esistente, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta sulla base delle proroghe successive della convenzione iniziale debba essere considerata un nuovo aiuto e le argomentazioni di Tirrenia in AS debbano pertanto essere respinte.

(317) La Commissione osserva che né le autorità italiane né la società Tirrenia in AS hanno sostenuto che la priorità nell'assegnazione degli accosti rappresenta un aiuto esistente. La Commissione valuterà pertanto questa misura come nuovo aiuto.

7.1.2. *Proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia*

(318) La Commissione ha già stabilito ai considerando da 34 a 40 della decisione del 2010 che la misura di aiuto per il salvataggio notificata ha costituito un aiuto di Stato concesso a Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(319) Nella decisione del 2010 la Commissione ha dichiarato l'aiuto per il salvataggio notificato, concesso a Tirrenia, compatibile con il mercato interno. Conformemente agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004, l'Italia si è impegnata a comunicare alla Commissione entro sei mesi un piano di ristrutturazione (o liquidazione) oppure evidenza del fatto che il prestito era stato rimborsato integralmente e/o che la garanzia era stata revocata.

(320) La prima rata del prestito garantito è stata versata a Tirrenia il 28 febbraio 2011 e, pertanto, il termine dei sei mesi è scaduto il 28 agosto 2011.

(321) L'Italia non ha presentato alla Commissione un piano di ristrutturazione (o liquidazione) entro tale data. Al contrario, prima della scadenza del termine di sei mesi, ossia l'11 luglio 2011, la garanzia è stata invocata e a partire da tale data Tirrenia è diventata debitrice nei confronti dello Stato. L'importo dovuto da Tirrenia in seguito all'attivazione della garanzia è stato infine rimborsato allo Stato il 18 settembre 2012. Fino a tale data Tirrenia ha continuato a beneficiare della misura di aiuto per il salvataggio.

(322) Le autorità italiane non hanno né sostenuto né dimostrato che la proroga dell'aiuto per il salvataggio non costituisca più un aiuto di Stato, limitandosi a fornire argomentazioni (cfr. sezione 4.2) sul perché la misura sarebbe rimasta compatibile anche dopo la scadenza del termine di sei mesi.

([100]) In particolare questa misura è valutata nel contesto del caso SA.15631.

([101]) Sentenza della Corte del 26 ottobre 2016, *DEI e Commissione/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punto 45.

([102]) Sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002, *Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava e altri/Commissione*, cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punto 175.

(323) La Commissione ritiene quindi che la proroga dell'aiuto per il salvataggio oltre il termine di sei mesi, ossia dal 28 agosto 2011 al 18 settembre 2012, costituisca anch'essa un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.1.3. *Aggiudicazione della nuova convenzione associata al ramo d'azienda di Tirrenia trasferito a CIN, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN*

(324) Al fine di stabilire se l'aggiudicazione della nuova convenzione associata al ramo d'azienda di Tirrenia, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto, costituisca un vantaggio a favore di CIN ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la Commissione deve verificare il rispetto delle condizioni Altmark (cfr. considerando 299).

7.1.3.1. Primo criterio Altmark

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

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

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

(327) Nel campo del cabotaggio marittimo, alcune dettagliate norme UE in materia di obblighi di servizio pubblico sono state definite nel regolamento sul cabotaggio marittimo e, al fine di verificare la presenza di aiuti di Stato a favore di imprese che svolgono servizi di trasporto marittimo, negli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi («gli orientamenti sui trasporti marittimi») ([103]).

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

«uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole.

Uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari».

(329) L'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo stabilisce che un contratto di servizio pubblico può includere:

— servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;

— servizi di trasporto complementari;

— servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;

— adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

([103]) Comunicazione C(2004) 43 della Commissione — Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3).

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

(331) Dalla giurisprudenza consolidata risulta che gli obblighi di servizio pubblico possono essere imposti soltanto se sono giustificati dall'esigenza di garantire adeguati servizi regolari di trasporto marittimo che non possono essere assicurati dalle sole forze di mercato ([104]). La comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo ([105]) conferma che «spetta agli Stati membri (comprese, ove opportuno, le autorità regionali e locali) determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi di cabotaggio insulari regolari (di linea) qualora il mercato non assicuri servizi adeguati». Inoltre, l'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento sul cabotaggio marittimo definisce gli OSP come gli obblighi che «l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».

(332) In linea con la giurisprudenza ([106]), per verificare se esiste un bisogno reale di servizio pubblico e se questo è necessario e proporzionale e, di conseguenza, se è soddisfatto il primo criterio Altmark, la Commissione valuterà:

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

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

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

1) **Domanda degli utenti**

(333) Nel caso in oggetto, CIN è stata incaricata di svolgere servizi misti e servizi riservati al trasporto merci sulle dodici linee riportate nella tabella 3. Gli obblighi di servizio pubblico imposti a CIN riguardano i collegamenti di trasporto marittimo da effettuare, la tipologia e la capacità delle navi assegnate alle rispettive rotte marittime, la disponibilità di una nave di riserva al fine di garantire la continuità del servizio, la frequenza del servizio e le tariffe massime applicate agli utenti (rispettivamente ai residenti dell'isola e agli altri passeggeri) del servizio su ciascuna rotta corrispondente.

(334) Come illustrato al considerando 152), l'Italia ha imposto gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella nuova convenzione principalmente con l'obiettivo di: i) garantire la continuità territoriale tra il continente e le isole e ii) contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, attraverso servizi regolari e affidabili di trasporto marittimo. La Commissione ritiene che si possa in effetti trattare di obiettivi legittimi di interesse pubblico.

(335) Per quanto riguarda le rotte riservate al trasporto merci, la Commissione ricorda che il Tribunale ha già stabilito ([107]) che, per poter essere definito servizio di interesse economico generale, il servizio in questione non deve necessariamente essere un servizio di carattere universale *stricto sensu*. In effetti, il concetto di servizio universale non significa che il servizio in questione debba rispondere a un'esigenza comune all'intera popolazione o essere fornito su tutto un territorio ([108]), bensì piuttosto servire gli interessi della società nel suo complesso. Inoltre, la Commissione ritiene che la legislazione dell'Unione non impedisca agli Stati membri di qualificare legittimamente, esercitando il loro potere discrezionale, determinati servizi di trasporto marittimo di merci da e verso zone remote come SIEG, a condizione che siano rispettati i principi stabiliti dal regolamento sul cabotaggio marittimo. Ciononostante, la Commissione aveva espresso dubbi sul fatto che la gestione di rotte riservate al trasporto merci potesse essere considerata finalizzata a soddisfare interessi economici generali ai sensi del diritto dell'Unione.

([104]) Cfr. sentenza della Corte del 20 febbraio 2001, *Analir e altri*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (COM (2014) 232 final del 22.4.2014).

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

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

([108]) Cfr. sentenza della Corte dell'11 aprile 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen*, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, punto 55; sentenza della Corte del 18 giugno 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punto 45; sentenza del Tribunale del 15 giugno 2005, *Fred Olsen/Commissione*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punto 186 e seguenti.

(336) Le autorità italiane hanno spiegato che i collegamenti marittimi di trasporto merci in esame sono necessari per rifornire le isole della Sicilia e della Sardegna di tutti i tipi di merci. Inoltre, la frequenza regolare di questi servizi di trasporto merci nel corso di tutto l'anno assicura che anche in bassa stagione, quando vi è una minore domanda da parte dei turisti, gli abitanti e le imprese di tali isole continuino ad essere adeguatamente riforniti. Inoltre, questi servizi contribuiscono anche allo sviluppo economico di entrambe le isole, grazie al trasporto di merci da e verso il continente. In questo modo, le imprese sarde o siciliane possono ad esempio vendere i loro prodotti sul continente. L'Italia ritiene che siano necessari servizi riservati al trasporto merci, oltre ai servizi misti che fanno anch'essi parte del contratto di servizio pubblico ([109]). Inoltre, le autorità italiane sostengono che i servizi riservati al trasporto merci via mare non possano essere sostituiti da servizi di trasporto aereo. A tale proposito la Commissione osserva ([110]) che nel 2012 il porto di Catania ha gestito circa 2,7 milioni di tonnellate di merci mentre gli aeroporti di Catania, Palermo e Trapani combinati hanno gestito soltanto 10 309 tonnellate. Analogamente, nel 2012, il porto di Cagliari ha gestito oltre 12,5 milioni di tonnellate di merci mentre gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia hanno gestito complessivamente soltanto 4 825 tonnellate. Per questi motivi la Commissione conclude che anche i servizi riservati al trasporto merci possono assolvere obiettivi legittimi di interesse pubblico. Si deve pertanto respingere l'affermazione di Pan Med (cfr. considerando 253), secondo la quale le rotte riservate al trasporto merci verso la Sicilia e la Sardegna non possono costituire un effettivo SIEG.

(337) Prima che CIN fosse incaricata dell'esercizio dei collegamenti marittimi definiti dalla nuova convenzione, tali rotte erano gestite da Tirrenia (e fino al 2004 ([111]) alcune anche da Adriatica) sulla base delle convenzioni iniziali. La Commissione osserva che le rotte in questione sono state gestite, in larga misura senza modifiche, per numerosi anni, ossia almeno sin dall'entrata in vigore della convenzione iniziale. Le autorità italiane, e in particolare le autorità regionali interessate, hanno ritenuto che tali servizi fossero (e continuassero ad essere) necessari per soddisfare la domanda degli utenti.

(338) Per illustrare la domanda reale degli utenti del servizio, l'Italia ha fornito statistiche che rivelano che nel 2010, Tirrenia ha trasportato 944 225 passeggeri, 218 779 automobili e oltre 2,7 milioni di metri lineari di merci sulle 12 rotte di servizio pubblico durante i periodi di tempo nei quali Tirrenia era soggetta agli obblighi di servizio pubblico (ossia, per tre rotte, non in alta stagione). I valori relativi al 2011 sono stati addirittura leggermente superiori. Ciò dimostra che nei due anni prima che a CIN fosse affidato l'obbligo di servizio pubblico, vi è stata una forte domanda aggregata di servizi di trasporto marittimo sulle rotte in questione.

(339) Tuttavia, al fine di dimostrare l'esistenza di una reale domanda da parte degli utenti su ciascuna delle dodici rotte interessate, è necessaria una valutazione più dettagliata. A tal fine, l'Italia ha fornito statistiche sulle singole rotte per il periodo 2007-2018. Oltre al numero totale di passeggeri o di metri lineari di merci trasportate all'anno, queste statistiche consentono di calcolare le medie per collegamento. A titolo illustrativo, la tabella 4 mostra due di tali parametri per gli anni 2010 e 2018. Queste cifre mostrano che, nel corso di questi anni, ciascun viaggio di andata e ritorno su ciascuna delle sei (o cinque nel 2018) rotte miste in questione trasporta diverse centinaia di passeggeri. Il numero inferiore di passeggeri sul collegamento con le isole Tremiti dovrebbe essere considerato alla luce della loro popolazione e delle loro dimensioni ridottissime (meno di 500 abitanti e circa 3 chilometri quadrati di dimensione). Sulle tre rotte gestite nell'ambito del regime di servizio pubblico solo nella bassa stagione, il numero medio di passeggeri supera i 500 per viaggio di andata e ritorno. Ciò illustra la domanda degli utenti in relazione a tali servizi nella bassa stagione. Per quanto riguarda le merci, le cifre del 2010 mostrano che su otto delle dodici rotte (comprese le tre rotte riservate alle merci), la quantità di carico era significativa in quanto superava 1 250 metri lineari per viaggio di andata e ritorno. Nel 2018 tale soglia è stata superata per sette delle dieci rotte rimanenti (comprese le due rotte di trasporto merci). La Commissione ricorda che qualsiasi raffronto tra i numeri del 2010 e del 2018 dovrebbe tenere conto dell'accordo di modifica dell'agosto 2014 (cfr. considerando 103) che ha abolito alcune rotte e ha modificato la frequenza su altre. Inoltre, la Commissione sottolinea che per le rotte riservate al trasporto merci, CIN opera con navi di maggiori dimensioni rispetto a Tirrenia e, di conseguenza, possono essere trasportati quantitativi più elevati di carico rispetto al passato.

([109]) La Commissione osserva che, in ogni caso, per due delle tre rotte riservate al trasporto merci non esiste un servizio misto gestito sulla stessa rotta nel contesto di un regime di servizio pubblico. È soltanto sulla rotta Napoli-Cagliari che CIN ha dovuto gestire tanto un servizio misto quanto un servizio riservato al trasporto merci e quest'ultimo ha dovuto essere soppresso nel 2014 (cfr. considerando 103) al fine di ripristinare l'equilibrio economico-finanziario delle operazioni.

([110]) Sulla base di dati che la Commissione ha desunto dai siti web dell'Istituto Nazionale di Statistica (per i trasporti marittimi) e dall'Associazione Italiana Gestori Aeroporti (per i trasporti aerei).

([111]) Fino alla fusione di Tirrenia e Adriatica (cfr. anche considerando 13).

Tabella 4

Statistiche sulla domanda degli utenti per gli anni 2010 (gestione Tirrenia) e 2018 (gestione CIN)

	Numero medio di passeggeri per viaggio [1]		Quantitativo medio di merci per viaggio [2]	
Rotte di servizio misto:	2010	2018	2010	2018
Napoli-Palermo (bassa stagione)	606	583	1 418	1 794
Genova-Porto Torres (bassa stagione)	714	678	1 381	1 380
Genova-Olbia-Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia-Olbia (bassa stagione)	1 094	617	2 043	1 526
Napoli-Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo-Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani-Cagliari	305	soppressa	475	soppressa
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli-Isole Tremiti	146	204	65	31
	Numero medio di passeggeri per viaggio		Quantitativo medio di merci per viaggio	
Rotte di servizio merci	2010	2018	2010	2018
Livorno-Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napoli-Cagliari	3	soppressa	1 339	soppressa
Ravenna-Catania	14	11	2 594	6 498

[1] Numero totale di passeggeri diviso per il numero totale di viaggi di andata e ritorno nel periodo.
[2] Quantitativo totale di merci (in metri lineari) diviso per il numero totale di viaggi di andata e ritorno nel periodo.

(340) Per dimostrare ulteriormente che la domanda degli utenti è rimasta presente quando CIN ha iniziato a operare sulla base della nuova convenzione, l'Italia ha anche fornito statistiche aggregate fino alla fine del 2018. I dati della tabella 5 mostrano che a partire dal 2013 e dal 2014, CIN ha trasportato più passeggeri, automobili e merci rispetto a quanto ha fatto Tirrenia nel 2010 e nel 2011 (cfr. considerando 338). Ciò conferma che la domanda degli utenti è rimasta presente ed è persino aumentata in modo significativo da quando CIN ha iniziato a gestire il servizio pubblico. Infine, un'analisi delle statistiche per singola rotta per ciascun anno fino alla fine del 2018 non ha fornito alcun indizio relativo alla scomparsa della domanda degli utenti su rotte specifiche. A titolo illustrativo, la tabella 4 presenta statistiche sulle singole rotte per il 2018. Per ragioni di brevità, la Commissione non riporta i dati relativi agli altri anni in cui CIN ha espletato il servizio.

Tabella 5

Statistiche per gli anni 2012-2018 (rotte di servizio pubblico miste e merci gestite da CIN)

	Numero di passeggeri trasportati	Numero di macchine trasportate	Merci trasportate (in metri lineari)
2012 (luglio-dicembre)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) La Commissione ritiene che le statistiche di cui sopra (cfr. i considerando 338-340) dimostrino chiaramente che esiste un'effettiva domanda di servizi passeggeri e merci su ciascuna delle dodici rotte di servizio pubblico in questione. Di conseguenza, è possibile concludere che tali servizi rispondono a effettive esigenze di servizio pubblico e a una reale domanda degli utenti.

2) **Presenza di un fallimento del mercato**

(342) Ai sensi del punto 48 della comunicazione SIEG, «non sarebbe opportuno attribuire obblighi specifici di servizio pubblico ad un'attività che è già fornita o che può essere fornita in modo soddisfacente e a condizioni, quali prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato ([112])». Di conseguenza, la Commissione deve esaminare se il servizio sarebbe risultato inadeguato qualora il suo svolgimento fosse stato affidato alle sole forze del mercato, alla luce degli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro ai sensi della nuova convenzione. A questo proposito, il punto 48 della comunicazione SIEG stabilisce che «la valutazione della Commissione si limita alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri».

(343) La Commissione osserva che durante il periodo precedente alla firma della nuova convenzione con CIN, altri operatori hanno offerto servizi di traghetto su alcune delle rotte incluse nella nuova convenzione, anche se non necessariamente per tutto l'anno e con la stessa frequenza. Sulla base della situazione della concorrenza prevalente nel periodo precedente all'assegnazione dell'incarico il 18 luglio 2012 (come descritto al considerando 34) e delle osservazioni pervenute dagli interessati (cfr. sezione 5), la Commissione valuterà, per ciascuna rotta interessata, se i servizi forniti dagli altri operatori erano equivalenti a quelli che CIN deve fornire ai sensi della nuova convenzione.

(344) Sebbene la nuova convenzione imponga obblighi di servizio pubblico specifici in termini di tariffe da applicare (comprese le tariffe ridotte per i residenti dell'isola), l'Italia non ha giustificato la necessità del servizio pubblico sostenendo che CIN deve mantenere, sulle rotte in questione, tariffe di un livello inferiore rispetto agli altri operatori. La Commissione non ha pertanto effettuato un'analisi comparativa delle tariffe applicate da tutti gli operatori sulle rotte in questione. Nel corso dell'indagine l'Italia ha piuttosto sostenuto che, nella misura in cui altri operatori forniscono servizi di traghetto sulle rotte gestite da CIN in regime di servizio pubblico, tali servizi concorrenti non rispettano integralmente gli obblighi di servizio pubblico di cui alla nuova convenzione. In particolare, tali servizi differirebbero in termini di continuità e frequenza nel corso dell'anno, non sarebbero equivalenti (in termini di porti o di tipo di servizio, trattandosi ad esempio di servizi riservati soltanto alle merci, anziché misti) o non sarebbero della stessa qualità. La Commissione si concentrerà pertanto sulle possibili differenze in termini di continuità, regolarità, capacità e qualità (cfr. considerando 329).

(345) La Commissione osserva innanzitutto che fino al momento del conferimento dell'incarico a CIN, nessun altro operatore forniva servizi misti su cinque delle nove rotte a servizio misto oggetto della nuova convenzione. In particolare:

— Civitavecchia-Cagliari-Arbatax: Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio misto giornaliero su tale rotta. La Commissione non ha ricevuto né individuato prove a sostegno dell'affermazione di Pan Med (cfr. nota 87) secondo cui Moby effettuava un collegamento settimanale tra Civitavecchia e Cagliari. Anche se Moby avesse effettivamente operato su questa rotta, *quod non*, la sua offerta sarebbe stata insufficiente per soddisfare il fabbisogno di servizio pubblico per quanto riguarda la regolarità (un servizio settimanale non è equivalente a un collegamento giornaliero) e non avrebbe soddisfatto l'obbligo di fornire un collegamento per Arbatax. Di conseguenza la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su questa rotta di servizi misti.

— Napoli-Cagliari: Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio misto su tale rotta. Nella sua risposta alla decisione del 2012 (cfr. nota 87), Pan Med ha indicato che Grimaldi effettuava un servizio di trasporto merci tra Salerno e Cagliari. Tuttavia, la Commissione osserva che, indipendentemente da possibili altre differenze rispetto ai requisiti specifici applicabili a CIN ai sensi della nuova convenzione, un servizio riservato al trasporto merci non può soddisfare le esigenze di servizio pubblico relative a passeggeri e automobili. Di conseguenza l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su questa rotta di servizi misti.

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

— Palermo-Cagliari: Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio misto su tale rotta. Nella sua risposta alla decisione del 2012, Pan Med (cfr. nota 87) ha indicato che Grimaldi effettuava un servizio di trasporto merci tra questi porti. Tuttavia, la Commissione osserva che, indipendentemente da possibili altre differenze rispetto ai requisiti specifici applicabili a CIN ai sensi della nuova convenzione, un servizio riservato al trasporto merci non può soddisfare le esigenze di servizio pubblico relative a passeggeri e automobili. Di conseguenza l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su questa rotta di servizi misti.

— Trapani-Cagliari: Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio misto su tale rotta. Nella sua risposta alla decisione del 2012, Pan Med (cfr. nota 87) ha indicato che Grimaldi effettuava un servizio di trasporto merci tra questi porti. Tuttavia, a Commissione osserva che, indipendentemente da possibili altre differenze rispetto ai requisiti specifici applicabili a CIN ai sensi della nuova convenzione, un servizio riservato al trasporto merci non può soddisfare le esigenze di servizio pubblico relative a passeggeri e automobili. Di conseguenza l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su questa rotta di servizi misti.

— Termoli-Isole Tremiti: Tirrenia era l'unico operatore su tale rotta. Di conseguenza la Commissione conclude che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su questa rotta di servizi misti.

(346) Sulle rimanenti quattro rotte di servizio misto oggetto della nuova convenzione vi erano anche altri operatori, oltre a Tirrenia, che offrivano servizi misti. Tuttavia, la Commissione ritiene che l'Italia non ha compiuto un errore manifesto nel ritenere che vi fosse un fallimento di mercato su queste quattro rotte. In particolare, i servizi forniti dagli altri operatori non soddisfano pienamente l'esigenza di servizio pubblico individuata dall'Italia nella nuova convenzione per i motivi specificati in appresso:

— Genova-Porto Torres: l'unico operatore che forniva servizi su questa rotta tutto l'anno durante il periodo di tempo pertinente, Grandi Navi Veloci (cfr. considerando 266 e 267), garantiva soltanto tre partenze settimanali in bassa stagione. Tuttavia la nuova convenzione impone a CIN di effettuare un servizio quotidiano (notturno) da entrambi i porti. Di conseguenza, il servizio offerto da Grandi Navi Veloci non era sufficiente a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico dal punto di vista della regolarità nella bassa stagione. La Commissione ricorda che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico viene concessa a CIN per la gestione di questa rotta soltanto durante la bassa stagione, ossia quando emerge un fallimento di mercato. Il riferimento di Pan Med (cfr. considerando 253) alla presenza di Grandi Navi Veloci su questa rotta non può quindi essere accettato come prova che l'offerta di mercato fosse sufficiente a soddisfare le esigenze di servizio pubblico.

— Civitavecchia-Olbia: l'unico operatore che nel 2008 ha fornito servizi su questa rotta tutto l'anno almeno durante una parte del periodo di tempo pertinente, SNAV, garantiva soltanto tre partenze settimanali in bassa stagione. Tuttavia la nuova convenzione impone a CIN di effettuare un servizio quotidiano (notturno) da entrambi i porti in bassa stagione. Anche se sembra aver aumentato la frequenza dei suoi servizi durante la bassa stagione, SNAV ha smesso di operare su questa rotta dopo il maggio 2011 e il successore Grandi Navi Veloci ha deciso di continuare a gestire questo servizio solo durante l'alta stagione. Di conseguenza, l'offerta di SNAV e la presenza di altri operatori nell'alta stagione (cfr. considerando 34) non era sufficiente a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico dal punto di vista della regolarità e continuità del servizio nella bassa stagione. Il riferimento fatto da Grimaldi (cfr. considerando 274) alla presenza di Moby su questa rotta non può modificare tale conclusione, in quanto Moby ha operato solo durante l'alta stagione. La Commissione ricorda che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico viene concessa a CIN per la gestione di questa rotta soltanto durante la bassa stagione, ossia quando emerge un fallimento di mercato.

— Napoli-Palermo: l'unico operatore che forniva servizi su questa rotta tutto l'anno durante il periodo di tempo pertinente, SNAV (in alcuni anni in collaborazione con Grandi Navi Veloci, cfr. considerando 266) forniva un servizio quotidiano con partenze serali da entrambi i porti nell'alta e nella bassa stagione. In linea di principio, tale frequenza corrisponde a quanto richiesto dalla nuova convenzione. Tuttavia, dai dati presentati dalle autorità italiane emerge una differenza significativa tra la continuità offerta da SNAV e l'allora fornitore di servizi pubblici Tirrenia. In particolare, nel periodo 2009-2012 SNAV ha cancellato 76 collegamenti su questa rotta, mentre Tirrenia ne ha cancellati soltanto 19 (ovverosia un numero quattro volte inferiore). Inoltre, di queste 76 cancellazioni da parte di SNAV, 19 sono imputabili a festività nazionali e le restanti 57 a condizioni metereologiche sfavorevoli. Pur avendo pressoché i medesimi orari di partenza, Tirrenia ha cancellato soltanto cinque collegamenti (ossia undici volte meno rispetto a SNAV) a causa di condizioni metereologiche sfavorevoli. Le restanti cancellazioni da parte di Tirrenia sono state dovute a cause di forza maggiore, ossia sette sono state causate da scioperi del personale e altre sette da questioni tecniche. L'Italia ha inoltre sostenuto che SNAV non soddisfaceva i requisiti stabiliti nella nuova convenzione in quanto operava su questa rotta con navi risalenti agli anni 1973, 1974, 1980 e in un solo caso al 1989. Tirrenia, e successivamente CIN, hanno utilizzato invece navi

più recenti (costruite tra il 1999 e il 2000). Quando ha cominciato a operare sulla rotta, nel 2011 (in collaborazione con SNAV), GNV utilizzava navi del 1974, 1978 e due del 1989 (cfr. considerando 267). La Commissione ritiene che, sulla scorta di questi elementi, l'Italia ha giustamente concluso che SNAV non avrebbe potuto garantire la continuità, la regolarità e la qualità del servizio su queste rotte e pertanto non ha commesso un errore manifesto incaricando CIN della gestione di questa rotta. La Commissione ricorda che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico viene concessa a CIN per i servizi su questa rotta soltanto durante la bassa stagione (quando vi è maggiore probabilità di condizioni metereologiche avverse), ma che CIN opera con la medesima frequenza anche durante l'alta stagione senza questa compensazione (ma comunque subordinatamente a vincoli tariffari). Il riferimento di Pan Med (cfr. considerando 253) alla presenza di SNAV (dal 2011 insieme a Grandi Navi Veloci) su questa rotta non può quindi essere accettato come prova che l'offerta di mercato fosse sufficiente a soddisfare le esigenze di servizio pubblico di continuità, regolarità e qualità. Infine, l'affermazione di Pan Med secondo cui era sua intenzione operare sulla rotta Gaeta-Termini Imerese (cfr. considerando 260), che sarebbe equivalente alla rotta Napoli-Palermo, non può mettere in discussione tale conclusione. In particolare, Pan Med ha menzionato i propri piani in una lettera dell'aprile 2013 e, in base alle prove presentate, si è limitata a richiedere le autorizzazioni necessarie per l'esercizio di tale rotta diversi mesi dopo che CIN era stata incaricata di un servizio di interesse economico generale (ossia nel luglio 2012). Pan Med non ha sostenuto di aver effettivamente iniziato a operare sulla rotta Gaeta-Termini Imerese. In ogni caso, al momento dell'incarico, nel concludere che esisteva un fallimento di mercato sulla rotta Napoli-Palermo, l'Italia non ha commesso un errore manifesto, dal momento che Pan Med non aveva ancora chiesto di operare e che l'offerta presentata da SNAV e Grandi Navi Veloci non rispondeva alle esigenze di continuità, regolarità e qualità del servizio pubblico.

— Genova-Olbia-Arbatax: durante il periodo di tempo pertinente, Moby operava tra Genova e Olbia soltanto per alcuni mesi all'anno (nella maggior parte degli anni da metà marzo a metà ottobre). L'affermazione di Pan Med secondo la quale Moby gestiva questo collegamento tutto l'anno (cfr. nota 87) non è suffragata da prove. Pertanto, anche il riferimento fatto da Grimaldi (cfr. considerando 274) alla presenza di Moby su questa rotta non può essere considerato una prova dell'assenza del fallimento di mercato. Analogamente, GNV (cfr. considerando 266) operava soltanto tra Genova e Olbia in alta stagione. Tuttavia la nuova convenzione impone a CIN di operare tra Genova e Olbia almeno tre volte la settimana per tutto l'anno. Inoltre la nuova convenzione richiede anche un collegamento verso Arbatax (due volte la settimana) che non è offerto da nessuno degli altri operatori. Di conseguenza, l'offerta presentata da Moby e GNV non era sufficiente a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico in termini di continuità e regolarità.

(347) Su due delle tre rotte merci, nessun altro operatore forniva servizi di trasporto merci mentre sulla restante i servizi forniti da un altro operatore non soddisfano pienamente i requisiti stabiliti nella nuova convenzione. In particolare:

— Livorno-Cagliari ([113]): durante il periodo di tempo pertinente altri operatori (ad esempio Moby, come indicato da Pan Med, (cfr. considerando 253) offrivano soltanto una partenza alla settimana su questa rotta. Tuttavia la nuova convenzione richiede che CIN fornisca un servizio di trasporto merci tra questi porti almeno cinque volte la settimana. L'offerta degli altri operatori non era quindi sufficiente a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico in termini di regolarità.

— Napoli-Cagliari: Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio di trasporto merci su questa rotta. Nella sua risposta alla decisione del 2012, Pan Med ha indicato che Grimaldi effettuava un servizio di trasporto merci tra Salerno e Cagliari. Sebbene i porti di Napoli e Salerno distino soltanto circa 50 chilometri via strada, le autorità italiane hanno sostenuto che non possono essere considerati intercambiabili. L'Italia sottolinea che la delibera del CIPE, che fa parte della base giuridica relativa alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico in esame, precisava che uno degli obiettivi degli accordi di servizio pubblico (compresa la nuova convenzione con CIN) consiste nel fornire «collegamenti in grado di ridurre il carico del traffico automobilistico sulle strade principali già sature della penisola del paese». Secondo le autorità italiane, un servizio di trasporto merci gestito da Napoli contribuisce a questo obiettivo poiché le strade tra Napoli e Salerno sono sature. In tale contesto, la Commissione osserva inoltre di aver deferito l'Italia alla Corte di giustizia per il mancato rispetto della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ([114]). La riduzione della congestione stradale può certamente contribuire a migliorare la qualità dell'aria. Indipendentemente da eventuali altre possibili differenze rispetto ai requisiti specifici applicabili a CIN ai sensi della nuova convenzione, la Commissione ritiene che, sulla base di questi elementi, l'Italia potesse concludere che i servizi di trasporto merci gestiti da Salerno non fossero equivalenti a quelli richiesti dalla nuova convenzione e che non abbia quindi commesso un errore manifesto concludendo che esisteva un fallimento di mercato sulla rotta di trasporto merci Napoli-Cagliari.

([113]) La nuova convenzione consente altresì di gestire questo collegamento da Genova anziché da Livorno, anche se in pratica questa possibilità non è mai stata utilizzata.

([114]) Per informazioni generali, cfr. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_3450.

— Ravenna-Catania: fino al momento del conferimento dell'incarico a CIN, Tirrenia era l'unico operatore ad offrire un servizio di trasporto merci su questa rotta. Nella sua risposta alla decisione del 2012, Pan Med ha indicato che Grimaldi aveva iniziato a effettuare un servizio di trasporto merci tra questi porti sin dalla fine del 2012. Inoltre, Pan Med ha dichiarato (cfr. considerando 260) che prevedeva di operare sulla rotta Augusta-Ravenna, che sarebbe equivalente alla rotta Catania-Ravenna. Pan Med ha fatto riferimento ai suoi piani in una lettera dell'aprile 2013 e le prove presentate dimostrano che ha preso misure per richiedere le autorizzazioni necessarie per l'esercizio di tale rotta solamente nel novembre 2012. Pan Med non ha dimostrato di aver effettivamente iniziato a gestire la rotta Augusta-Ravenna. In ogni caso, dato che al momento dell'incarico non era presente nessun altro operatore, l'Italia non ha compiuto un errore manifesto concludendo che esisteva un fallimento di mercato sulla rotta ([115]).

(348) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che, al momento dell'incarico, le sole forze di mercato erano insufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico. In effetti su una serie di rotte CIN era l'unico operatore, mentre sulle altre rotte i servizi forniti dagli altri operatori non erano equivalenti in termini di continuità, regolarità, capacità e qualità e pertanto non soddisfacevano appieno le esigenze di servizio pubblico individuate dall'Italia nella nuova convenzione.

3) **Approccio meno dannoso**

(349) La Commissione osserva che le autorità italiane hanno scelto di concludere un contratto di servizio pubblico con un operatore (CIN) piuttosto che imporre obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori interessati a gestire le rotte in questione. Sulla base delle informazioni fornite dall'Italia, la Commissione prende atto del fatto che la domanda degli utenti (come descritta sopra, cfr. considerando 333-341) non avrebbe potuto essere soddisfatta se non imponendo obblighi di servizio pubblico. In particolare, su diverse rotte CIN è l'unico operatore (cfr. ad esempio considerando 345) e, dove non lo è, l'offerta fornita dagli altri operatori non soddisfa (tutti) i requisiti di regolarità, continuità e qualità. Inoltre, l'esercizio della maggior parte delle rotte, se non di tutte, soprattutto durante la bassa stagione, è un'attività in perdita, per cui senza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tali rotte non verrebbero, con ogni probabilità, operate. Ecorys ha formulato una conclusione analoga nella sua relazione (cfr. considerando 98). Inoltre, la Commissione prende atto dell'argomentazione dell'Italia secondo la quale la scelta di un contratto di servizio pubblico si è resa necessaria anche in considerazione della privatizzazione di Tirrenia. Più specificamente l'Italia sostiene che organizzare una gara per gli attivi di Tirrenia associati a un nuovo contratto di servizio pubblico aveva consentito di: i) garantire la continuità del servizio pubblico marittimo; ii) massimizzare il valore per lo Stato e iii) tutelare l'occupazione. È per queste ragioni che la Commissione ha accettato (cfr. considerando 114) che l'Italia organizzasse una procedura di gara per il ramo d'azienda di Tirrenia insieme alla nuova convenzione. In questo modo, la Commissione ha anche riconosciuto, e lo ribadisce nella presente decisione, che l'Italia non poteva basarsi su obblighi di servizio pubblico che si applicassero a tutti gli operatori, preferendo concludere un contratto di servizio pubblico solo con CIN.

Conclusione

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

(351) Al fine di concludere che il primo criterio Altmark è soddisfatto, la Commissione deve comunque verificare se CIN sia stata incaricata di svolgere obblighi di servizio pubblico definiti in modo chiaro. A questo proposito, la Commissione osserva che gli obblighi di servizio pubblico sono descritti in maniera chiara nella nuova convenzione e nei suoi allegati (che comprendono ad esempio le specifiche delle navi per ciascuna rotta). Analogamente, le norme che disciplinano la compensazione sono dettagliate nella convenzione, nella legge del 2009 e nella delibera del CIPE. La nuova convenzione ha anche una durata chiara (otto anni), individua CIN come gestore del servizio pubblico e prevede disposizioni per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero (cfr. anche il considerando 365). Di conseguenza, la Commissione conclude che il primo criterio Altmark risulta rispettato.

([115]) Per ragioni di completezza la Commissione osserva che anche se l'Italia fosse stata a conoscenza (e tale circostanza non è stata né invocata né dimostrata) dell'intenzione di Grimaldi o di Pan Med di iniziare a operare su tale rotta, essa avrebbe comunque potuto concludere che i servizi di queste due società non erano sufficienti a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico (ad esempio perché non erano equivalenti in termini di porti serviti, di qualità o di capacità offerta, o perché la continuità e la regolarità di questo servizio non potevano essere garantite).

Priorità nell'assegnazione degli accosti

(352) L'articolo 19-ter, comma 21, della legge del 2009 specifica chiaramente che la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria per garantire la continuità territoriale con le isole e alla luce degli obblighi di servizio pubblico delle società dell'ex gruppo Tirrenia (compresa Tirrenia). In effetti in assenza di tale priorità a favore delle imprese incaricate degli obblighi di servizio pubblico, tali imprese potrebbero (a volte) dover attendere il proprio turno prima di attraccare e quindi registrare ritardi che vanificherebbero l'obiettivo di garantire una connettività affidabile e pratica ai cittadini. Per soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione delle isole e contribuire allo sviluppo economico delle medesime è effettivamente necessario poter contare su orari regolari. Inoltre, poiché la nuova convenzione contiene obblighi specifici riguardo agli orari di partenza sulle rotte di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti è necessaria a garantire che i porti assegnino gli accosti e gli orari di accosto in maniera tale da consentire all'operatore del servizio pubblico di rispettare i propri obblighi di servizio pubblico. La priorità nell'assegnazione degli accosti è stata trasferita a CIN all'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia. In tale contesto la Commissione ritiene che tale misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a CIN di adempiere gli obblighi di servizio pubblico che costituiscono un effettivo servizio di interesse economico generale (cfr. considerando 350). Inoltre, le autorità italiane hanno confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è applicabile esclusivamente ai servizi forniti in regime di servizio pubblico (e, ad esempio, non nei casi in cui CIN gestisce rotte su base commerciale durante l'alta stagione). Di conseguenza, anche la priorità nell'assegnazione degli accosti rispetta il primo criterio Altmark.

7.1.3.2. Secondo criterio Altmark

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

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

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

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

7.1.3.3. Terzo criterio Altmark

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

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

(359) Nella decisione del 2012 la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità della compensazione pagata a CIN. In particolare, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il premio di rischio del 6,5 % non riflettesse un livello di rischio adeguato perché a prima vista CIN non sembrava assumersi i rischi che normalmente gravano sulla fornitura di tali servizi. Più specificamente, gli elementi di costo presi in considerazione per il calcolo della compensazione comprendono tutti i costi relativi alla prestazione del servizio, nonché le variazioni, ad esempio in termini di prezzi del carburante. Di conseguenza in tale fase la Commissione ha ritenuto che CIN potesse aver ricevuto una sovracompensazione.

(360) La Commissione osserva che taluni aspetti del metodo di compensazione di cui alla nuova convenzione sembrano in effetti ridurre il rischio commerciale sostenuto da CIN. In particolare, le tariffe massime che CIN può applicare vengono adeguate annualmente in maniera da tener conto dell'inflazione e delle variazioni del costo del carburante. Inoltre, la nuova convenzione contiene alcune clausole (cfr. considerando 107) che mirano a garantire l'equilibrio

economico-finanziario del servizio pubblico. In particolare, nel caso in cui la compensazione del servizio pubblico non fosse sufficiente a coprire il costo dei servizi oggetto dell'incarico ai sensi della nuova convenzione, tali clausole consentono di rivedere: i) la portata di tali servizi, ii) le modalità di erogazione di tali servizi (ad esempio, la tipologia delle navi) o iii) le tariffe massime.

(361) Tuttavia, le clausole di cui sopra sono soggette a una serie di restrizioni. In particolare, ai sensi dell'articolo 8 della nuova convenzione, l'equilibrio economico-finanziario del servizio pubblico viene riesaminato soltanto ogni tre anni. Qualora da tale riesame emerga che la compensazione non è sufficiente a coprire il costo del servizio pubblico, CIN e le autorità italiane possono soltanto concordare di attuare modifiche per il successivo periodo triennale. Nel caso in cui le entrate o i costi del servizio pubblico presentino differenze strutturali imprevedibili superiori o inferiori del 3 % rispetto ai valori stabiliti nella nuova convenzione, l'articolo 9 consente alle parti di richiedere (subordinatamente a una serie di condizioni) una revisione dell'equilibrio economico-finanziario. Ai sensi di entrambi gli articoli, tali (eventuali) modifiche sono adottate al termine di un processo di negoziazione e, fino a quando non viene raggiunto un accordo, CIN deve continuare a svolgere il servizio pubblico senza modifiche. Di conseguenza CIN rimane parzialmente esposta al rischio che la compensazione sia insufficiente a coprire i costi della gestione del servizio. Pur essendo possibile ricorrere agli articoli 8 e 9 della nuova convenzione per ripristinare l'equilibrio economico-finanziario, le modifiche riguardano soltanto i periodi futuri e non è possibile applicare rettifiche retroattive.

(362) Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 42), la delibera del CIPE prevede che per determinare il rendimento del capitale sulla base della formula del costo medio ponderato del capitale (WACC) venga utilizzato un premio di rischio del 6,5 %. Tuttavia, nel corso dell'indagine formale (cfr. considerando 180), l'Italia ha chiarito che, dato che l'importo della compensazione è limitato dalla legge del 2009, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando un tasso forfettario di rendimento del capitale del 6,5 %. Le autorità italiane hanno inoltre dimostrato che l'applicazione dell'intera metodologia prevista dalla delibera del CIPE avrebbe potuto comportare, almeno in alcuni anni, un rendimento del capitale superiore al 6,5 %. Per questo motivo l'Italia ritiene che il suo approccio semplificato sia prudente e non comporti una compensazione superiore a favore di CIN rispetto a quanto stabilito ai sensi della delibera del CIPE.

(363) In tale contesto la Commissione ha confrontato il rendimento del capitale investito del 6,5 % che è stato applicato a CIN con il valore mediano del rendimento generato da un gruppo di riferimento nel 2011 (l'anno precedente all'attribuzione dell'incarico a CIN). Il gruppo di riferimento è costituito da alcuni operatori di traghetti che offrivano collegamenti marittimi in Italia o tra l'Italia e altri Stati membri ([116]). Dall'analisi emerge che il rendimento del capitale investito applicato a CIN è appena inferiore al rendimento mediano generato dal gruppo di riferimento. Tale raffronto illustra che nell'anno precedente all'incarico a CIN un rendimento del capitale del 6,5 % non era irragionevole.

(364) La Commissione evidenzia l'aspetto essenziale che, indipendentemente dall'importo al quale CIN avrebbe avuto diritto sulla base della metodologia di cui sopra (che comprende il rendimento del capitale), CIN non può mai ricevere un importo superiore alla soglia massima fissata dalla legge del 2009 (ossia 72 685 642 EUR). Tale importo, che è stato fissato nel 2009 e non è mai stato adeguato in funzione dell'inflazione, era molto probabilmente prudente, essendo inferiore di quasi il 10 % all'importo di cui Tirrenia ha avuto bisogno per gestire il servizio in quello stesso anno ([117]). Dai dati effettivi relativi al periodo 2012-2018 di cui alla tabella 6 emerge che in tutti gli anni tranne uno (2015), la compensazione degli obblighi di servizio pubblico è stata insufficiente a coprire il costo netto del servizio compreso un rendimento del capitale del 6,5 %. Conformemente al punto 47 della disciplina SIEG del 2011, la Commissione valuta l'esistenza di una sovracompensazione per l'intera durata del contratto. Per il periodo 2012-2018, CIN ha ricevuto approssimativamente 47 milioni di EUR in meno rispetto all'importo calcolato utilizzando la metodologia che comprende un rendimento del 6,5 %. Tale dato conferma che le clausole di revisione della nuova convenzione non proteggono CIN da tutti i rischi correlati allo svolgimento del servizio pubblico. In effetti, sebbene il perimetro del servizio pubblico sia stato modificato nell'agosto del 2014 (cfr. considerando 103) in seguito a una richiesta da parte di CIN a norma dell'articolo 9 della nuova convenzione, ciò non ha inciso sulla sottocompensazione registrata fino a quel momento. Nonostante i risultati siano migliorati in alcuni degli anni successivi, il rendimento effettivo del capitale investito da CIN per l'intero periodo (fino al 2018) è stato infatti pari soltanto a circa il 3,4 % ([118]), anziché al 6,5 % inizialmente previsto dall'Italia.

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

([117]) La Commissione ricorda che il 2009 è stato l'ultimo anno quando in cui Tirrenia ha operato in condizioni normali (ossia non era entrata in amministrazione straordinaria).

([118]) L'importo complessivo della compensazione ricevuta da CIN nel periodo 2012-2018 coincide al costo netto sostenuto nello svolgimento del servizio pubblico, compresa una remunerazione del capitale di circa il 3,4 %.

Tabella 6

Costo netto del servizio pubblico gestito da CIN nel periodo 2012-2018

(EUR)

CIN: missione di servizio pubblico	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totale
Ricavi totali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Costi totali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Ammortamento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Costo netto del servizio pubblico	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Rendimento del capitale (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Compensazione ammissibile	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Compensazione effettiva	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Sovra/sottocompensazione	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) La Commissione giudica inoltre favorevolmente il fatto che la nuova convenzione imponga a CIN di inviare ogni anno i conti di gestione (suddivisi per rotta e certificati da un revisore indipendente) al ministero dei Trasporti, per consentire a quest'ultimo di verificare l'eventuale presenza di sovracompensazioni. Ciò costituisce un'ulteriore garanzia destinata ad assicurare che CIN non possa beneficiare di alcuna sovracompensazione. Poiché tali conti distinguono altresì tra le rotte gestite in regime di servizio pubblico e quelle gestite su base commerciale, sono escluse sovvenzioni incrociate delle due attività. Le autorità italiane hanno inoltre presentato tali conti di gestione per il periodo 2012-2018, consentendo in tal modo alla Commissione di effettuare i calcoli di cui alla precedente tabella 6.

(366) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la compensazione di servizio pubblico concessa a CIN non eccede quanto necessario per coprire i costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi pertinenti e di un margine di utile ragionevole. Più specificamente, la Commissione ritiene che il premio di rischio del 6,5 % previsto dalla direttiva CIPE debba essere valutato in combinazione con l'importo massimo della compensazione stabilito dalla legge del 2009. In quest'ottica, il rendimento del capitale che CIN poteva aspettarsi da una prospettiva ex ante era in linea con i rischi che correva nell'esercizio dei servizi pubblici ai sensi della nuova convenzione. I dubbi della Commissione in merito al rispetto della terza condizione della sentenza Altmark risultano quindi dissipati.

(367) Per quanto riguarda la priorità nell'assegnazione degli accosti e le eventuali sovracompensazioni che ne potrebbero derivare, la Commissione osserva quanto segue. L'Italia ha sottolineato che l'eventuale vantaggio monetario derivante dalla priorità nell'assegnazione degli accosti risulterebbe limitato (cfr. considerando 191). Di conseguenza, anche il rischio di sovracompensazione derivante da questa misura sarebbe limitato. Inoltre, qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si rispecchierebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore. L'analisi della Commissione di cui sopra (cfr. considerando 364) ha confermato che nel periodo 2012-2018 CIN non ha ricevuto alcuna sovracompensazione. La Commissione conclude pertanto che anche la priorità nell'assegnazione degli accosti è conforme al terzo criterio Altmark.

7.1.3.4. Quarto criterio Altmark

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

(369) A norma del punto 63 della comunicazione SIEG, il modo più semplice per le autorità pubbliche di soddisfare la quarta condizione Altmark è svolgere una procedura di gara in modo aperto, trasparente e non discriminatorio conformemente alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([119]) e alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([120]).

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

(371) La Commissione osserva che, nel caso di specie, la procedura di gara si è svolta prima dell'entrata in vigore della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([121]) (che si applica agli appalti pubblici aggiudicati per l'esercizio di servizi di trasporto marittimo) e della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([122]). All'epoca erano applicabili la direttiva 2004/17/CE e la direttiva 2004/18/CE. Tuttavia la direttiva 2004/17/CE non si applica ai servizi di trasporto marittimo, quali quelli forniti da Tirrenia. In effetti, l'articolo 5 della direttiva 2004/17/CE chiarisce che soltanto i servizi di trasporto pubblico per ferrovia, sistemi automatici, tramvia, filovia e autobus sono inclusi nell'ambito di applicazione.

(372) Gli appalti pubblici aggiudicati dalle amministrazioni aggiudicatrici nel contesto delle loro attività di servizio di trasporto marittimo, costiero o fluviale rientrano invece nell'ambito di applicazione della direttiva 2004/18/CE ai sensi del suo considerando 20. Tuttavia, i servizi di trasporto per vie navigabili sono elencati anche nell'allegato II B di tale direttiva, il che implica ([123]) che sono soggetti soltanto al suo articolo 23 e al suo articolo 35, paragrafo 4. Ciò significa che, ai sensi della direttiva 2004/18/CE, un appalto pubblico per i servizi di trasporto marittimo è soggetto soltanto agli obblighi relativi alle specifiche tecniche (articolo 23) e all'obbligo di pubblicare un avviso relativo agli appalti aggiudicati (dopo che l'appalto è stato aggiudicato e, pertanto, al termine e non all'inizio della procedura di aggiudicazione: articolo 35, paragrafo 4). Tutte le altre norme di cui alla direttiva 2004/18/CE, comprese le modalità di pubblicazione dei bandi e degli avvisi (articolo 36, paragrafo 1) e le disposizioni sui criteri di selezione (articoli da 45 a 52) non si applicano agli appalti pubblici di servizi di trasporto marittimo.

(373) Inoltre, la direttiva 2004/18/CE in ogni caso non si applica alle concessioni di servizi definite all'articolo 1, paragrafo 4 di tale direttiva ([124]). La Commissione rileva che le concessioni di servizi che hanno un determinato interesse a livello transfrontaliero rimangono comunque soggette ai principi generali del trattato relativi a trasparenza e parità di trattamento.

(374) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che la direttiva 2004/18/CE può applicarsi soltanto in caso di appalto pubblico ma non quando si tratta di una concessione di servizi. Inoltre, poiché il caso in oggetto riguarda i servizi di trasporto per via d'acqua, risulterebbero applicabili soltanto alcune delle disposizioni di tale direttiva. In questo contesto la Commissione ritiene di non potersi basare esclusivamente sul rispetto delle direttive sugli appalti pubblici per dimostrare il rispetto del quarto criterio Altmark. Per questo motivo la Commissione valuta in appresso se la procedura di gara utilizzata dall'Italia è stata competitiva, trasparente e non discriminatoria. Per effettuare tale valutazione, la Commissione si baserà sugli orientamenti definiti nella comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato ([125]) (in particolare ai paragrafi 89 e seguenti).

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

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

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

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

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

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

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

Natura competitiva e trasparente della gara

(375) Il punto 90 della comunicazione sulla nozione di aiuto specifica che una procedura di gara deve essere competitiva ([126]) per consentire a tutti gli offerenti interessati e qualificati di partecipare. Inoltre, ai sensi del punto 91 di tale comunicazione, la procedura deve essere trasparente per consentire a tutti gli offerenti interessati di essere debitamente e ugualmente informati in ciascuna delle sue fasi. Tale paragrafo sottolinea inoltre che l'accessibilità dell'informazione, la previsione di termini di tempo sufficienti per gli offerenti interessati e la chiarezza dei criteri di selezione e di aggiudicazione sono tutti elementi essenziali di una procedura di selezione trasparente e indica che una gara deve essere sufficientemente pubblicizzata affinché ne vengano a conoscenza tutti i potenziali offerenti.

(376) Come osservazione preliminare, la Commissione sottolinea che sebbene il diritto italiano ([127]) conferisca al commissario straordinario la facoltà di avviare trattative private con potenziali acquirenti, tale facoltà non è stata esercitata nel caso di specie. In effetti, in questo caso è stata preferita una procedura di gara aperta al fine di garantire la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia al prezzo di mercato e di massimizzare quindi i proventi della vendita. Poiché per la privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia non ha avuto luogo alcuna trattativa privata, i dubbi espressi dalla Commissione nella decisione del 2011 circa questa eventualità sono quindi dissipati.

(377) Nel caso di specie, la procedura di gara è stata avviata mediante la pubblicazione di un invito a manifestare interesse per l'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia su un quotidiano internazionale e su numerosi quotidiani nazionali, nonché su siti web specializzati selezionati (cfr. considerando 70). In tale avviso si invitava «chiunque fosse in grado di garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo» ad esprimere il proprio interesse e non si imponevano ulteriori condizioni. Alle potenziali parti interessate è stato inoltre concesso un tempo sufficiente (ovvero 35 giorni) per manifestare interesse e poter così partecipare alle fasi successive della procedura. Nella successiva fase di dovuta diligenza, agli offerenti qualificati sono stati concessi quattro mesi per valutare tutte le informazioni rilevanti al fine di poter decidere se presentare un'offerta per il ramo d'azienda di Tirrenia ed eventualmente di quale entità.

(378) La Commissione osserva che l'invito a manifestare interesse precisava chiaramente che il ramo d'azienda di Tirrenia sarebbe stato venduto nel rispetto delle norme specifiche di cui alla procedura Marzano con l'esplicito intento di garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo in regime di servizio pubblico. Inoltre l'invito faceva riferimento all'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, il quale specifica che al termine della procedura di gara sarebbe stata conclusa una nuova convenzione con l'acquirente di Tirrenia. Detto articolo indica inoltre che la durata di tale nuova convenzione non può essere superiore a otto anni e ne descrive i contenuti. Inoltre, lo stesso articolo fissa l'importo massimo della compensazione per Tirrenia a 72 685 642 EUR l'anno per l'intera durata della nuova convenzione. Infine, l'articolo 19-ter specifica anche che l'acquirente di Tirrenia avrebbe mantenuto la priorità nell'assegnazione degli accosti sulle linee di servizio pubblico.

(379) Come indicato nella decisione del 2011, l'invito a manifestare interesse non conteneva dettagli specifici circa gli attivi messi in vendita, il criterio di aggiudicazione e le tempistiche delle fasi successive della procedura di gara. La Commissione ritiene che la procedura di gara nel suo insieme sia stata ciononostante sufficientemente trasparente per le ragioni esposte nei considerando in appresso.

(380) In primo luogo, l'invito a manifestare interesse precisava che gli offerenti dovevano essere in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo». Questo è stato l'unico criterio di selezione applicato dall'Italia per decidere se le parti interessate potessero essere ammesse a partecipare alla procedura di gara. Poiché l'invito non specificava in che modo gli offerenti potevano dimostrare di soddisfare tale requisito, ciò significava automaticamente che avrebbero potuto utilizzare qualsiasi elemento di prova adeguato ([128]). La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione che indichi che una o più delle cinque parti interessate escluse abbiano effettivamente fornito elementi di prova adeguati che dimostrassero che esse possedevano mezzi finanziari sufficienti a garantire la continuità del servizio come richiesto dall'invito a manifestare interesse. La Commissione ritiene che questo criterio di selezione fosse chiaro a tutti gli offerenti interessati e fosse giustificato anche alla luce dell'obiettivo perseguito.

([126]) Nella nota 146 della comunicazione sulla nozione di aiuto, la Commissione osserva che gli organi giurisdizionali dell'Unione fanno spesso riferimento, nel contesto degli aiuti di Stato, a una procedura di gara «aperta». L'uso del termine «aperta» non si riferisce, tuttavia, a una procedura specifica ai sensi delle direttive sugli appalti pubblici. Di conseguenza, la Commissione ritiene più opportuno utilizzare il termine «competitiva», senza volersi discostare dalle condizioni sostanziali di cui alla giurisprudenza.

([127]) In particolare: decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito nella legge 27 ottobre 2008, n. 166.

([128]) Inoltre, come spiegato in precedenza (cfr. considerando 373, l'articolo 36, paragrafo 1, della direttiva 2004/18/CE non si applicava al presente bando di gara. Di conseguenza, l'Italia non aveva di fatto alcun obbligo di fornire i criteri di selezione nell'invito.

(381) Come spiegato al considerando 378, il riferimento al decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 aveva comunque già chiarito alle parti interessate che sarebbe stata conclusa una nuova convenzione (con una durata massima di otto anni) al termine della procedura di gara e che l'importo annuo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico era stato fissato a un massimo di 72 685 642 EUR. Inoltre, l'invito a manifestare interesse indicava che l'obiettivo era quello di vendere il ramo d'azienda dedicato alla fornitura del servizio pubblico. Inoltre, come confermato dall'Italia, tutte le informazioni pertinenti relative al perimetro della vendita, compreso il progetto di convenzione da concludere tra l'acquirente e lo Stato, sono state rese disponibili alle undici parti che hanno infine deciso di partecipare alla fase di dovuta diligenza. Ciò ha permesso a tali parti di decidere se presentare o meno un'offerta e, in caso affermativo, quale importo indicare. La Commissione sottolinea che è prassi abituale, nelle procedure di vendita tra operatori privati, rendere disponibili le informazioni sensibili dal punto di vista commerciale soltanto nella fase di dovuta diligenza. Per lo stesso motivo, gli interessati hanno dovuto firmare accordi di riservatezza prima di poter accedere alla documentazione pertinente (cfr. considerando 71). Su tale base, la Commissione ritiene che dall'invito a manifestare interesse ([129]) risultasse sufficientemente chiaro che la vendita riguardava il ramo d'azienda di Tirrenia associato a una nuova convenzione. Dopo aver espresso il loro interesse, le parti hanno avuto accesso a tutte le informazioni necessarie per decidere in merito a un'eventuale offerta.

(382) In terzo luogo, in relazione al calendario delle fasi successive della procedura di gara, la Commissione osserva quanto segue. Con lettera del 10 novembre 2010 gli offerenti interessati che soddisfacevano l'unico criterio di selezione sono stati invitati a partecipare alla fase di dovuta diligenza. I dettagli pertinenti sulle effettive fasi successive della procedura, in particolare sulle tempistiche della procedura e sui criteri per l'ammissione alla seconda fase della dovuta diligenza, sono stati quindi forniti ai rimanenti offerenti interessati con lettera del commissario straordinario del 2 febbraio 2011. Stando alla Commissione, è improbabile che l'assenza di queste informazioni nell'invito a manifestare interesse ([130]) abbia scoraggiato potenziali offerenti dal manifestare interesse.

(383) In quarto luogo la Commissione osserva che sulla base dell'invito 21 parti hanno manifestato il proprio interesse ad acquisire il ramo d'azienda di Tirrenia. Tra tali 21 parti figuravano soggetti nazionali, europei e non europei tra i quali alcuni dei principali operatori italiani di traghetti (ad esempio, Grandi Navi Veloci e Moby). La Commissione ritiene che ciò confermi che tutti i potenziali offerenti hanno beneficiato di un'adeguata possibilità di manifestare il loro interesse a partecipare alla procedura di gara. In questo contesto, la Commissione sottolinea che le parti interessate non hanno dovuto seguire procedure onerose e non avrebbero dovuto sostenere costi significativi per manifestare il proprio interesse. Era sufficiente che inviassero una lettera in cui dimostravano la capacità di garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo. Le sedici parti che hanno soddisfatto questo criterio di selezione sono state quindi invitate alla fase di dovuta diligenza e undici hanno deciso di prendervi parte. Soltanto dopo questa fase le parti hanno dovuto decidere se presentare o meno un'offerta ed eventualmente l'entità dell'offerta.

(384) Infine, nella decisione del 2012 la Commissione ha osservato che non era chiaro se tutti i potenziali offerenti fossero stati a conoscenza, nelle prime fasi della procedura di gara, della possibilità di pagare una parte del prezzo di acquisto con una formula rateale su diversi anni senza l'applicazione di interessi. Questa possibilità non era menzionata ma non era neppure esclusa nell'invito a manifestare interesse ([131]). Su questa base, CIN ha presentato un'offerta che contemplava il pagamento rateale di pressoché la metà del prezzo di acquisto. La Commissione osserva in primo luogo che, poiché l'offerta comprendeva un contratto di servizio pubblico con una durata di otto anni, il differimento di una parte del pagamento per la durata di tale contratto non era inusuale. Infatti, in caso di contratti di concessione, è frequente che il canone di concessione sia pagato a rate anziché in anticipo. Inoltre, la Commissione ha osservato che il valore reale dell'offerta di CIN, ottenuto attualizzando i pagamenti differiti al loro valore al momento della vendita, è inferiore solo del 4 % rispetto al valore corrispondente al pagamento anticipato della totalità del prezzo. La Commissione ritiene improbabile che questa differenza relativamente modesta abbia influenzato la volontà delle parti di manifestare interesse. In tale contesto, va ricordato che il valore del ramo d'azienda di Tirrenia (compresa la nuova convenzione) non era noto al momento in cui le parti dovevano manifestare il proprio interesse; è pertanto improbabile che la conoscenza dell'opzione di pagamento differito in

([129]) La Commissione osserva che tra l'altro l'Italia non era tenuta a fornire una descrizione dettagliata dell'esatta attività in vendita e del nuovo contratto di servizio pubblico nell'invito a manifestare interesse, in quanto l'articolo 36, paragrafo 1, della direttiva 2004/18/CE non si applicava a questa procedura di gara.

([130]) Inoltre, dal momento che l'articolo 36, paragrafo 1, della direttiva 2004/18/CE non era applicabile a questa procedura di gara, l'Italia non era nemmeno obbligata a descrivere nell'invito a manifestare interesse le modalità di svolgimento delle fasi successive della procedura di gara.

([131]) La Commissione osserva che tra l'altro l'Italia non era tenuta a fornire una descrizione dettagliata delle (eventuali) condizioni di pagamento nell'invito a manifestare interesse, in quanto l'articolo 36, paragrafo 1, della direttiva 2004/18/CE non si applicava a questa procedura di gara.

questa fase abbia influito sulla decisione di partecipare alla procedura di gara. Inoltre, la Commissione sottolinea che l'offerta vincolante di CIN (che comprende il pagamento differito) è stata messa a disposizione nella sala dati e tutti gli altri offerenti sono stati esplicitamente invitati a presentare un'offerta migliorativa. Nonostante siano stati concessi sedici giorni per procedere in tal senso e indipendentemente dalla possibilità di includere anche il pagamento differito nelle loro offerte, nessuno degli altri offerenti si è manifestato. Per questi motivi, la Commissione conclude che non si può ritenere che la possibilità di differire il pagamento di (parte del) prezzo di acquisto abbia inciso negativamente sulle condizioni di competitività o sulla trasparenza della procedura di gara.

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

Natura non discriminatoria della procedura di gara e criterio del prezzo più elevato

(386) Il punto 92 della comunicazione sulla nozione di aiuto sottolinea che tra i requisiti indispensabili per garantire che l'operazione in questione sia conforme alle condizioni di mercato vi sono il trattamento equo e non discriminatorio di tutti gli offerenti in ogni fase della procedura e la previa indicazione di criteri di selezione e di aggiudicazione oggettivi. Inoltre, tale paragrafo specifica che, al fine di garantire la parità di trattamento, i criteri di aggiudicazione dovrebbero consentire di raffrontare le offerte e di valutarle in maniera oggettiva. Infine, ai sensi del punto 95 della comunicazione sulla nozione di aiuto, quando gli enti pubblici cedono attivi, l'unico criterio pertinente per selezionare l'acquirente dovrebbe essere il prezzo più elevato ([132]), tenendo conto anche delle condizioni contrattuali richieste (ad esempio, la garanzia del venditore sulle vendite).

(387) Come indicato sopra (cfr. considerando 380), l'invito a manifestare interesse conteneva soltanto una condizione di selezione, ossia il fatto che gli offerenti dovevano essere in grado di «garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo». Delle 21 parti che hanno manifestato interesse, cinque sono state escluse in quanto si è riscontrato che non erano in grado di soddisfare tale condizione (cfr. anche nota 34). La Commissione ritiene che l'unico criterio di selezione applicabile sia stato oggettivo e che sia stato sufficientemente chiarito a tutte le parti interessate nell'invito a manifestare interesse.

(388) I sedici offerenti interessati che soddisfacevano la condizione di selezione sono stati quindi invitati alla fase di dovuta diligenza, ma cinque di loro hanno comunicato di non essere più interessati. Durante la fase di dovuta diligenza, che ha richiesto quattro mesi, le undici parti rimanenti hanno avuto accesso a una sala dati contenente tutte le informazioni pertinenti (cfr. considerando 72), che hanno consentito loro di valutare il ramo d'azienda e il progetto della nuova convenzione posti in vendita. Tutti gli offerenti hanno quindi ricevuto le medesime informazioni e sono stati trattati allo stesso modo in tutte le fasi della procedura.

(389) Il 2 febbraio 2011 il commissario straordinario ha inviato agli undici offerenti interessati rimanenti una lettera in cui specificava la procedura e i requisiti per presentare un'offerta. In particolare, tale lettera indicava chiaramente le condizioni di vendita: redigere un piano industriale per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico definiti nel progetto di convenzione e fornire le garanzie necessarie per comprovare la solidità finanziaria dell'offerente. L'Italia ha confermato che in caso di ricezione di più di un'offerta ammissibile, l'unico criterio di aggiudicazione sarebbe stato il prezzo più alto. In effetti, la Commissione osserva che il 29 aprile 2011 il commissario straordinario ha sollecitato le altre parti interessate a presentare offerte migliorative proprio allo scopo di ottenere il miglior rendimento finanziario possibile dalla vendita.

([132]) Cfr. sentenza del Tribunale del 28 febbraio 2012, *Land Burgenland e Austria/Commissione*, cause riunite T-268/08 e T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, punto 87.

(390) I dubbi della Commissione di cui alla decisione del 2011 secondo i quali il decreto 134/2008 avrebbe consentito l'aggiudicazione della gara sulla base di criteri diversi risultano quindi fugati. Tutte le parti sono state correttamente ed equamente informate durante le varie fasi della procedura di gara e ciò ha consentito loro di presentare un'offerta disponendo di una piena cognizione della procedura e dei requisiti. La Commissione ritiene inoltre che il criterio di aggiudicazione consenta un confronto e una valutazione oggettivi delle offerte.

Pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN

(391) La Commissione ha osservato nella decisione del 2012 che il valore effettivo ([133]) del prezzo d'acquisto offerto da CIN è inferiore al valore di mercato fissato dall'esperto incaricato dal ministero competente. Tuttavia, nella causa *Land Burgenland*, la Corte di giustizia ha stabilito che, quando una pubblica autorità procede alla vendita di un'impresa che le appartiene tramite una gara di appalto aperta, trasparente e non condizionata, si può presumere che il prezzo di mercato corrisponda all'offerta più elevata (vincolante e credibile), senza che sia necessario ricorrere, ai fini della verifica del prezzo di mercato, ad altri strumenti, ad esempio a perizie indipendenti ([134]). Inoltre, anche l'offerta più elevata presentata nell'ambito di una gara d'appalto che è irregolare a causa di condizioni illecite può nondimeno corrispondere al prezzo di mercato, allorché le carenze che inficiano le condizioni della gara di appalto non hanno influito sull'importo di tale offerta, provocandone una diminuzione ([135]).

(392) La Commissione ha osservato che poiché nel caso di specie il prezzo pagato da CIN è il risultato di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, si può presumere che esso corrisponda al prezzo di mercato. Di conseguenza non è necessario confrontare questo prezzo con le valutazioni determinate dagli esperti indipendenti nominati rispettivamente dall'Italia e dalla Commissione. Inoltre la Commissione concorda con l'Italia (cfr. considerando 176) sul fatto che gli esperti indipendenti dovevano necessariamente basarsi su alcune ipotesi, motivo per cui le risultanti valutazioni dovrebbero essere in ogni caso interpretate con attenzione. Infine, come osservato da CIN (cfr. considerando 236), almeno un offerente potenziale per il ramo d'azienda di Tirrenia ha indicato che il prezzo fissato dall'esperto indipendente nominato dall'Italia era troppo elevato. Sebbene tale elemento di prova sia aneddotico, esso conferma che le valutazioni degli esperti non sempre rispecchiano il valore di mercato che viene determinato dagli operatori di mercato tramite una procedura di gara.

(393) Per completezza, la Commissione ritiene che la possibilità del pagamento differito abbia una logica economica. In effetti come sottolineato da CIN (cfr. considerando 240), il pagamento differito è correlato alla natura dell'oggetto della vendita, ossia un ramo d'azienda il cui valore effettivo dipende (come confermato da Banca Profilo, cfr. sezione 2.3.3.4 e considerando 240) dal pagamento effettivo, nel corso di un periodo di otto anni, degli importi di compensazione previsti dalla nuova convenzione. Di conseguenza, il pagamento differito (di una parte del prezzo di acquisto) può essere visto come una logica conseguenza della natura degli attivi (in particolare il contratto di servizio pubblico e la relativa compensazione) oggetto della procedura di gara.

(394) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che i suoi dubbi in merito al differimento di parte del prezzo di acquisto sono stati dissipati.

Fornitura dei servizi al costo minore per la collettività

(395) Nel caso in oggetto, la gara d'appalto riguardava la nuova convenzione associata al ramo d'azienda di Tirrenia e soggetta a determinate condizioni in termini di livello di manodopera, e non soltanto la convenzione stessa. Nella decisione del 2012 la Commissione aveva concluso in via preliminare che, qualora fossero già opportunamente dotati di navi ed equipaggi, gli offerenti avrebbero sostenuto costi inferiori se non fossero stati tenuti a rilevare parte degli attivi patrimoniali e dei dipendenti di Tirrenia. Di conseguenza la Commissione aveva concluso in via preliminare che l'organizzazione di una procedura di gara per la nuova convenzione dissociata dall'obbligo di rilevare le navi e gli equipaggi di Tirrenia necessari per lo svolgimento del servizio pubblico avrebbe determinato un costo inferiore per la collettività.

([133]) Ottenuti attualizzando i pagamenti differiti al loro valore al momento della vendita.

([134]) Cfr. sentenza della Corte di Giustizia del 24 ottobre 2013, *Land Burgenland/Commissione*, cause riunite C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punti 94 e 95.

([135]) Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2013, *Land Burgenland/Commissione*, cause riunite C-214/12 P, C-215/12 P e C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punto 96.

(396) Dato che Tirrenia era una grande impresa in amministrazione straordinaria, il diritto nazionale generale ([136]) imponeva al suo acquirente di mantenere per un periodo di due anni il medesimo livello di personale necessario per lo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico stabiliti nei piani industriali di Tirrenia. Alla luce di quanto precede, CIN ha dovuto offrire impiego (sulla base di nuovi contratti) agli ex dipendenti di Tirrenia ed astenersi da licenziamenti ([137]) per un periodo di due anni. La Commissione osserva in primo luogo che tale obbligo si basa su un obbligo legale che le autorità italiane non potevano ignorare nella concezione del trasferimento del ramo d'azienda e che tale obbligo è limitato nel tempo, ossia a due anni. La Commissione osserva altresì che il ramo d'azienda di Tirrenia continuerà a svolgere il servizio pubblico sulla base degli obblighi di servizio pubblico definiti nella nuova convenzione. In questo senso, l'Italia ha sostenuto che soltanto il personale di bordo e quello amministrativo necessari per la prosecuzione dello svolgimento del servizio pubblico sarebbero stati rilevati da CIN. Inoltre, l'Italia ha sottolineato che CIN avrebbe dovuto rispettare tali livelli minimi di manodopera, indipendentemente da qualsiasi condizione relativa alla manodopera. Dato che i costi del lavoro sono coperti dalla compensazione pagata a CIN ai sensi della nuova convenzione, la Commissione ritiene che l'obbligo di mantenere i livelli di impiego non sia nella pratica oneroso per CIN. Pertanto, è improbabile che tale obbligo abbia depresso il prezzo di vendita del ramo d'azienda ed è impossibile che esso abbia conferito un vantaggio a CIN. Inoltre, questa soluzione era vantaggiosa anche per Tirrenia (e quindi per l'Italia in quanto sua proprietaria), in quanto l'azienda non avrebbe dovuto pagare i costi di licenziamento del personale riassunto da CIN. La Commissione osserva che Ecorys ha stimato il costo totale di licenziamento per tutti i membri del personale di Tirrenia in almeno 35 milioni di EUR.

(397) Avendo associato gli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia a un nuovo contratto di servizio pubblico ([138]), l'acquirente diventa automaticamente tenuto a rispettare l'obbligo di garantire la continuità del servizio pubblico e riceve priorità nell'assegnazione degli accosti. La Commissione osserva innanzitutto che soltanto gli attivi necessari per adempiere agli obblighi di servizio pubblico sono stati associati a un contratto di servizio pubblico. Tutti gli altri attivi (compresi ad esempio i beni immobili, sei navi e una collezione d'arte) sono stati venduti mediante procedure di gara distinte. In secondo luogo la Commissione ritiene che il raggruppamento degli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia con il nuovo contratto di servizio pubblico non determini un prezzo inferiore a quello che si otterrebbe vendendo separatamente gli attivi e tale contratto per i seguenti motivi:

— come indicato in precedenza (cfr. considerando 164), il commissario straordinario di Tirrenia ha organizzato procedure di gara distinte per la vendita di sei navi utilizzate soltanto su rotte non soggette a obblighi di servizio pubblico. Di queste sei navi, soltanto una ha potuto essere venduta a un offerente che intendeva continuare a utilizzarla per fini di trasporto marittimo. Le altre cinque navi hanno potuto essere vendute soltanto per fini di demolizione. Inoltre nel marzo del 2011, gli agenti marittimi ([139]) ai quali era stato chiesto di stabilire il valore delle navi di Tirrenia hanno indicato che la crisi economica aveva avuto un impatto rilevante che si rifletteva nella diminuzione del valore delle navi e in un surplus di navi sul mercato. Per questi motivi è poco probabile che tutte le rimanenti 18 navi di Tirrenia avrebbero potuto essere vendute per fini di trasporto marittimo (ossia per un prezzo superiore al loro valore di rottamazione). La Commissione ritiene che il raggruppamento di tali navi al contratto di servizio pubblico abbia consentito di ottenere un prezzo superiore ([140]) per le navi di Tirrenia dato che in cambio della gestione delle navi sulle rotte di servizio pubblico il loro acquirente avrebbe percepito la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per un periodo di otto anni;

— nella decisione del 2012 la Commissione aveva menzionato la possibilità che gli offerenti fossero già dotati di navi ed equipaggi sufficienti e avessero quindi preferito non dover acquisire le navi di Tirrenia e assumerne i dipendenti. La Commissione osserva che quando ha iniziato a svolgere i suoi obblighi ai sensi della nuova convenzione, CIN disponeva di una manodopera di 1 239 persone e 18 navi (che facevano parte del ramo d'azienda di Tirrenia acquisito). La Commissione ritiene improbabile che potenziali offerenti avrebbero potuto disporre di risorse significative prontamente disponibili per l'utilizzo o per il riutilizzo al fine di adempiere agli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella nuova convenzione. Ciò è tanto più vero in quanto la nuova

([136]) L'articolo 63, comma 2, del decreto legislativo 270/1999 prevede che qualsiasi potenziale acquirente di un ramo d'azienda di una grande impresa in amministrazione straordinaria debba impegnarsi a mantenere il livello della manodopera (ossia il numero di lavoratori) e a continuare le attività commerciali per almeno due anni dopo l'acquisizione.

([137]) Tranne in alcune precise circostanze.

([138]) Un progetto di tale contratto è stato messo a disposizione di tutti gli offerenti nella sala dati. Inoltre, le sue disposizioni essenziali erano già previste dall'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135.

([139]) Ferrando & Massone S.r.l.

([140]) Perché quando una nave non è ancora al termine della sua vita utile, il suo valore ai fini di trasporto marittimo è superiore a quello di rottamazione. Nello scenario che prevede la vendita separata delle navi è probabile che almeno alcune delle navi avrebbero dovuto essere vendute al loro valore di rottamazione. Di conseguenza, raggruppando le navi al contratto di servizio pubblico, tutte le navi continuano a operare e possono quindi essere vendute a un prezzo superiore al loro valore di rottamazione.

convenzione contiene requisiti specifici (ad esempio, a livello di capacità) che riguardano le navi da utilizzare sulle diverse rotte di servizio pubblico. È probabile gli eventuali operatori che disponevano delle risorse necessarie le stessero già impiegando su altre rotte e che la loro riassegnazione ai compiti previsti dalla nuova convenzione avrebbe necessariamente comportato la perdita delle entrate derivanti dal loro precedente utilizzo. A questo proposito, la Commissione sottolinea che sia Grimaldi sia GNV hanno partecipato alla procedura di gara e che nessuna delle due società ha dichiarato alla Commissione che avrebbero preferito non acquisire le navi di Tirrenia.

(398) Per verificare che il raggruppamento della nuova convenzione con il ramo d'azienda di Tirrenia e le condizioni relative alla manodopera non siano onerosi per CIN, durante l'indagine formale la Commissione ha commissionato uno studio a un esperto indipendente, Ecorys. Ecorys è stata incaricata (cfr. considerando 96 e seguenti) di stabilire il valore di mercato del ramo d'azienda di Tirrenia senza vincolarla ad alcuna condizione. Ecorys ha concluso che, qualora il ramo d'azienda di Tirrenia fosse stato venduto senza assoggettare l'acquisto ad alcuna condizione e, in particolare, senza associarlo al nuovo contratto di servizio pubblico per lo svolgimento di detto servizio (e quindi in assenza dell'obbligo di garantire la continuità del servizio pubblico), l'impresa sarebbe stata venduta al valore di liquidazione, ossia 303,5 milioni di EUR. Ecorys ha basato tale conclusione sull'ipotesi che il ramo d'azienda di Tirrenia non sarebbe in grado di proseguire l'attività in maniera redditizia in assenza della compensazione degli obblighi di servizio pubblico. Ecorys ha rilevato che tale valore di liquidazione è inferiore a quello risultante dalla procedura di gara e ha indicato che, pertanto, la liquidazione immediata (in pratica, la vendita delle navi) non costituiva un'alternativa valida per un operatore in economia di mercato. Inoltre, Ecorys ha confrontato l'organico del ramo d'azienda di Tirrenia con quello di numerose compagnie di traghetti comparabili e ha concluso che il numero di dipendenti di Tirrenia e la struttura dei costi per il personale non differivano da quelli delle imprese comparabili, in termini di quota del costo del lavoro rispetto ai ricavi totali e di rapporto costo del lavoro/organico. Dall'analisi è emerso che non vi era alcuna differenza sostanziale tra il ramo d'azienda di Tirrenia e imprese comparabili tale da dimostrare che il personale fosse troppo numeroso o che il costo del lavoro fosse eccessivo. Un potenziale acquirente avrebbe quindi avuto un margine di manovra limitato in termini di licenziamenti/sostituzione di parte della manodopera. Su questa base, Ecorys ha concluso che non vi sono elementi che suggeriscono che la condizione relativa alla manodopera abbia avuto un impatto significativo sul valore del ramo d'azienda di Tirrenia. La Commissione conclude pertanto che il raggruppamento della nuova convenzione con il ramo d'azienda di Tirrenia e le condizioni relative alla manodopera non avrebbero potuto deprimere il prezzo di vendita del ramo d'azienda né conferire in questo modo un vantaggio a CIN.

(399) Riassumendo, la condizione concernente il mantenimento dei livelli di occupazione è imposta dal diritto nazionale generale piuttosto che dal venditore. Inoltre tale condizione non è onerosa per l'acquirente del ramo d'azienda di Tirrenia, come confermato dall'esperto indipendente della Commissione Ecorys. Non si può considerare che la condizione concernente la necessità di garantire la continuità del servizio pubblico, conseguenza diretta dell'abbinamento degli attivi e degli obblighi di servizio pubblico, determini una riduzione del prezzo. Al contrario, come sopra argomentato, la vendita separata delle attività avrebbe avuto come conseguenza un prezzo più basso (come confermato da Ecorys). Inoltre, dato l'elevato numero di navi e di equipaggi necessari per lo svolgimento del servizio pubblico, è altamente improbabile che vi fossero potenziali offerenti interessati ad acquistare il contratto di servizio pubblico senza rilevare le attività. Di conseguenza la Commissione conclude che qualsiasi venditore operante in economia di mercato avrebbe deciso di vendere gli attivi del ramo d'azienda di Tirrenia insieme a un nuovo contratto di servizio pubblico al fine di ottenere il prezzo più elevato. Su questa base, la Commissione conclude che l'Italia non ha associato condizioni suscettibili di ridurre il prezzo o che un venditore privato non avrebbe richiesto. Su tale base la Commissione conclude di aver sciolto le proprie riserve riguardo al fatto che l'organizzazione di una procedura di gara per la nuova convenzione, associata al ramo d'azienda di Tirrenia e tenendo conto delle condizioni relative alla manodopera, non avrebbe permesso di ottenere il costo minore per la collettività.

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

(400) Sulla base della valutazione descritta sopra (cfr. considerando 375-399), la Commissione conclude che la procedura di gara è stata aperta, trasparente e non discriminatoria come prevedono le norme in materia di appalti pubblici. Il punto 68 della comunicazione SIEG specifica tuttavia che «per le procedure nell'ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire che la procedura determini il costo minore per la collettività».

(401) Pertanto, poiché soltanto CIN ha presentato un'offerta nel contesto della procedura di gara per il ramo d'azienda di Tirrenia (che includeva la nuova convenzione), una tale gara non sarebbe normalmente sufficiente a garantire l'assenza di un vantaggio a favore dell'offerente selezionato.

(402) Tuttavia, nella sua Guida ai SIEG ([141]), la Commissione ha articolato la posizione espressa al punto 68 della comunicazione SIEG affermando che «ciò non esclude che vi possano essere casi in cui, grazie alla presenza nella procedura di misure di salvaguardia particolarmente efficaci, una procedura nell'ambito della quale sia stata presentata una sola offerta, possa garantire la fornitura del servizio al 'minor costo per la collettività'».

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

— la procedura di gara è stata organizzata in maniera tale da massimizzare l'interesse dei potenziali offerenti. Inoltre, tali potenziali offerenti non hanno dovuto seguire procedure onerose e non avrebbero dovuto sostenere costi significativi per manifestare il proprio interesse. Di conseguenza, sono state ricevute ben 21 manifestazioni di interesse da parte di soggetti italiani, europei e non europei, di cui sedici sono stati invitati alla fase di dovuta diligenza (cfr. considerando 387);

— un'effettiva concorrenza è stata possibile fino al termine della procedura di gara. In particolare, undici possibili offerenti hanno preso parte alla fase di presentazione delle offerte. Tre di loro (Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. e Marinvest S.r.l.) hanno deciso di unire le forze con la denominazione CIN e hanno presentato un'offerta vincolante. La Commissione ritiene che, in base al loro profilo, tra gli altri otto possibili offerenti almeno cinque fossero probabilmente in grado (in considerazione della loro esperienza e delle loro risorse finanziarie) di formulare offerte o avessero motivo di nutrire un effettivo interesse a formulare un'offerta (ad esempio in quanto già attivi nel settore e/o in Italia);

— è stato stabilito preventivamente un prezzo minimo sulla base della valutazione effettuata dall'esperto indipendente nominato dall'Italia (cfr. considerando 73). Tale prezzo minimo è stato messo a disposizione di tutti i potenziali offerenti nella sala dati e ha rappresentato un punto di partenza relativamente elevato per le offerte iniziali. In effetti, come rilevato in precedenza (cfr. considerando 168), un offerente potenziale per il ramo d'azienda di Tirrenia ha indicato che il prezzo minimo era realmente troppo elevato. Sebbene tale prezzo minimo elevato abbia contribuito a garantire che la procedura comportasse il minor costo per la collettività, potrebbe anche aver scoraggiato altri potenziali offerenti dal presentare un'offerta;

— l'offerta vincolante presentata da CIN il 14 aprile 2011 è stata messa a disposizione nella sala dati e, con lettera del 2 maggio 2011, il commissario straordinario ha invitato tutti gli offerenti selezionati per la fase di dovuta diligenza a presentare entro il 12 maggio 2011 un'offerta migliorativa rispetto a quella presentata da CIN. A seguito di una richiesta di uno dei potenziali acquirenti, il termine per la presentazione delle offerte migliorative è stato quindi prorogato dal commissario straordinario al 19 maggio 2011. L'invito a presentare offerte migliorative costituisce una misura di salvaguardia particolarmente affidabile a garanzia dell'ottenimento dell'offerta più elevata possibile (e quindi del minor costo per la collettività). Inoltre, la richiesta di una parte di prorogare il termine dimostra l'esistenza di un'effettiva concorrenza fino all'ultimo momento della procedura di gara.

(404) La Commissione ritiene che, date le garanzie di cui sopra, compresi in particolare il prezzo minimo e l'invito a presentare offerte più elevate, la procedura di gara sia stata in grado di garantire la fornitura del servizio al minor costo per la collettività anche se è stata presentata una sola offerta. Per completezza, la Commissione osserva che il caso in esame differisce dai seguenti casi in cui era stata presentata un'unica offerta:

— nella procedura di gara per la gestione di un collegamento marittimo rapido per passeggeri tra Messina e Reggio Calabria, soltanto Ustica Lines ha presentato un'offerta. Tuttavia, tale impresa è stata anche l'unica a manifestare interesse e quindi non si è mai manifestata una concorrenza effettiva. In tale caso la Commissione ha quindi dovuto concludere che la condizione del quarto criterio Altmark non era soddisfatta e che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico costituiva un aiuto di Stato ([142]). La Commissione ricorda che nel caso in esame 21 parti hanno manifestato il proprio interesse e undici hanno partecipato alla parte finale della gara;

— nella procedura di gara per l'attribuzione delle concessioni di distribuzione della stampa in Belgio, soltanto bpost (l'operatore storico di tale SIEG) ha presentato un'offerta. Sebbene inizialmente tre imprese avessero manifestato interesse a partecipare all'offerta, un'impresa si è ritirata prima della scadenza del termine per la presentazione delle offerte e un'altra ha annunciato che non intendeva più presentare un'offerta (pur avendolo fatto tre giorni dopo che post aveva presentato la sua offerta). Le autorità belghe hanno tuttavia sostenuto che durante la

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

([142]) Decisione della Commissione nel caso SA.42710, SIEG — servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri fra Reggio Calabria e Messina — Italia (GU C 40 del 2.2.2018, pag. 4).

procedura di gara aveva avuto luogo un'effettiva concorrenza e che vi erano garanzie sufficienti che assicuravano che l'offerta coincidesse con il minor costo per la collettività. In tale caso la Commissione ha tuttavia riscontrato che le garanzie erano insufficienti e ha quindi concluso che la condizione del quarto criterio Altmark non era soddisfatta e che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico costituiva un aiuto di Stato ([143]). Mentre le autorità italiane hanno optato per una procedura di gara aperta, le autorità belghe hanno organizzato una procedura negoziata ([144]) che, ai sensi del punto 66 della comunicazione SIEG, «[può] […] essere considerat[a] sufficient[e] per soddisfare la quarta condizione Altmark soltanto in casi eccezionali». La Commissione osserva che, a parte questa importante differenza, anche le garanzie nel caso bpost erano completamente diverse da quelle relative al caso in esame. Infine, occorre osservare che, nel caso bpost, l'operatore storico del SIEG ha vinto la gara d'appalto dopo aver presentato la sola offerta pervenuta, in presenza di un solo concorrente potenziale. Nel caso in esame, l'offerta è stata vinta da un offerente che non aveva alcun legame con l'operatore storico del SIEG, alla presenza di numerosi offerenti concorrenti credibili e con le garanzie citate. Per questi motivi, la Commissione conclude che le circostanze del caso bpost non sono comparabili a quelle del caso in esame.

(405) Inoltre, la Commissione osserva che la procedura di gara utilizzata per la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia differisce in modo significativo dalla procedura utilizzata per selezionare l'operatore di servizi marittimi tra il continente francese e la Corsica ([145]) (di seguito: il «caso della SNCM») nei seguenti modi:

— le autorità francesi hanno concesso la concessione del servizio pubblico sulla base di una procedura negoziata con previa pubblicazione. Ai sensi del punto 66 della comunicazione SIEG tale procedura «[può] […] essere considerat[a] sufficient[e] per soddisfare la quarta condizione Altmark soltanto in casi eccezionali». Al contrario, le autorità italiane hanno utilizzato una procedura di gara aperta.

— Nel caso della SNCM sono state presentate due offerte, ma una è stata respinta sulla base di un unico criterio di selezione. Le due offerte, pertanto, non sono state neppure confrontate nel merito, al fine di scegliere quella più vantaggiosa sotto il profilo economico. Pertanto, anche se sono state presentate due offerte, ciò non è stato sufficiente a garantire una concorrenza effettiva. Invece, nella procedura di gara relativa a Tirrenia, undici parti hanno partecipato alla fase finale e la Commissione ritiene che sia stato possibile esercitare un'effettiva concorrenza fino alla fine della procedura (cfr. considerando 403) anche se, da ultimo, solo CIN ha presentato un'offerta.

— Nel caso della SNCM, anche l'operatore storico, il gruppo SNCM/CMN, aveva presentato un'offerta e godeva di un notevole vantaggio concorrenziale, disponendo già di navi che soddisfacevano i requisiti tecnici previsti nel contratto di delega del servizio pubblico. Si tratta di un aspetto cruciale in quanto i requisiti in questione prevedevano la costruzione di navi quasi «su misura» simili ad alcune navi della SNCM. Ciò comportava un costo elevato per eventuali offerenti interessati. Nel caso in esame, l'operatore storico Tirrenia in AS non ha presentato né avrebbe potuto presentare un'offerta e l'aggiudicatario non aveva alcun legame con l'operatore storico. Poiché l'offerta comprendeva le navi che soddisfacevano i requisiti tecnici per l'esercizio del servizio pubblico, nessuno dei possibili offerenti aveva un vantaggio concorrenziale rispetto all'altro.

— Inoltre, nel caso della SNCM, la Commissione ha ritenuto che il brevissimo lasso di tempo (ossia meno di un mese) stabilito tra la data di aggiudicazione del contratto di concessione di servizio pubblico e la data di inizio dei servizi avrebbe probabilmente costituito una barriera significativa all'entrata per i nuovi operatori. La Commissione osserva che nel caso di Tirrenia è trascorso un anno tra la conclusione della procedura di gara e l'inizio dello svolgimento del servizio pubblico da parte di CIN.

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

(407) Dato che le quattro condizioni stabilite dalla Corte di giustizia nella causa Altmark sono cumulativamente soddisfatte, la Commissione conclude che l'aggiudicazione della nuova convenzione associata al ramo d'azienda di Tirrenia e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a CIN, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN, non conferiscono un vantaggio economico a quest'ultima.

([143]) Decisione della Commissione nel caso SA.42366, bpost: SGEI compensations for the period 2016-2020 — Belgio (GU C 341 del 16.9.2016, pag. 5).

([144]) Articolo 30 della direttiva 2004/18/CE e articolo 1, paragrafo 9, lettera a), della direttiva 2004/17/CE.

([145]) Decisione della Commissione, del 2 maggio 2013, relativa all'aiuto di stato SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société Nationale Corse Méditerranée e della Compagnie Méridionale de Navigation (GU L 220 del 17.8.2013, pag. 20).

7.1.3.5. Conclusione

(408) Poiché non tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE risultano soddisfatti, la Commissione conclude che l'aggiudicazione della nuova convenzione associata al ramo d'azienda di Tirrenia e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a CIN, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN, non costituiscono un aiuto di Stato a favore di quest'ultima.

7.1.4. *Le misure previste dalla legge del 2010*

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

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

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

(411) Risorse statali: i fondi in questione sono stati concessi dallo Stato a titolo del proprio bilancio (cfr. considerando 109) e il loro utilizzo per fini di liquidità è stato autorizzato dalla legge del 2010. La misura è quindi imputabile allo Stato e corrisposta attraverso risorse statali.

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

(413) Vantaggio economico: la Commissione osserva che Tirrenia ha ricevuto approssimativamente 12 051 900 EUR per effettuare gli ammodernamenti delle navi necessari ai sensi delle norme internazionali in materia di sicurezza e che, a norma della legge del 2010, ha potuto utilizzare tali fondi temporaneamente per fini di liquidità (cfr. considerando 109). Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 110), parte di questi fondi (ossia 4 657 005,35 EUR) è stata utilizzata da Banca Carige per compensare due debiti che le erano dovuti da Tirrenia. Inoltre le autorità italiane hanno confermato (cfr. considerando 192) che Tirrenia ha utilizzato effettivamente soltanto 630 600 EUR di tali fondi per pagare gli ammodernamenti della nave Clodia. I rimanenti 11 421 300 EUR non sono stati utilizzati per pagare gli ammodernamenti né rimborsati allo Stato. Alla fine, il nuovo proprietario del ramo d'azienda di Tirrenia (ossia CIN) ha dovuto pagare i restanti ammodernamenti utilizzando fondi propri (e tale passività di 11 421 300 EUR è stata tenuta in considerazione anche nella valutazione preparata da Banca Profilo). L'Italia non ha dimostrato che tale liquidità sia stata concessa a condizioni di mercato. Inoltre, Tirrenia non ha ripagato né utilizzato la liquidità per i suoi fini originari (finanziare gli ammodernamenti della flotta), fatta eccezione per l'importo di 630 600 EUR utilizzati per l'ammodernamento della nave Clodia. Poiché un normale operatore di mercato non sarebbe in grado di beneficiare di tale misura, la Commissione ritiene che la misura in questione abbia necessariamente conferito un vantaggio economico a Tirrenia.

(414) Incidenza sugli scambi: per i motivi descritti ai considerando 310-311, la Commissione ritiene che la concessione di tale misura a Tirrenia possa incidere sugli scambi all'interno dell'Unione e falsare la concorrenza nel mercato interno.

(415) Conclusioni: la Commissione conclude che l'utilizzo di 11 421 300 EUR da parte di Tirrenia, originariamente destinati all'ammodernamento delle navi a fini di liquidità, consentito dalla legge del 2010, costituisce un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.1.4.2. Esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione

(416) Come descritto al considerando 111), ai sensi dell'articolo 1 della legge del 2010, gli atti e le operazioni intrapresi per privatizzare il gruppo Tirrenia e descritti nei paragrafi da 1 a 15 dell'articolo 19-ter del decreto-legge 135/2009, convertito con modifiche nella legge del 2009, sono esenti da qualsiasi tassa normalmente dovuta su tali atti e operazioni.

(417) La Commissione osserva innanzitutto che sono state valutate due serie distinte di trasferimenti: 1) i trasferimenti delle ex controllate di Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) da Tirrenia (ora in amministrazione straordinaria) alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana e 2) il trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia da Tirrenia in AS a CIN. Le imposte oggetto di esenzione riguardano in particolare l'imposta di registro, le tasse di iscrizione al registro fondiario e ipotecaria, l'imposta di bollo (di seguito, congiuntamente: le «imposte indirette»), l'IVA e l'imposta sul reddito delle società. I beneficiari di questa misura di aiuto sarebbero il venditore, l'acquirente o entrambi.

(418) In via preliminare, la Commissione riconosce che i trasferimenti alle regioni non sono stati soggetti all'imposta sul reddito delle società (non essendo stato versato alcun corrispettivo), né all'IVA (che non si applica a tali operazioni). Per quanto riguarda le imposte indirette, quelle che, in base al diritto nazionale, erano dovute solo dagli acquirenti, erano a carico delle regioni le quali agiscono in questo caso nel quadro dell'adempimento della missione di servizio pubblico, vale a dire come enti statali. In quanto tali, quindi, non rientrano nella definizione di imprese economiche. Per questi motivi, nessuna delle summenzionate esenzioni fiscali sarà oggetto di ulteriore valutazione nella presente decisione.

(419) La Commissione osserva inoltre che dato che operazioni quali la vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IVA ([146]), l'esenzione fiscale in questione non può aver conferito un vantaggio a Tirrenia in relazione all'IVA. Inoltre, la Commissione osserva che il contratto di vendita per il ramo d'azienda di Tirrenia stabilisce chiaramente che l'acquirente, ossia CIN, deve sostenere tutte le imposte, i tributi e le spese notarili inerenti all'operazione, senza fare riferimento a eventuali esenzioni a favore di CIN. Di conseguenza, la Commissione conclude che CIN non può aver beneficiato di questa misura. Per questi motivi, nessuna delle summenzionate esenzioni fiscali saranno ulteriormente valutate nella presente decisione.

(420) Alla luce di quanto precede, la Commissione valuterà pertanto solo se Tirrenia (in AS) abbia beneficiato di eventuali esenzioni dall'imposta di registro, dalle tasse di iscrizione al registro fondiario e ipotecaria e dall'imposta di bollo («le imposte indirette») per entrambe le serie di trasferimenti e di eventuali esenzioni dall'imposta sul reddito delle società sui proventi derivanti dal trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN.

(421) Risorse statali: un'esenzione fiscale comporta per definizione una rinuncia a risorse statali. Inoltre, poiché sono state concesse in virtù della legge del 2010 (cfr. considerando 111b), queste esenzioni sono anche imputabili allo Stato.

(422) Selettività: poiché sono concesse solo per le operazioni e gli atti relativi alla privatizzazione dell'ex gruppo Tirrenia, le esenzioni fiscali sono selettive. L'Italia non ha sostenuto né dimostrato che le esenzioni fiscali non sono selettive.

(423) Vantaggio economico: per quanto riguarda le imposte indirette, Tirrenia è stata esentata dal pagamento di tali imposte per le operazioni e gli atti concernenti entrambe le serie di trasferimenti di cui al considerando 416 (alle Regioni e a CIN) e ha quindi beneficiato di un vantaggio economico pari alle imposte normalmente dovute per questi tipi di operazioni e atti ai sensi del diritto nazionale.

(424) Inoltre, per quanto riguarda il trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, la Commissione osserva che tale trasferimento è stato effettuato a fronte di un corrispettivo (380 100 000 EUR) versato da CIN. I proventi di tale operazione sarebbero soggetti di norma all'imposta sul reddito delle società. L'esenzione da tale imposta costituisce un vantaggio economico poiché i proventi di una vendita di beni o di un'attività sono normalmente presi in considerazione nel calcolo dell'imposta sul reddito delle società. La Commissione sottolinea che questa conclusione non è pregiudicata dal fatto che in questa fase non è ancora possibile stabilire se Tirrenia beneficerà in pratica dell'esenzione dall'imposta sul reddito, dato che non è ancora chiaro se le imposte sul reddito saranno dovute al momento della completa liquidazione di Tirrenia ([147]).

([146]) Ai sensi del decreto presidenziale 26 ottobre 1972, n. 633, le cessioni che hanno per oggetto aziende o rami di azienda a un'altra società non sono considerati una cessione di beni e pertanto sono esonerati dall'IVA.

([147]) In particolare, in caso di procedimenti concorsuali come quello che interessa Tirrenia in AS, il reddito viene stabilito secondo le disposizioni di cui all'articolo 183 del Testo unico delle imposte sui redditi. Sulla base di tale disposizione, il reddito di impresa relativo al periodo compreso tra l'inizio e la chiusura del procedimento concorsuale è costituito dalla differenza tra l'attivo dell'impresa all'inizio del procedimento e l'attivo residuo alla fine del procedimento. Prima della conclusione del procedimento concorsuale non è pertanto possibile prevedere se sorgerà una passività fiscale e determinarne la portata. Poiché la liquidazione di Tirrenia in AS è ancora in corso, non è possibile stabilire se l'imposta sul reddito sarà o meno dovuta.

(425) Incidenza sugli scambi: per i motivi descritti ai considerando 310-311, la Commissione ritiene che l'esenzione da determinate imposte concessa a Tirrenia sia suscettibile di incidere sugli scambi all'interno dell'Unione e di falsare la concorrenza nel mercato interno.

(426) Conclusioni: le esenzioni i) dalle imposte indirette per le operazioni e gli atti relativi ai trasferimenti di Caremar, Saremar, Toremar e del ramo d'azienda di Tirrenia ai rispettivi acquirenti e ii) dall'imposta sul reddito delle società relativa ai proventi derivanti dal trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, che sono state concesse dalla legge del 2010, costituiscono aiuti di Stato a favore di Tirrenia.

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

(427) Nelle decisioni del 2011 e del 2012 la Commissione ha menzionato la possibilità della quale disponevano le società dell'ex gruppo Tirrenia di utilizzare le risorse del FAS (cfr. considerando 111c) per soddisfare esigenze correnti di liquidità. Tuttavia, nel corso del procedimento di indagine formale, le autorità italiane hanno chiarito che le risorse del FAS non erano intese come una compensazione aggiuntiva a favore di Tirrenia (o di qualsiasi altra società dell'ex gruppo Tirrenia). Al contrario queste risorse sono state messe a disposizione per integrare gli stanziamenti di bilancio previsti per il pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico alle società dell'ex gruppo Tirrenia, nel caso in cui tali stanziamenti fossero insufficienti. In effetti, l'articolo 1, comma 5-ter, della legge del 2010 permetteva alle regioni di utilizzare le risorse del FAS per finanziare integralmente o in parte la normale compensazione degli obblighi di servizio pubblico e quindi garantire la continuità dei servizi pubblici marittimi. In altri termini, tale misura riguarda soltanto un'allocazione di risorse del bilancio dello Stato italiano destinate al pagamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico.

(428) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le risorse del FAS costituiscono soltanto una fonte di finanziamento per consentire allo Stato di versare le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico (concesse sulla base della convenzione iniziale prorogata) e non una misura della quale Tirrenia avrebbe beneficiato in aggiunta a tali compensazioni. In altri termini, l'eventuale utilizzo di risorse del FAS non costituisce un aiuto di Stato a favore di Tirrenia e pertanto non sarà ulteriormente valutato nella presente decisione.

7.1.5. *Conclusione sull'esistenza dell'aiuto*

(429) Sulla base della valutazione che precede la Commissione ritiene che:

— la compensazione corrisposta a Tirrenia per la gestione delle rotte marittime nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2009 e il 18 luglio 2012 e la priorità nell'assegnazione degli accosti su queste rotte di servizio pubblico nello stesso periodo costituisca un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, qualificabile come nuovo aiuto;

— la proroga dal 28 agosto 2011 al 18 settembre 2012 dell'aiuto per il salvataggio costituisca un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE;

— l'aggiudicazione della nuova convenzione per il periodo compreso tra il 18 luglio 2012 e il 18 luglio 2020, associata al ramo d'azienda di Tirrenia e alla priorità nell'assegnazione degli accosti concessa a CIN, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN, sia conforme ai quattro criteri della sentenza Altmark e pertanto non costituisca un aiuto di Stato a favore di CIN ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE;

— l'utilizzo da parte di Tirrenia per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi, consentito dalla legge del 2010, costituisca un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE;

— l'esenzione i) dalle imposte indirette sul trasferimento di Caremar, Saremar e Toremar alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana e del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN e ii) dall'imposta sul reddito delle società relativa ai proventi della vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, che è stata concessa dalla legge del 2010, costituisca un aiuto di Stato a favore di Tirrenia; e

— la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge del 2010, non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

7.2. **Legittimità dell'aiuto**

(430) Tutte le misure di aiuto di cui alla presente decisione sono state attuate prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. Di conseguenza, nella misura in cui non risultano esentate dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005 o della decisione SIEG del 2011, tali misure sono state concesse dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ([148]).

7.3. **Compatibilità dell'aiuto**

(431) Nella misura in cui le misure in oggetto costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la loro compatibilità deve essere valutata alla luce delle deroghe previste dai paragrafi 2 e 3 del medesimo articolo e dall'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

7.3.1. *La proroga della convenzione iniziale tra lo Stato e Tirrenia*

7.3.1.1. Norme applicabili

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

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

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

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

(433) In tale contesto la Commissione osserva che la concessione della compensazione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi della proroga della convenzione iniziale precede l'entrata in vigore della decisione SIEG del 2011 e della disciplina SIEG del 2011. Tuttavia, il pacchetto SIEG del 2011 prevede, all'articolo 10 della decisione SIEG del 2011 e al punto 69 della disciplina SIEG del 2011, alcune norme che riguardano la sua applicazione anche agli aiuti concessi prima della sua entrata in vigore, avvenuta il 31 gennaio 2012. In particolare, l'articolo 10, lettera b) della decisione SIEG del 2011 dispone che:

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

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

([148]) Le autorità italiane hanno notificato soltanto (cfr. considerando 4) la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa ai sensi della nuova convenzione, la quale non costituisce un aiuto di Stato, come stabilito dalla Commissione. Inoltre, l'Italia ha affermato che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia a seguito della proroga della convenzione iniziale era compatibile ed esente dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005. La Commissione valuterà se ciò fosse effettivamente vero nella sezione 7.3.1.

(435) Di conseguenza, le norme relative all'applicazione della decisione SIEG del 2011 e della disciplina SIEG del 2011 implicano che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia durante il periodo di proroga può essere valutata alla luce del pacchetto SIEG del 2011. Se le condizioni pertinenti della decisione SIEG del 2011 o della disciplina SIEG del 2011 risultano soddisfatte, questa misura di aiuto sarà compatibile con il mercato interno per l'intero periodo compreso tra il 1º gennaio 2009 e il 18 luglio 2012 ([149]).

(436) La Commissione rileva che tanto la decisione SIEG del 2005, entrata in vigore il 19 dicembre 2005, quanto la decisione SIEG del 2011 si applicano unicamente agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i collegamenti marittimi con le isole sui quali il traffico medio annuo durante i due esercizi precedenti a quello nel quale è stato attribuito il SIEG non supera i 300 000 passeggeri. Tuttavia, negli anni 2007, 2008 e 2009, il numero di passeggeri su tre delle dodici rotte (Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres) operate da Tirrenia nel quadro della convenzione iniziale, prorogata, ha superato la soglia di 300 000 passeggeri l'anno ([150]). Di conseguenza, per queste tre rotte la Commissione non può valutare la compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico corrisposta a Tirrenia ai sensi della proroga della convenzione iniziale fino al 18 luglio 2012 né sulla base della decisione SIEG del 2005 né di quella del 2011.

(437) Pertanto, per tre delle rotte di Tirrenia, la compatibilità della compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a questa società a partire dal 2009 e fino al completamento del processo di privatizzazione rientrerebbe di norma nell'ambito di applicazione della disciplina SIEG del 2011. Tuttavia, ai sensi del punto 9 della disciplina SIEG del 2011, l'aiuto concesso a fornitori di SIEG in difficoltà deve essere valutato a norma degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004. Tirrenia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria il 5 agosto 2010 ed è stata dichiarata insolvente il 12 agosto 2010; di conseguenza, era già in difficoltà ai sensi del punto 10, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 al momento della proroga prevista dalla legge del 2010. Pertanto era un fornitore di SIEG in difficoltà o, quanto meno, lo è stata per una parte del periodo di proroga (dal 12 agosto 2010 fino alla sua vendita il 18 luglio 2012).

(438) Gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014 ([151]) in vigore dal 1º agosto 2014 si applicano retroattivamente agli aiuti a fornitori di SIEG. Tali orientamenti stabiliscono che la valutazione di compatibilità degli aiuti concessi prima del 31 gennaio 2012 (la data di entrata in vigore della disciplina SIEG del 2011) ai fornitori di SIEG in difficoltà va effettuata ai sensi della disciplina SIEG del 2011, ad eccezione delle disposizioni di cui ai punti 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60 ([152]). Di conseguenza, per l'intero periodo compreso tra il 1º gennaio 2009 e la data di completamento della privatizzazione, il 18 luglio 2012, si applicano le medesime norme.

(439) Poiché tre delle rotte di Tirrenia in esame rientrano nell'ambito di applicazione delle decisioni SIEG del 2005 e del 2011, e per ragioni di brevità ed efficienza, la Commissione valuterà innanzitutto se la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia per la gestione di tutte e dodici le rotte di trasporto marittimo durante il periodo di proroga rispetti le condizioni della disciplina SIEG del 2011, ad eccezione delle condizioni di cui ai punti 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60. Soltanto dopo questa prima fase, la Commissione valuterà se la stessa

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

([150]) La Commissione osserva che, sebbene queste tre rotte fossero originariamente gestite tutto l'anno nell'ambito del regime di servizio pubblico, gradualmente tale esercizio si è ridotto fino a limitarsi alla bassa stagione, mentre durante l'alta stagione il servizio veniva gestito su base commerciale (cfr. considerando 34). Tuttavia, poiché sia la decisione SIEG del 2005 che quella del 2011 fanno riferimento al «traffico annuale», la Commissione non può escludere il numero di passeggeri trasportati nel periodo in cui il servizio è gestito su base commerciale, come suggerito dall'Italia.

([151]) GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1.

([152]) Cfr. punto 140 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014.

compensazione (soltanto per le nove rotte che non superano la soglia di 300 000 passeggeri) fosse eventualmente compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione SIEG del 2005 in quanto concerneva aiuti che erano stati concessi tra il 19 dicembre 2005 e il 31 gennaio 2012 (cfr. considerando 432).

7.3.1.2. Effettivo servizio di interesse economico generale di cui all'articolo 106 del TFUE

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

(441) La valutazione dell'autenticità del SIEG deve essere effettuata anche alla luce della comunicazione sui SIEG (cfr. considerando 325 e 327), del regolamento sul cabotaggio marittimo (cfr. considerando 327-329) e della giurisprudenza (cfr. considerando 331-332). Di conseguenza la Commissione deve valutare, per quanto riguarda il periodo di proroga:

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

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

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

(442) La Commissione sottolinea che le dodici rotte di servizio pubblico gestite da Tirrenia durante il periodo di proroga sono identiche a quelle attribuite a CIN nell'ambito della nuova convenzione. Inoltre, la Commissione ha già descritto e valutato la situazione competitiva su queste rotte durante il periodo di proroga. In tale contesto, la valutazione che segue farà riferimento e si baserà sulle parti pertinenti della valutazione effettuata per la nuova convenzione (cfr. sezione 7.1.3.1).

(443) In questo contesto, la Commissione ricorda innanzitutto (cfr. considerando 152) che l'Italia ha imposto gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nella convenzione iniziale principalmente con l'obiettivo di: i) garantire la continuità territoriale tra il continente e le isole e ii) contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, attraverso servizi regolari e affidabili di trasporto marittimo. La Commissione ha già concluso (cfr. considerando 334) che si tratta in effetti di obiettivi legittimi di interesse pubblico. Inoltre, per i motivi illustrati in precedenza (cfr. considerando 335-336) la Commissione conclude che l'Italia non ha commesso un errore manifesto nel definire come SIEG i servizi riservati al trasporto merci.

(444) Le rotte in questione sono state gestite, in larga misura senza modifiche, per numerosi anni, ossia almeno sin dall'entrata in vigore della convenzione iniziale. Le uniche modifiche alla portata del servizio attuate durante il periodo di proroga rispetto alla situazione alla fine del 2008 (anno in cui era prevista inizialmente la scadenza della convenzione iniziale) sono state alcune riduzioni a livello delle rotte gestite ai sensi del regime di servizio pubblico. In particolare:

— la rotta di servizio pubblico Fiumicino-Arbatax è stata soppressa nel 2009;

— la rotta Fiumicino-Golfo Aranci (sulla quale Tirrenia operava su base commerciale) è stata soppressa nel 2009;

— dal 2010 in poi, la rotta di servizio pubblico Napoli-Palermo ha dovuto essere gestita su base commerciale durante l'alta stagione poiché la compensazione del servizio pubblico era concessa soltanto per la gestione in bassa stagione.

(445) Per illustrare la domanda effettiva degli utenti del servizio, le autorità italiane hanno fornito statistiche dettagliate che rivelano che nel 2009, il primo anno di proroga, Tirrenia ha trasportato 1 181 768 passeggeri, 276 391 automobili e quasi 3 milioni di metri lineari di merci sulle 12 rotte miste durante i rispettivi periodi di tempo oggetto degli obblighi di servizio pubblico (ossia, per due rotte, non in alta stagione). Queste cifre sono state leggermente inferiori nel 2010 (cfr. considerando 338), ma la differenza è dovuta principalmente al fatto che dal 2010 il collegamento Napoli-Palermo non fa più parte della missione di servizio pubblico in alta stagione. Tenendo conto di questa differenza, i dati relativi al 2011 sono simili a quelli del 2009, il che dimostra che la domanda aggregata degli utenti era significativa e piuttosto stabile.

(446) Come indicato sopra (cfr. considerando 339), le autorità italiane hanno inoltre fornito statistiche dettagliate a livello di singola rotta per il periodo 2007-2018. La Commissione ha già dimostrato (cfr. tabella 4) che vi era una significativa domanda degli utenti sia per i servizi misti che per i servizi di trasporto merci su ciascuna delle dodici rotte interessate nel 2010. La stessa analisi per gli anni 2009 e 2011 ([153]) non ha fornito indicazioni secondo cui la domanda degli utenti per i servizi traghetto sulle rotte in questione sarebbe venuta meno.

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

(448) Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 342), la Commissione deve esaminare se il servizio sarebbe risultato inadeguato qualora la sua fornitura fosse stata affidata alle sole forze del mercato, alla luce degli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro ai sensi della proroga della convenzione iniziale. A questo proposito, il punto 48 della comunicazione SIEG stabilisce che «la valutazione della Commissione si limita alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri».

(449) La Commissione osserva che durante il periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012, su talune rotte che dovevano essere gestite da Tirrenia ai sensi della proroga della convenzione iniziale altri operatori offrivano servizi di traghetto, sebbene non necessariamente per tutto l'anno e con la medesima frequenza. La Commissione ha già valutato in precedenza (cfr. considerando 343-348) per ciascuna delle rotte interessate se i servizi forniti dagli altri operatori fossero equivalenti a quelli che CIN doveva fornire ai sensi della nuova convenzione. La Commissione ricorda che tale valutazione si basava sulla situazione della concorrenza su tali rotte tra il 1º gennaio 2009 e il 18 luglio 2012. Dato che i servizi che CIN deve gestire sono quasi identici, in termini di rotte servite, frequenze e requisiti tecnici, a quelli che Tirrenia doveva gestire durante il periodo di proroga, la conclusione della Commissione (cfr. considerando 348) secondo la quale le forze di mercato erano insufficienti da sole a soddisfare le esigenze di servizio pubblico è valida anche per Tirrenia durante l'intero periodo di proroga. In effetti su una serie di rotte Tirrenia era l'unico operatore, mentre sulle altre rotte i servizi forniti da altri operatori non erano equivalenti in termini di continuità, regolarità, capacità e qualità e pertanto non soddisfacevano appieno le esigenze di servizio pubblico imposte a Tirrenia in virtù della convenzione iniziale (prorogata).

(450) Infine, alla luce della privatizzazione prevista e al fine di garantire la continuità dei servizi pubblici gestiti ai sensi della convenzione iniziale, l'Italia ha deciso di prorogare tale convenzione senza modifiche (ad eccezione delle riduzioni di cui al considerando 444) e della modifica della metodologia di compensazione introdotta nel 2010). La Commissione riconosce che la domanda degli utenti (come descritta sopra, cfr. considerando 445-446) non avrebbe potuto essere soddisfatta imponendo obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori attivi sulle rotte in questione. In particolare, su diverse rotte Tirrenia era l'unico operatore (cfr. ad esempio considerando 345) e, dove non lo era, l'offerta fornita dagli altri operatori non soddisfaceva (tutti) i requisiti di regolarità, continuità e qualità. Inoltre, l'esercizio della maggior parte delle rotte, se non di tutte, soprattutto durante la bassa stagione, è un'attività in perdita, per cui senza la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tali rotte non sarebbero probabilmente offerte. Ecorys ha formulato una conclusione analoga nella sua relazione (cfr. considerando 98). Inoltre, la Commissione riconosce che alla luce del processo di privatizzazione di Tirrenia, prorogare il contratto di servizio pubblico esistente era l'unico modo per garantire la continuità dei servizi pubblici fino al completamento di tale privatizzazione.

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

([153]) Per ragioni di brevità, la Commissione non include cifre dettagliate nella presente decisione.

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

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

(453) Tali atti devono indicare, in particolare:

(a) la natura precisa dell'obbligo di servizio pubblico e la sua durata;

(b) l'impresa e il territorio interessati;

(c) la natura dei diritti esclusivi conferiti;

(d) i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione;

(e) le modalità per evitare sovracompensazioni e per il loro eventuale rimborso.

(454) Nella decisione del 2011 e in quella del 2012 la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'atto di incarico contenesse una descrizione completa della natura degli obblighi di servizio pubblico di Tirrenia durante il periodo di proroga. Inoltre la Commissione ha sottolineato che per il periodo 2005-2008 non era stato previsto alcun piano quinquennale, come invece previsto dalla convenzione iniziale. Tuttavia la Commissione ha altresì ricordato che diversi elementi dell'incarico possono essere inseriti in più atti senza compromettere l'adeguatezza della definizione degli obblighi. Durante il periodo di proroga l'atto di incarico di Tirrenia comprendeva la convenzione iniziale (modificata e prorogata nel corso del tempo), i piani quinquennali, una serie di decisioni ad hoc adottate dalle autorità italiane, la delibera del CIPE e la legge del 2009.

(455) In tale contesto la Commissione osserva innanzitutto che la convenzione iniziale (modificata nel corso del tempo), che rappresenta il fulcro dell'atto di incarico di Tirrenia, è rimasta pienamente applicabile fino al completamento della privatizzazione sulla base di una serie di decreti legge (cfr. considerando 432). Tali documenti specificano che a Tirrenia era stato assegnato l'incarico di svolgere obblighi di servizio pubblico fino al completamento della sua privatizzazione.

(456) I piani quinquennali di cui alla convenzione iniziale specificano le rotte e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi da utilizzare per i collegamenti marittimi in questione, le frequenze di servizio e le tariffe da applicare, comprese le tariffe agevolate, in particolare quelle per i residenti delle regioni insulari. Sebbene il piano per il periodo 2005-2008 non sia stato formalmente adottato, il piano per il periodo 2000-2004 (approvato con decreto ministeriale del 20 settembre 2001) ha continuato ad applicarsi, con una serie di modifiche ad hoc (cfr. considerando 33) decise dal governo (di norma dal ministro o dalla conferenza interministeriale ([154])). Essenzialmente, tali modifiche hanno progressivamente ridotto la portata degli obblighi di servizio pubblico nel corso del tempo (ad esempio sopprimendo determinate rotte, comprese le modifiche di cui al considerando 444), mentre la maggior parte degli obblighi del piano 2000-2004 (che rispecchia pienamente gli impegni assunti dall'Italia nel contesto della decisione del 2001) è rimasta inalterata. Pertanto, ad eccezione delle decisioni di modifica di elementi specifici (ad esempio una rotta, una frequenza o una tipologia di nave), le disposizioni del piano 2000-2004 hanno continuato ad applicarsi integralmente durante il periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012. Prima del 2009 il regime tariffario originale previsto dalla convenzione iniziale era stato modificato da una serie di atti successivi. Tuttavia, durante l'intero periodo di proroga non sono stati adottati decreti interministeriali per modificare ulteriormente le tariffe che dovevano essere applicate dalle società dell'ex gruppo Tirrenia, compresa Tirrenia. Su questa base, la Commissione conclude che gli obblighi di servizio pubblico che Tirrenia ha dovuto rispettare durante il periodo di proroga sono stati definiti in maniera sufficientemente chiara.

(457) La Commissione ha già rilevato ai punti 239 e 240 della decisione del 2011 che i parametri necessari per il calcolo dell'importo della compensazione sono stati stabiliti preventivamente e sono stati descritti in maniera chiara. In particolare, per l'anno 2009, la convenzione iniziale (cfr. considerando 38-40) contiene un elenco esaustivo e preciso degli elementi di costo da prendere in considerazione, nonché la metodologia di calcolo del rendimento del capitale investito per l'operatore. Per il periodo dal 1º gennaio 2010 al 18 luglio 2012, la metodologia pertinente è stabilita dalla delibera del CIPE (cfr. considerando 41 e seguenti). Più specificamente, la delibera del CIPE precisa in dettaglio gli elementi di costo presi in considerazione e il rendimento del capitale investito. Infine, la legge del 2009 include l'importo massimo della compensazione, pari a 72 685 642 EUR, che si applica dal 2010 in poi. Inoltre, la

([154]) Per le decisioni in esame, tale conferenza è composta dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dal ministero dell'Economia e delle finanze e dal ministero dello Sviluppo economico.

convenzione iniziale stabiliva che la compensazione sarebbe stata pagata a rate e disponeva che la compensazione fosse basata sui costi e sui ricavi effettivi sostenuti per la prestazione del servizio pubblico. In questo modo era possibile rilevare eventuali sovracompensazioni ed evitarle facilmente. Ove applicabile, lo Stato poteva quindi recuperare la sovracompensazione da Tirrenia.

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

7.3.1.4. Durata del periodo di incarico

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

(460) L'Italia ha sostenuto che la durata della proroga è in linea con il periodo richiesto per l'ammortamento degli attivi più significativi impiegati nella fornitura del SIEG. In particolare la durata complessiva della convenzione iniziale, quale prorogata, è pari a poco più di 23,5 anni. Le navi utilizzate da Tirrenia per lo svolgimento del servizio pubblico hanno una vita utile ([155]) di 30 anni (per i traghetti) e 20 anni (per le imbarcazioni passeggeri ad alta velocità) e vengono ammortizzate nel corso di tale periodo. Inoltre, l'Italia ha ricordato che la proroga dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012 si è resa necessaria per garantire la continuità del servizio pubblico fino al completamento della privatizzazione.

(461) Sulla base delle considerazioni di cui sopra la Commissione conclude che la durata del periodo di incarico è sufficientemente giustificata e che pertanto il punto 17 della disciplina SIEG del 2011 risulta rispettato.

7.3.1.5. Rispetto della direttiva 2006/111/CE della Commissione ([156])

(462) Secondo il punto 18 della disciplina SIEG del 2011, «[u]n aiuto verrà considerato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato soltanto se l'impresa rispetta, ove applicabile, la direttiva 2006/111/CE».

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

(464) L'Italia ha ricordato che l'articolo 4 della decisione del 2001 della Commissione imponeva a Tirrenia di iniziare a tenere una contabilità distinta per ciascuna rotta dal 1º gennaio 2001 in poi. Analogamente, l'articolo 1, paragrafo 4, della decisione del 2004 della Commissione imponeva ad Adriatica (fusasi con Tirrenia nel 2004) di tenere una contabilità separata per ciascuna rotta dal 1º gennaio 2004 in poi. Nel contesto della decisione del 2001 e su richiesta della Commissione, PriceWaterhouseCoopers («PWC») ha preparato uno studio sulla contabilità analitica di Tirrenia per il periodo 1992-1999. In tale contesto PWC ha emesso un parere che ha confermato che la metodologia utilizzata per preparare tale contabilità era appropriata e in linea con la prassi contabile applicabile. Secondo l'Italia, Tirrenia e Adriatica hanno continuato a produrre la loro contabilità analitica su tale base e hanno pertanto rispettato i requisiti di cui alle decisioni del 2001 e del 2004. Per il periodo di tempo oggetto di valutazione l'Italia ha altresì presentato come prova la contabilità per ciascuna rotta di Tirrenia negli anni 2009, 2010 e 2011.

([155]) Cfr. decisione del 30 dicembre 2004 adottata dalla conferenza interministeriale. Tale decisione ha prorogato il periodo di ammortamento inizialmente previsto da 20 a 30 anni per i traghetti e da 15 a 20 anni per le imbarcazioni passeggeri ad alta velocità.

([156]) Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

(465) Per l'anno 2012, la contabilità relativa a ciascuna rotta è stata preparata da CIN a partire dal momento in cui ha iniziato a gestire il servizio (in linea con i propri obblighi ai sensi della nuova convenzione). Il commissario straordinario non ha preparato tali conti per il periodo dal 1º gennaio 2012 fino al 18 luglio 2012 poiché il perfezionamento della privatizzazione era imminente. Tuttavia esso ha presentato al ministero dello Sviluppo economico rendiconti finanziari trimestrali complessivi per tutto il 2012. Le autorità italiane hanno trasmesso tali rendiconti come prova. La Commissione ritiene che tali rendiconti siano sufficienti a dimostrare che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia in AS non ha coperto integralmente il costo netto del servizio pubblico e ha quindi escluso qualsiasi eventuale sovvenzione incrociata (cfr. anche considerando 472). La Commissione osserva che, di conseguenza, risultano conseguiti i due obiettivi principali della separazione dei conti, ovverosia evitare le sovracompensazioni e le sovvenzioni incrociate.

(466) Sulla base di quanto precede e tenendo conto delle circostanze specifiche della privatizzazione, la Commissione conclude che sono state rispettate le disposizioni di cui ai punti 18 e 44 della disciplina SIEG del 2011.

7.3.1.6. Importo della compensazione

(467) Il punto 21 della disciplina SIEG del 2011 afferma che «[l]'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole».

(468) Nel caso in esame, poiché almeno parte della compensazione costituisce un aiuto illegale concesso prima della sua entrata in vigore ([157]), il punto 69 della disciplina SIEG del 2011 prevede specificamente che, ai fini della valutazione degli aiuti di Stato, non è richiesto l'utilizzo della metodologia del costo evitato netto. Piuttosto, si può fare ricorso a metodi alternativi per calcolare il costo netto necessario per adempiere l'obbligo di servizio pubblico, ad esempio alla metodologia basata sull'attribuzione dei costi. Ai sensi di quest'ultima metodologia, i costi netti possono essere calcolati in termini di differenza tra i costi e i ricavi registrati nell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, quali specificati e stimati nell'atto di incarico. I punti da 28 a 38 della disciplina SIEG del 2011 definiscono in maniera più dettagliata come applicare tale metodologia.

(469) Nelle decisioni del 2011 e del 2012 la Commissione non è stata in grado di concludere se l'importo della compensazione fosse proporzionato, in quanto nutriva ancora dubbi in merito alla qualificazione come effettivo servizio di interesse economico generale di alcuni servizi pubblici oggetto di incarico a Tirrenia. Tali dubbi sono stati trattati nella sezione 7.3.1.2. Tuttavia, la Commissione aveva espresso dubbi anche in merito al premio di rischio del 6,5 %, applicato dal 2010 in poi. In particolare la Commissione dubitava che tale premio riflettesse un appropriato livello di rischio, tenendo presente che, a prima vista, Tirrenia non risultava assumersi i rischi di norma sostenuti nella gestione di tali servizi.

(470) In tale contesto la Commissione ricorda di avere concluso in via preliminare nella decisione del 2011 che Tirrenia poteva aver percepito sovracompensazioni soltanto per la prestazione di obblighi di servizio pubblico dal 2010 in poi. Anche se la Commissione non ha espresso tali dubbi per l'anno 2009, le autorità italiane hanno fornito il calcolo dell'importo della compensazione per il 2009 (ossia 80 milioni di EUR), determinato sulla base della metodologia stabilita nella convenzione iniziale. È opportuno sottolineare che Tirrenia aveva richiesto approssimativamente 93,1 milioni di EUR ma che l'Italia ha respinto taluni dei costi in quanto non sarebbero stati ammissibili sulla base di tale metodologia. Su tale base la Commissione conclude che Tirrenia non ha ricevuto sovracompensazioni per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nel 2009.

(471) A partire dal 2010, in linea di principio, si sarebbe applicato il premio di rischio del 6,5 % per determinare il rendimento del capitale utilizzando la formula del costo medio ponderato del capitale. Tuttavia, come già spiegato in precedenza (cfr. considerando 362), l'Italia ha chiarito che, poiché la legge del 2009 prevedeva un massimale per l'importo della compensazione, è stato deciso di semplificare il calcolo applicando il 6,5 % come rendimento forfettario del capitale. Inoltre, l'Italia ha precisato che, in ragione della sua difficile situazione finanziaria, il 5 agosto 2010 Tirrenia aveva dovuto essere ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria. Secondo l'Italia era impossibile coprire integralmente il costo netto (corrispondente ai costi meno i ricavi) del servizio pubblico con l'importo massimo della compensazione stabilito dalla legge del 2009. Di conseguenza, Tirrenia non avrebbe percepito alcun rendimento del capitale durante il periodo dal 1º gennaio 2010 fino al 18 luglio 2012.

([157]) Come stabilito al considerando 436. L'illegalità dell'aiuto concesso per le altre rotte sarà esaminata ulteriormente nella sezione 7.3.1.8.

(472) Sulla base della contabilità fornita dalle autorità italiane per ciascuna rotta, la Commissione ha potuto verificare che tanto nel 2010 quanto nel 2011 il costo netto dei servizi pubblici (non tenendo conto di alcun rendimento del capitale) gestiti da Tirrenia ha superato l'importo massimo della compensazione, che era pari a 72 685 642 EUR. Di conseguenza Tirrenia non ha in effetti percepito alcun rendimento del capitale in quegli anni. Per la prima metà del 2012, dalla contabilità trimestrale preparata dal commissario straordinario risulta chiaramente che anche tenendo conto della parte proporzionale dell'importo massimo della compensazione fissato dalla legge del 2009, il risultato d'esercizio di Tirrenia ([158]) (ante applicazione delle spese straordinarie) era negativo. Di conseguenza è possibile concludere che anche nel periodo dal 1º gennaio 2010 al 18 luglio 2012, Tirrenia non ha percepito alcun rendimento del capitale. Complessivamente, la Commissione conclude che Tirrenia non ha ricevuto alcuna sovracompensazione durante il periodo di proroga della convenzione iniziale.

(473) Il punto 49 della disciplina SIEG del 2011 impone agli Stati membri di garantire che la compensazione concessa per la gestione del SIEG non comporti una sovracompensazione (definita al punto 47 di tale disciplina) a favore delle imprese. Tra le altre cose, gli Stati membri devono essere in grado di fornire prove su richiesta della Commissione. Inoltre, essi devono effettuare, o assicurarsi che vengano effettuate, verifiche regolari al termine del periodo dell'atto di incarico e, in ogni caso, ad intervalli di massimo tre anni. A questo proposito, la Commissione osserva che le autorità italiane hanno fornito le prove necessarie come descritto in precedenza (cfr. considerando 464 e 465). In effetti, ogni anno Tirrenia ha presentato la contabilità relativa a ciascuna rotta al ministero incaricato della sorveglianza affinché quest'ultimo riesaminasse l'importo della compensazione. Inoltre, la Commissione ricorda che la compensazione viene versata a rate (cfr. considerando 36) e che il pagamento finale viene effettuato sulla base dei costi e dei ricavi effettivi registrati durante l'anno. Ciò garantisce che l'importo della compensazione non superi i costi netti del servizio (ai quali, in linea di principio, si somma il rendimento del capitale, anche se nella pratica ciò non è avvenuto nel periodo in esame). Per completezza, la Commissione osserva che dal 5 agosto 2010 in poi, la presenza del commissario straordinario nominato dallo Stato italiano ha fornito un'ulteriore garanzia contro la sovracompensazione. La Commissione ritiene che tali misure siano sufficienti per evitare e rilevare eventuali sovracompensazioni.

(474) Sulla base degli elementi di cui sopra (cfr. considerando da 467 a 473), la Commissione conclude che i requisiti applicabili di cui alla sezione 2.8 (Importo della compensazione) della disciplina SIEG del 2011 sono rispettati.

7.3.1.7. La priorità nell'assegnazione degli accosti

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

(476) In tale contesto la Commissione ritiene che tale misura sia stata concessa con l'obiettivo di consentire a Tirrenia di adempiere gli obblighi di servizio pubblico che costituiscono un effettivo servizio di interesse economico generale (cfr. considerando 449). Inoltre, le autorità italiane hanno confermato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è applicabile esclusivamente ai servizi forniti in regime di servizio pubblico (e, ad esempio, non nei casi in cui Tirrenia gestisce rotte su base commerciale durante l'alta stagione). La Commissione ha già valutato in dettaglio (cfr. considerando 440-474) la compatibilità del SIEG e la relativa compensazione concessa a Tirrenia durante la proroga della convenzione iniziale. La Commissione ritiene pertanto che la sua valutazione della compatibilità della priorità nell'assegnazione degli accosti possa limitarsi a stabilire se tale misura possa comportare o meno una sovracompensazione.

([158]) Questa parte del risultato è pressoché interamente determinata dallo svolgimento del servizio pubblico dato che Tirrenia non ha effettuato quasi alcuna attività commerciale nel periodo dal 1º gennaio al 30 giugno 2012. Inoltre, eventuali utili o perdite risultanti ad esempio dalla vendita di attivi non collegati al servizio pubblico sono stati registrati come risultati straordinari.

(477) La Commissione prende atto delle argomentazioni formulate dall'Italia secondo cui ogni eventuale vantaggio monetario derivante dalla priorità nell'assegnazione degli accosti sarebbe limitato (cfr. considerando 191). Di conseguenza, anche il rischio di sovracompensazione derivante da questa misura sembrerebbe limitato. Inoltre, qualora tale misura riducesse i costi di esercizio o aumentasse i ricavi dell'operatore del servizio pubblico, tali effetti si rispecchierebbero pienamente nella contabilità interna dell'operatore. Pertanto, le verifiche in materia di sovracompensazione che sono state effettuate per Tirrenia e descritte in precedenza (cfr. sezione 7.3.1.6) sono idonee a individuare anche eventuali sovracompensazioni derivanti dalla priorità nell'assegnazione degli accosti.

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

7.3.1.8. Conformità con la decisione SIEG del 2005

(479) Come spiegato in precedenza (cfr. considerando 436), il traffico annuale medio durante i due esercizi finanziari precedenti quello in cui è stato assegnato il SIEG ha superato i 300 000 passeggeri sulle rotte Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres. Per le restanti nove rotte ([159]) gestite da Tirrenia in base alla convenzione iniziale, prorogata, tale soglia non è stata superata. Pertanto, per queste nove rotte, il requisito di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c) della decisione SIEG del 2005 è soddisfatto. Inoltre, la Commissione ritiene soddisfatto anche l'articolo 2, paragrafo 2, della decisione SIEG del 2005 che richiede il rispetto del regolamento sul cabotaggio marittimo ([160]). In base a quanto precede, la Commissione ritiene che le restanti nove rotte possano essere valutate alla luce della disciplina SIEG del 2005.

(480) La Commissione ha già stabilito (cfr. sezione 7.3.1.3) che, per il periodo di proroga della convenzione iniziale, gli atti di incarico precisavano chiaramente gli obblighi di servizio pubblico, la durata, l'impresa e il territorio interessati, i parametri per il calcolo, il controllo e il riesame della compensazione, nonché le modalità per evitare e, se del caso, rimborsare un'eventuale sovracompensazione. Pertanto, per le restanti nove rotte l'articolo 4 (Conferimento) della decisione SIEG del 2005 risulta soddisfatto.

(481) Inoltre, la Commissione ha concluso (cfr. sezione 7.3.1.6) che Tirrenia non ha ricevuto alcuna sovracompensazione durante il periodo di proroga della convenzione iniziale e che le autorità italiane hanno effettuato controlli regolari per evitare che la società ricevesse una compensazione eccessiva. Su tale base, la Commissione ritiene che anche l'articolo 5 (Compensazione) e l'articolo 6 (Controllo della sovracompensazione) della decisione SIEG del 2005 siano rispettati per le restanti nove rotte.

(482) Tenuto conto del legame indissolubile con l'adempimento del servizio pubblico e tenuto conto della valutazione di cui sopra (cfr. la sezione 7.3.1.7), anche la priorità nell'assegnazione degli accosti concessa per l'esercizio delle nove rotte restanti è conforme alla decisione SIEG del 2005.

7.3.1.9. Conclusione

(483) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da 432 a 474, la Commissione conclude che la compensazione concessa a Tirrenia per la fornitura dei servizi marittimi ai sensi della proroga della convenzione iniziale nel periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012 rispetta le condizioni applicabili della disciplina SIEG del 2011 ed è pertanto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 del TFUE.

([159]) A fini di chiarezza, si tratta delle linee di trasporto misto Genova-Olbia-Arbatax, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Trapani-Cagliari, Termoli-Isole Tremiti, e delle linee di trasporto merci Livorno-Cagliari, Napoli-Cagliari e Ravenna-Catania.

([160]) In tale contesto, la Commissione ricorda che queste nove rotte sono risultate SIEG effettivi (cfr. sezione 7.3.1.2) e che soddisfano i requisiti in materia di obblighi di servizio pubblico stabiliti dal regolamento sul cabotaggio marittimo. Inoltre, la Commissione ha accettato la proroga della convenzione iniziale di Tirrenia alla luce del processo di privatizzazione di tale società e pertanto il suo parere motivato del 21 giugno 2012 non riguarda Tirrenia (cfr. considerando 121).

(484) Inoltre, sulla base della valutazione di cui ai considerando 479-481, anche la compensazione concessa a Tirrenia e la priorità nell'assegnazione degli accosti per l'esercizio di nove rotte ([161]) durante il periodo di proroga è compatibile con il mercato interno ed è esentata dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi della decisione SIEG del 2005.

7.3.2. *Proroga illegale dell'aiuto per il salvataggio a favore di Tirrenia*

(485) Sulla base della decisione del 2010, l'aiuto per il salvataggio concesso a Tirrenia limitatamente al periodo di sei mesi scaduto il 28 agosto 2011 era compatibile con il mercato interno. Tuttavia, conformemente agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004, l'Italia era tenuta a comunicare alla Commissione entro sei mesi i) la prova del fatto che il prestito era stato integralmente rimborsato e/o che la garanzia era stata revocata oppure ii) un piano di ristrutturazione (o liquidazione).

(486) La garanzia è stata attivata l'11 luglio 2011 e Tirrenia ha rimborsato l'intero importo dovuto allo Stato soltanto il 18 settembre 2012 (cfr. considerando 59). Di conseguenza, l'Italia non ha potuto dimostrare che il prestito era stato rimborsato integralmente e/o che la garanzia era stata revocata entro il periodo di sei mesi scaduto il 28 agosto 2011.

(487) Secondo le informazioni fornite dall'Italia (cfr. sezione 4.2) nel corso del procedimento di indagine formale, sul sito di Tirrenia in AS era disponibile un piano di liquidazione relativo a Tirrenia prima della scadenza del termine di sei mesi previsto dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004. Inoltre l'Italia sostiene di aver sempre tenuto la Commissione aggiornata in merito ai progressi del processo di privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia.

(488) Le informazioni incluse nel fascicolo della Commissione confermano che le autorità italiane hanno in effetti aggiornato la Commissione in merito alla privatizzazione in corso del ramo d'azienda di Tirrenia. Inoltre l'Italia ha confermato altresì l'intenzione di Tirrenia di rimborsare l'aiuto per il salvataggio prima della scadenza del termine di sei mesi utilizzando i proventi della privatizzazione. Tuttavia, le autorità italiane non hanno formalmente presentato alla Commissione un piano di ristrutturazione o liquidazione. All'epoca la Commissione non era a conoscenza del fatto che il piano di liquidazione fosse stato pubblicato sul sito Internet di Tirrenia in AS. Inoltre, il fatto di informare la Commissione in merito al processo di privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia non può sostituire l'obbligo di presentazione formale di un piano di liquidazione. Più specificamente, alla Commissione deve essere data la possibilità di valutare se tale piano di liquidazione rispetta gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 e quindi l'Italia avrebbe dovuto presentarlo formalmente.

(489) Inoltre la Commissione osserva che il 5 ottobre 2011 aveva inviato una lettera nella quale chiedeva all'Italia di confermare di aver soddisfatto i requisiti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 e della decisione del 2010. La Commissione ha inviato una lettera di sollecito all'Italia il 28 novembre 2011 e ha ricevuto una risposta dalle autorità italiane il 12 dicembre 2011. Pertanto, per quanto riguarda la Commissione, fino a quest'ultima data (e quindi dopo la scadenza del periodo di sei mesi) l'Italia non aveva presentato né i) prove del fatto che il prestito era stato rimborsato integralmente e/o che la garanzia era stata revocata, né ii) un piano di ristrutturazione (o liquidazione).

(490) Nella risposta alla lettera della Commissione del 5 ottobre 2011, l'Italia ha confermato che l'intenzione era quella di rimborsare l'importo prima del 28 agosto 2011 ma che il processo di privatizzazione era stato ritardato a causa della necessità di ottenere l'approvazione della concentrazione da parte della Commissione. Poiché per rimborsare lo Stato erano necessari i proventi della privatizzazione, non è stato possibile effettuare tale rimborso prima della scadenza del termine previsto del 28 agosto 2011. La Commissione sottolinea che nella lettera del 12 dicembre 2011 le autorità italiane non hanno fatto affatto riferimento al piano di liquidazione di Tirrenia che secondo le osservazioni presentate successivamente da dette autorità sarebbe già stato reso accessibile al pubblico prima del 28 agosto 2011. Al contrario l'Italia ha soltanto cercato di spiegare perché il rimborso non poteva essere effettuato prima della scadenza del periodo di sei mesi. Tuttavia, se le autorità italiane avessero presentato alla Commissione un piano di ristrutturazione o liquidazione prima del 28 agosto 2011, esse non avrebbero dovuto fornire tali spiegazioni. La Commissione considera tale circostanza un'ulteriore prova del fatto che l'Italia non ha presentato un piano di ristrutturazione o liquidazione entro il periodo di sei mesi previsto.

([161]) Per le rotte esatte cfr. nota 159.

(491) Alla luce di quanto precede, essendo la Commissione a conoscenza del processo di privatizzazione ma non di un piano di liquidazione dettagliato, l'Italia non ha rispettato l'impegno di cui alla decisione del 2010 di comunicare alla Commissione un piano di ristrutturazione (o liquidazione) entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio. Di conseguenza, dalla scadenza del periodo di sei mesi, ossia a partire dal 28 agosto 2011, l'aiuto per il salvataggio deve essere considerato un aiuto illegale e incompatibile. La Commissione ritiene che l'aiuto per il salvataggio illegalmente prorogato non possa essere considerato compatibile per altri motivi, in quanto non soddisfa né le condizioni pertinenti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione né quelle della disciplina SIEG del 2011 ([162]).

(492) In effetti, nel caso in esame, la Commissione osserva che l'aiuto per il salvataggio illegalmente prorogato non è stato concesso per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente, come richiesto dal punto 12 della disciplina SIEG del 2011. Tirrenia aveva già ricevuto una compensazione per l'esercizio di servizi pubblici sulla base della convenzione iniziale (prorogata) mentre l'aiuto per il salvataggio è stato notificato e approvato come misura temporanea di aiuto per il salvataggio e non come compensazione per l'adempimento di un SIEG. Di conseguenza esso non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno sulla base della disciplina SIEG del 2011.

(493) Nel contesto di quanto precede, la Commissione constata con favore che il 18 settembre 2012 Tirrenia in AS ha rimborsato un importo pari a 25 852 548,93 EUR, superiore a quello di 25 203 063,89 EUR dovuto allo Stato l'11 luglio 2011. Tuttavia, poiché l'aiuto per il salvataggio illegalmente prorogato è stato ritenuto incompatibile, il rimborso deve comprendere un importo almeno pari agli interessi di recupero applicabili. Se gli interessi versati da Tirrenia in AS risultassero insufficienti, resterebbe da recuperare l'importo residuo degli interessi.

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

(494) Dato che il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la sua compatibilità deve essere valutata alla luce delle deroghe previste dai paragrafi 2 e 3 del medesimo articolo e dall'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(495) La Commissione osserva che Tirrenia si qualificava come un'impresa in difficoltà, quanto meno dal 5 agosto 2010, data della sua ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. In quella stessa data, è stato adottato il decreto-legge che autorizzava la misura. Secondo le informazioni in possesso della Commissione i fondi sono stati inizialmente utilizzati per fini di liquidità il 12 agosto 2010, quando Banca Carige ha utilizzato 4 657 005,35 EUR per compensare due debiti di Tirrenia (cfr. considerando 110). Di conseguenza, in linea di principio, tale misura deve essere valutata sulla base degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(496) Sebbene tale misura sia stata concessa prima dell'entrata in vigore degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014, il 1° agosto 2014, ai sensi del punto 139 di tali orientamenti, nell'esaminare l'aiuto concesso ai fornitori di SIEG in difficoltà, nella fattispecie Tirrenia, la Commissione applicherà le disposizioni del capitolo 5 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014, indipendentemente dalla data di concessione dell'aiuto.

(497) La Commissione osserva che il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi non è mai stato notificato dall'Italia, a differenza della misura di aiuto per il salvataggio approvata nella decisione del 2010. Inoltre Tirrenia non ha in ogni caso rimborsato allo Stato i fondi per l'ammodernamento delle navi, utilizzati per fini di liquidità, entro il periodo di sei mesi fissato negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014. Infine, come spiegato in precedenza (cfr. sezione 7.3.2), l'Italia non ha presentato alla Commissione un piano di ristrutturazione o di liquidazione per Tirrenia. La Commissione conclude quindi che l'utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi non può essere considerato un aiuto alla ristrutturazione compatibile sulla base degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014.

([162]) Sebbene tale aiuto sia stato concesso prima dell'entrata in vigore degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014, ai sensi del punto 139 di tali orientamenti, nell'esaminare l'aiuto concesso ai fornitori di SIEG in difficoltà, quali Tirrenia, la Commissione deve applicare gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014 indipendentemente dalla data di concessione dell'aiuto. Nel valutare la compatibilità ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014 degli aiuti concessi ai fornitori di SIEG in difficoltà prima del 31 gennaio 2012, la Commissione considererà tali aiuti compatibili con il mercato interno qualora siano conformi alle disposizioni della disciplina SIEG del 2011, ad eccezione dei punti 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60.

(498) Quando la Commissione, a norma del punto 9 della disciplina SIEG, valuta la compatibilità ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014 degli aiuti concessi ai fornitori di SIEG in difficoltà prima del 31 gennaio 2012, data di entrata in vigore della disciplina SIEG del 2011, essa considera tali aiuti compatibili con il mercato interno qualora siano conformi alle disposizioni della disciplina SIEG, ad eccezione dei suoi punti 9, 14, 19, 20, 24, 39 e 60 ([163]).

(499) Nel caso in esame la Commissione osserva che, nell'ambito della presente misura, Tirrenia poteva utilizzare i fondi soltanto temporaneamente per far fronte alle sue esigenze di liquidità. In effetti Tirrenia era tenuta a reintegrare tali fondi affinché potessero essere utilizzati per la loro finalità originaria, ossia sostenere i necessari ammodernamenti delle navi di Tirrenia. Tali ammodernamenti erano necessari per soddisfare le nuove norme internazionali in materia di sicurezza e quindi erano essenziali per garantire la possibilità di utilizzare le navi di Tirrenia per l'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico. Tuttavia, nella pratica, Tirrenia non ha rispettato tale requisito e ha pagato soltanto gli ammodernamenti della nave Clodia. Di conseguenza CIN ha dovuto pagare gli ammodernamenti per le altre navi interessate, utilizzando fondi propri. Pertanto, anche nel caso in cui tale misura costituisca una compensazione degli obblighi di servizio pubblico, circostanza che non è stata dimostrata dall'Italia, non reintegrando i fondi destinati agli ammodernamenti delle navi ([164]) e non ripagando allo Stato i fondi utilizzati, Tirrenia ha di fatto beneficiato di una sovracompensazione incompatibile. Pertanto, la Commissione ritiene che questa misura non possa essere dichiarata compatibile ai sensi della disciplina SIEG del 2011.

(500) Per ragioni di completezza, la Commissione osserva che le deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettere a), b), d) ed e), del TFUE non si applicano neppure a questa misura.

(501) La Commissione conclude quindi che l'importo di 11 421 300 EUR ([165]) che non è stato utilizzato per pagare gli ammodernamenti delle navi né ripagato allo Stato costituisce un aiuto al funzionamento che ha ridotto i costi che Tirrenia avrebbe altrimenti dovuto sostenere utilizzando risorse proprie ed è quindi incompatibile con il mercato interno ([166]). La Commissione osserva che tale aiuto è stato effettivamente messo a disposizione del beneficiario a partire dalla data di entrata in vigore della legge del 2010, ossia il 6 ottobre 2010.

7.3.4. *Esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione*

(502) La Commissione ha concluso in precedenza (cfr. i considerando 416-426) che le esenzioni i) dalle imposte indirette per le operazioni e gli atti relativi ai trasferimenti di Caremar, Saremar, Toremar e del ramo d'azienda di Tirrenia ai rispettivi acquirenti e ii) dall'imposta sul reddito delle società relativa ai proventi derivanti dal trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, che sono state concesse dalla legge del 2010, costituiscono aiuti di Stato a favore di Tirrenia.

(503) In entrambi i casi, l'aiuto è pari all'imposta normalmente dovuta per questi tipi di operazioni. La compatibilità di questo aiuto di Stato deve pertanto essere valutata alla luce delle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, e dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(504) La Commissione ritiene che nessuna di queste esenzioni possa essere considerata compatibile sulla base delle deroghe previste all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.

(505) Inoltre, per quanto concerne il trasferimento del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, la Commissione osserva che, al momento dell'adozione della presente decisione, Tirrenia in AS non svolge più alcun SIEG. Di conseguenza non possono essere invocati nemmeno i motivi di compatibilità di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(506) Per quanto concerne i trasferimenti alle regioni, la Commissione osserva che l'aiuto corrisposto mediante questa esenzione fiscale è una misura una tantum relativa a un trasferimento di attivi in vista della riorganizzazione e della successiva privatizzazione del gruppo Tirrenia. Pertanto, la Commissione ritiene che la misura non sia indissolubilmente connessa al SIEG svolto da Tirrenia e che non debba pertanto essere valutata sulla medesima base di compatibilità. In effetti, tale esenzione non è collegata allo svolgimento di servizi di interesse economico generale definiti nella convenzione iniziale, in vigore al momento dell'attuazione dei trasferimenti (novembre 2009). Di conseguenza anche per questi trasferimenti non possono essere invocati i motivi di compatibilità di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

([163]) Cfr. punto 140 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2014.

([164]) Ad eccezione degli ammodernamenti della Clodia che sono stati pagati da Tirrenia.

([165]) Come spiegato al considerando 192, dei 12 051 900 EUR concessi per l'ammodernamento delle navi necessario per rispettare le norme di sicurezza internazionali, Tirrenia ha effettivamente utilizzato solo 630 600 EUR per gli ammodernamenti della Clodia.

([166]) Sentenza della Corte del 14 febbraio 1990, *Francia/Commissione*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punto 41.

(507) La Commissione conclude quindi che le esenzioni fiscali costituiscono un aiuto al funzionamento che ha ridotto i costi che Tirrenia in AS avrebbe altrimenti dovuto sostenere utilizzando risorse proprie e sono quindi incompatibili con il mercato interno ([167]).

7.3.5. *Conclusione sulla compatibilità dell'aiuto*

(508) Sulla base della valutazione di cui sopra, la Commissione ritiene che:

— la compensazione concessa a Tirrenia e la priorità nell'assegnazione degli accosti per la gestione delle rotte marittime nel periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012 siano compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 del TFUE, della disciplina SIEG del 2011 e, per nove ([168]) delle dodici rotte, anche ai sensi della decisione SIEG del 2005;

— l'aiuto per il salvataggio a Tirrenia sia stato prorogato illegalmente dall'11 luglio 2011 al 18 settembre 2012 (quando è stato rimborsato) e sia incompatibile con il mercato interno;

— l'utilizzo per fini di liquidità dei fondi destinati all'ammodernamento delle navi costituisca un aiuto al funzionamento concesso a Tirrenia. Tale aiuto è incompatibile con il mercato interno;

— l'esenzione di Tirrenia dalle imposte indirette sulle operazioni e sugli atti relativi ai trasferimenti di Caremar, Saremar, Toremar e del ramo d'azienda di Tirrenia ai rispettivi acquirenti costituisca un aiuto al funzionamento incompatibile a favore di Tirrenia. Anche l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per i proventi derivanti dalla vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN costituisce un aiuto al funzionamento incompatibile a favore di Tirrenia.

7.4. **Risposta alle osservazioni presentate da Grimaldi**

(509) Come descritto in precedenza (cfr. sezione 6), Grimaldi ha presentato diverse osservazioni alla Commissione e alle autorità italiane. Tali osservazioni sono state presentate dopo la scadenza dei termini concessi agli interessati per presentare osservazioni sulla decisione del 2011 e sulla decisione del 2012. Inoltre, sebbene Grimaldi abbia indicato di essere in concorrenza con CIN e di potersi quindi qualificare come interessato, non ha completato il modulo di denuncia obbligatorio di cui all'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589. Inoltre, la Commissione osserva che talune delle affermazioni di Grimaldi non possono essere trattate nella presente decisione in quanto non erano incluse nell'ambito di applicazione del procedimento di indagine formale.

(510) Fatto salvo quanto precede, la Commissione rileva quanto segue in relazione alle affermazioni formulate da Grimaldi nelle sue osservazioni:

— le affermazioni concernenti l'abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102, lettera b), del TFUE sono state esaminate dall'autorità nazionale garante della concorrenza (AGCM) e sono state inizialmente trattate nella delibera n. 27053 del 28 marzo 2018 (alla data di adozione della presente decisione, il caso resta aperto a seguito dell'annullamento parziale di tale delibera da parte del TAR, cfr. considerando 279);

— la Commissione ha rilevato che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a CIN sulla base della nuova convenzione non costituisce un aiuto di Stato in quanto soddisfa i quattro criteri Altmark. Dalla valutazione della Commissione è emerso che ciascuna delle rotte gestite da CIN in regime di servizio pubblico si qualifica come un effettivo servizio di interesse economico generale ([169]) (cfr. considerando 348) e che CIN non ha ricevuto una sovracompensazione (cfr. considerando 366);

— ai sensi della nuova convenzione, CIN è tenuta a presentare i propri conti di gestione ogni anno al ministero dei Trasporti per un controllo. Tali conti sono suddivisi per rotta e certificati da un revisore indipendente e assicurano che i costi e i ricavi delle attività di servizio pubblico siano separati dalle attività realizzate su base commerciale. La Commissione ha ricevuto una copia di questi conti;

([167]) Cfr. nota 166.

([168]) Per le rotte esatte cfr. nota 159.

([169]) L'affermazione di Grimaldi secondo la quale altri operatori fornivano servizi considerati equivalenti a quelli prestati da CIN ai sensi della nuova convenzione non può essere accolta per diversi motivi. In particolare, Grimaldi non ha valutato la situazione della concorrenza al momento del conferimento dell'incarico a CIN, ma fa invece riferimento alla delibera dell'AGCM che si concentra principalmente sulla situazione in essere a partire dal 2015. Inoltre, anche se un altro operatore fosse stato presente approssimativamente al momento del conferimento dell'incarico a CIN, Grimaldi non ha dimostrato che tale operatore offriva servizi equivalenti a quelli prestati da CIN. In effetti, i servizi offerti dagli altri operatori potrebbero essere limitati all'alta stagione, potrebbero avere una frequenza diversa o non collegare esattamente i medesimi porti. Di conseguenza, non è stato dimostrato che i servizi forniti da altri operatori fossero sufficienti a soddisfare le esigenze di servizio pubblico previste dalla nuova convenzione.

— il ritardo nel pagamento di parte del prezzo differito per il ramo d'azienda di Tirrenia è oggetto di ricorso ai sensi del diritto nazionale presentato da Tirrenia in AS;

— la concentrazione proposta tra CIN e Moby non sembra sollevare questioni in termini di aiuti di Stato in quanto l'impresa risultante dalla concentrazione può comunque mantenere contabilità separate per le attività di servizio pubblico e le attività realizzate su base commerciale;

— la nuova convenzione prevede sanzioni per eventuali violazioni da parte di CIN degli obblighi previsti da tale convenzione e quindi le eventuali asserite violazioni (ad esempio, gli aumenti di prezzo) costituiscono una questione di competenza delle autorità nazionali.

8. **CONCLUSIONE**

(511) La Commissione conclude che l'Italia ha attuato illegalmente alcune delle misure di aiuto oggetto di valutazione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Sulla base della valutazione che precede, la Commissione ha deciso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia ai sensi della proroga della convenzione iniziale è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 del TFUE. Inoltre, dato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Tirrenia, anche tale misura risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 del TFUE. Per nove delle dodici rotte di servizio pubblico interessate, l'Italia era esentata dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, in quanto la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Tirrenia e la priorità nell'assegnazione degli accosti concessa per l'esercizio di queste nove rotte erano conformi alla decisione SIEG del 2005.

(512) Tuttavia, l'aiuto per il salvataggio a Tirrenia che è stato illegalmente prorogato nel periodo dall'11 luglio 2011 al 18 settembre 2012 è incompatibile con il mercato interno. Inoltre, l'utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi costituisce un aiuto al funzionamento a favore di Tirrenia che è incompatibile con il mercato interno. Infine, l'esenzione dalle imposte indirette sulle operazioni e sugli atti relativi al trasferimento di Caremar, Saremar e Toremar e del ramo d'azienda di Tirrenia ai rispettivi acquirenti, e dall'imposta sul reddito delle società sui proventi della vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN, costituisce anch'essa un aiuto al funzionamento a Tirrenia che è incompatibile con il mercato interno.

(513) La presente decisione non riguarda né pregiudica le altre questioni oggetto delle decisioni del 2011 e 2012 ([170]) o portate all'attenzione della Commissione dalle parti interessate nel corso dell'indagine avviata ai sensi di tali decisioni.

9. **RECUPERO**

(514) Conformemente al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alla giurisprudenza costante degli organi giurisdizionali dell'Unione, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto con il mercato interno, è competente a decidere se lo Stato interessato sia tenuto a modificare o sopprimere tale aiuto ([171]). Gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno inoltre statuito in diverse occasioni che l'obbligo per uno Stato di sopprimere un aiuto che la Commissione ha dichiarato incompatibile con il mercato interno mira al ripristino della situazione preesistente ([172]).

(515) In tale contesto, gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno precisato che tale obiettivo è raggiunto quando il destinatario ha rimborsato gli importi concessi a titolo degli aiuti illegittimi, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito rispetto ai suoi concorrenti sul mercato interno, e la situazione antecedente al pagamento dell'aiuto risulta ripristinata ([173]).

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

(517) Pertanto, dato che le misure in questione sono state attuate in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e devono essere considerate aiuti illegali e incompatibili, esse devono essere recuperate al fine di ripristinare la situazione esistente nel mercato interno prima della loro concessione. Il recupero riguarda il periodo compreso tra la data in cui l'aiuto è stato posto a disposizione del beneficiario e il recupero effettivo. All'importo da recuperare si aggiungono gli interessi maturati fino alla data del recupero effettivo.

([170]) Cfr. considerando 1 e 5 della presente decisione.
([171]) Sentenza della Corte del 12 luglio 1973, *Commissione/Germania*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.
([172]) Sentenza della Corte del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 66.
([173]) Sentenza della Corte del 17 giugno 1999, *Belgio/Commissione*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

(518) Nella fattispecie, il beneficiario dell'aiuto, Tirrenia in AS, è già oggetto di una procedura di insolvenza. Pertanto, il recupero effettivo può essere effettuato mediante l'iscrizione al passivo del credito relativo alla restituzione degli aiuti entro il termine per il recupero ([174]). In tal caso, l'iscrizione del credito deve essere seguita i) dal recupero dell'importo totale, o, se ciò non si può conseguire, ii) dalla liquidazione dell'impresa e dalla cessazione definitiva della sua attività.

(519) Di conseguenza, l'aiuto di Stato incompatibile di cui al considerando 508 concesso a Tirrenia deve essere rimborsato dall'Italia nella misura in cui è stato corrisposto. In particolare, l'aiuto da recuperare è stabilito come segue:

(a) il capitale dell'aiuto per il salvataggio, ossia 25 203 063,89 EUR, più gli interessi di recupero, maturati a partire dalle date di pagamento delle due rate del prestito e dalla data in cui la BIIS ha invocato la garanzia (ossia dal 28 febbraio 2011 per la prima rata di 20 000 000 EUR, dal 23 marzo 2011 per la seconda rata di 5 000 000 EUR, e dall'11 luglio 2011 per l'importo di 203 063,89 EUR), fino al recupero integrale. La Commissione prende atto del fatto che il capitale dell'aiuto e parte degli interessi di recupero sono già stati rimborsati dal beneficiario;

(b) i fondi per l'ammodernamento delle navi utilizzati per fini di liquidità, ossia 11 421 300 EUR, più gli interessi di recupero, maturati dalla data dell'entrata in vigore della legge del 2010, ossia dal 6 ottobre 2010, fino al recupero integrale;

(c) nella misura in cui le imposte indirette su operazioni e atti relativi al trasferimento di Caremar, Saremar e Toremar rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana e al trasferimento del ramo d'azienda a CIN incombono al venditore, il capitale dell'aiuto equivale alle imposte normalmente dovute per tale tipo di operazione. L'Italia fornisce un elenco di tutti i documenti per i quali le imposte sono state effettivamente esentate e calcola le imposte normalmente esigibili. A tali importi, vanno sommati gli interessi di recupero, maturati a partire dalla data o dalle date dei documenti ufficiali ai quali è stata applicata l'esenzione dalle imposte fino al recupero integrale.

(520) Inoltre, l'Italia non esonererà i proventi della vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN dal pagamento dell'imposta sul reddito delle società incombente a Tirrenia in AS.

10. **CONTINUITÀ ECONOMICA**

(521) In caso di vendita o trasferimento del beneficiario di aiuti di Stato illegali e incompatibili, l'obbligo di rimborso può essere esteso ad altre imprese alle quali le azioni o gli attivi del beneficiario sono stati trasferiti ([175]). Nel caso di un'operazione di cessione di azioni, nel contesto della quale il beneficiario è ancora esistente e attivo sul mercato ed è semplicemente cambiato l'assetto proprietario, l'obbligo di rimborsare l'aiuto resta a carico del beneficiario. Nel caso di un'operazione relativa al trasferimento di attivi, nell'ambito della quale un'impresa continua l'attività del beneficiario originale utilizzando una parte o la totalità dei suoi attivi, l'impresa che subentra va considerata beneficiaria dell'aiuto di Stato, a condizione che il trasferimento o la struttura della vendita permettano di concludere che esiste una continuità economica tra le due imprese.

(522) Al contrario, laddove sia possibile dimostrare che, nonostante un trasferimento di taluni attivi o della loro totalità, il destinatario originale conserva il beneficio dell'aiuto illegale e la società acquirente svolge un'attività sostanzialmente diversa, l'obbligo di rimborso spetterà al destinatario originale dell'aiuto. Secondo la giurisprudenza, per valutare l'esistenza di una continuità economica possono essere presi in considerazione i seguenti elementi: l'oggetto del trasferimento (attivi e passivi, mantenimento della manodopera, attivi venduti in blocco), il prezzo del trasferimento, l'identità dei proprietari dell'impresa acquirente e di quella originaria, il momento in cui il trasferimento è stato realizzato (dopo l'inizio dell'indagine, l'avvio del procedimento o la decisione finale) e la logica economica dell'operazione ([176]).

([174]) La legge nazionale disciplina il rango al quale sono iscritti al passivo i crediti relativi agli aiuti di Stato, a condizione che tale rango rispetti i principi di effettività e di equivalenza (cfr. il punto 64 della comunicazione della Commissione relativa al recupero degli aiuti di Stato illegali e incompatibili, GU C 247 del 23.7.2019, pag. 1). In ogni caso, il credito relativo all'aiuto di Stato non può essere iscritto a un rango inferiore a quello dei crediti chirografari ordinari. L'iscrizione definitiva del credito relativo all'aiuto di Stato sospende anche la maturazione di ulteriori interessi di recupero.

([175]) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Causa T-121/15, *Fortischem a.s./ Commissione*, ECLI:EU:T:2019:684, punto 208.

(523) Secondo la medesima giurisprudenza, i suddetti fattori possono essere presi in considerazione a vari livelli, in base alle caratteristiche specifiche del caso in esame. Ne consegue che la Commissione non è tenuta a tenere conto di tutti questi fattori, come dimostrano l'uso dell'espressione «possono essere presi in considerazione» ([177]) e il fatto che i fattori non sono organizzati secondo un ordine gerarchico. In particolare, nel caso di specie, la Commissione ritiene che la valutazione della continuità economica debba tenere conto della natura specifica dell'operazione tra Tirrenia in AS e CIN, che ha interessato la privatizzazione di parte di un'impresa pubblica mediante una procedura di gara finalizzata all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico di otto anni, abbinato agli attivi necessari per svolgere i servizi di interesse economico generale definiti nel contratto.

(524) Al fine di decidere se vi sia continuità economica tra Tirrenia in AS e CIN e, pertanto, di stabilire se quest'ultima debba essere ritenuta responsabile per il rimborso dell'aiuto incompatibile concesso alla prima, la Commissione ha applicato gli indicatori di cui sopra alle circostanze specifiche del caso in questione.

10.1. **La portata del trasferimento**

(525) Questo indicatore riguarda l'entità del trasferimento degli attivi e dei passivi esistenti, compresi i rapporti contrattuali con dipendenti e fornitori, da Tirrenia di Navigazione (successivamente in AS) a CIN. In via preliminare occorre osservare che non è stata trasferita alcuna delle passività esistenti: le passività sono infatti rimaste in carico a Tirrenia in AS e continuano ad esserlo anche al momento dell'adozione della presente decisione. In effetti, il trasferimento ha comportato la cancellazione completa di qualsiasi pretesa sugli attivi trasferiti, quali ipoteche, sequestri e crediti privilegiati.

(526) In aggiunta, per quanto concerne gli attivi, la Commissione ha osservato innanzitutto che la procedura di vendita del ramo d'azienda di Tirrenia ha fatto seguito a un tentativo andato a vuoto di privatizzazione di Tirrenia di Navigazione nel suo complesso, con tutti gli attivi e i passivi, compresa la controllata Siremar. Il secondo tentativo di privatizzazione, che è andato a buon fine, ha riguardato soltanto gli attivi ritenuti necessari per gli obblighi di servizio pubblico e i relativi rapporti contrattuali con i fornitori, con un perimetro quindi diverso e più ristretto se paragonato al primo tentativo (circa il 45 % in termini di numero di navi). Gli attivi non ritenuti necessari per la prestazione degli obblighi di servizio pubblico sono stati venduti separatamente, tramite gare diverse e non correlate, e hanno compreso sei navi, proprietà immobiliari tanto in Italia quanto all'estero e una collezione d'arte. Inoltre, la controllata di Tirrenia, Siremar, è stata venduta tramite una procedura di gara separata. Poiché Siremar operava su diverse rotte che collegano la Sicilia ad altre isole minori, con un organico numeroso e diverse navi, tale separazione riduce ulteriormente la portata delle attività del ramo d'azienda di Tirrenia, rispetto all'originaria Tirrenia di Navigazione.

(527) D'altro canto, la Commissione osserva che il marchio Tirrenia era incluso nel perimetro del trasferimento e il suo valore era compreso nel prezzo di mercato corrisposto da CIN.

(528) Infine la Commissione osserva altresì che, per quanto riguarda la manodopera, non vi è stato un trasferimento dei contratti di lavoro da Tirrenia in AS a CIN. Infatti, l'articolo 2112 del codice civile italiano prevede che, in caso di trasferimento di azienda, i rapporti di lavoro esistenti continuino con l'acquirente e ogni lavoratore conservi tutti i diritti che ne derivano. Tuttavia, ai sensi del decreto-legge 270/1999, tale regime ordinario non è applicabile al trasferimento di un ramo di azienda in regime di amministrazione straordinaria e che fornisce servizi pubblici essenziali. Al contrario, il nuovo proprietario è tenuto a rilevare il personale necessario per la prestazione del servizio e ad astenersi dal licenziamento collettivo per due anni (cfr. considerando 160). La Commissione osserva che, mentre la norma generale avrebbe previsto una chiara continuità nella manodopera tra Tirrenia in AS e CIN, questa eccezione ha effettivamente consentito a Tirrenia in AS di risolvere tutti i contratti con i propri dipendenti. Successivamente CIN ha negoziato nuove condizioni contrattuali con le organizzazioni sindacali del personale e ha offerto nuovi contratti, solo per i dipendenti che lavoravano effettivamente all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, nel pieno rispetto delle leggi vigenti in materia di lavoro.

(529) In effetti, l'obbligo di mantenere il numero di dipendenti è stato stabilito da una legge di carattere generale (cfr. considerando 528) e di conseguenza ha dovuto essere rispettato dalle autorità italiane nella fase di vendita. Tuttavia, anche a prescindere da tale obbligo giuridico, la Commissione osserva che l'attività di trasporto marittimo richiede

([177]) Sentenza del Tribunale, del 28 marzo 2012, *Ryanair/Commissione*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, punto 156.

un numero minimo obbligatorio di addetti per il funzionamento delle navi, con una serie di competenze specifiche, come indicato nelle tabelle relative agli equipaggi della flotta (cfr. considerando 175). Infatti, nel caso di specie, dopo l'aggiudicazione della nuova convenzione, CIN avrebbe dovuto assumere oltre 1 200 dipendenti in un breve lasso di tempo per adempiere ai propri obblighi. È quindi molto probabile che, per motivi di opportunità e per ridurre i costi di ricerca e assunzione del personale, CIN avrebbe assunto la maggior parte dei dipendenti di Tirrenia in AS anche se non fosse stata tenuta a proporre contratti di lavoro.

(530) In tale contesto, la Commissione conclude che, sebbene vi sia stata una continuità effettiva nel livello della manodopera, essa è imputabile alle circostanze effettive del caso (ossia l'entità del trasferimento) e alle leggi applicabili in materia di lavoro. D'altro canto, solo una parte delle attività di Tirrenia in AS e nessuna delle sue passività sono state trasferite a CIN.

10.2. **Il prezzo del trasferimento**

(531) Secondo una giurisprudenza costante, anche il trasferimento degli attivi a un prezzo inferiore a quello di mercato costituirebbe un indicatore della continuità economica tra la società liquidata, cui incombe il rimborso dell'aiuto allo Stato, e l'impresa di nuova costituzione. In questo caso, la Commissione osserva che gli attivi sono stati trasferiti a seguito di una procedura di gara sufficientemente aperta, trasparente e non discriminatoria tale da ottenere un prezzo di mercato, come descritto nella sezione 7.1.3.4. Non vi sono prove del fatto che l'organizzazione di una procedura di gara congiunta per gli attivi e il contratto di servizio pubblico abbia avuto un impatto negativo sull'esito della gara. Al contrario l'Italia ha dimostrato che, quando sono state organizzate procedure di gara distinte per alcune delle altre navi di Tirrenia e Siremar, è stato possibile vendere tali navi soltanto al valore di rottamazione. In effetti, le condizioni imposte sulla vendita, quali il requisito di mantenere i livelli di occupazione per due anni, non hanno ridotto il prezzo, come ha stabilito la relazione Ecorys ([178]). Inoltre, anche se il prezzo pagato è risultato alla fine inferiore a quello individuato nella valutazione dell'esperto indipendente fornita da Banca Profilo, dato che parte del pagamento è stata differita, tale differimento era parte integrante delle dinamiche della procedura di gara nel contesto della quale tutti gli altri offerenti hanno avuto la possibilità di allinearsi all'offerta di CIN, proponendo termini di pagamento analoghi ([179]). In effetti, secondo la giurisprudenza consolidata, l'esito di una procedura di gara aperta e trasparente è persino più accurato di qualsiasi valutazione di esperti ([180]).

(532) Alla luce di quanto precede la Commissione conclude che le circostanze del trasferimento escludono il trasferimento di qualsiasi vantaggio economico ricevuto da Tirrenia in AS a CIN.

10.3. **Identità dei proprietari**

(533) Quando il trasferimento degli attivi avviene tra due soggetti correlati, tale circostanza è un forte indicatore del fatto che la finalità del trasferimento potrebbe essere quella di eludere l'obbligo di rimborsare gli aiuti riconosciuti come illegali e incompatibili in una decisione della Commissione. Nel caso di specie la Commissione osserva che Tirrenia in AS e CIN non avevano e non hanno collegamenti di sorta tra loro. La prima era un'impresa pubblica in ultima analisi di proprietà al 100 % del ministero delle Finanze e dell'economia ([181]). La seconda era originariamente un consorzio del settore privato cui partecipavano un operatore di traghetti esistente (Moby) e tre fondi. Tutte le parti coinvolte nel consorzio erano private ([182]). Di conseguenza la Commissione osserva che Tirrenia in AS non poteva esercitare alcun controllo su CIN e viceversa.

10.4. **I tempi del trasferimento**

(534) Laddove il trasferimento di attivi abbia avuto luogo in seguito all'adozione di una decisione della Commissione che sollevava dubbi sulla compatibilità di un aiuto che era già stato concesso, tale circostanza costituisce un ulteriore indicatore del fatto che il trasferimento potrebbe essere stato organizzato al fine di eludere l'ordine di recupero. Nel caso di specie la Commissione osserva che la pubblicazione dell'invito a manifestare interesse ha avuto luogo il 15 settembre 2010, mentre la firma del contratto di vendita con CIN ha avuto luogo il 25 luglio 2011. La decisione della Commissione di avviare un'indagine formale, al contrario, è stata adottata il 5 ottobre 2011. La decisione

([178]) Cfr. considerando 99.
([179]) Cfr. considerando 384.
([180]) Cfr. considerando 391.
([181]) Cfr. considerando (13).
([182]) Il fatto che Onorato Partecipazioni abbia successivamente acquisito l'intera proprietà e l'intero controllo su Moby e CIN (cfr. considerando 82) non modifica tale constatazione.

riguardava, tra l'altro, la privatizzazione del ramo d'azienda di Tirrenia. Inoltre, la Commissione ha esteso l'indagine formale, tra l'altro, alla nuova convenzione firmata da CIN il 7 novembre 2012 ([183]). Sebbene il trasferimento sia stato finalizzato soltanto il 19 luglio 2012, ciò è dipeso dalla necessità di ottenere l'approvazione della concentrazione da parte della Commissione. Tuttavia, la Commissione osserva che il 25 luglio 2011 il contratto di vendita era già valido e vincolante, anche se l'identità di una delle parti è poi parzialmente cambiata per eliminare le preoccupazioni in materia di concorrenza sollevate nel corso della procedura di concentrazione. Non si può mettere in discussione il fatto che, quando hanno firmato il contratto, le parti non sapessero che la Commissione avrebbe avviato un'indagine formale qualche mese dopo, né tanto meno avrebbero potuto conoscerne i contenuti, valutare il rischio che ciò comportava per le singole parti e decidere di trasferire gli attivi per vanificare l'indagine. Ciò vale per le misure descritte nella decisione del 2011 e ancor più per quelle descritte nella decisione del 2012, che è stata adottata dopo la conclusione della vendita e l'affidamento della nuova convenzione a CIN.

(535) Inoltre, la Commissione osserva che l'Italia ha informato la Commissione della propria intenzione di vendere il ramo d'azienda di Tirrenia insieme alla nuova convenzione con largo anticipo, nel contesto delle discussioni con la Commissione in merito all'attuazione del regolamento sul cabotaggio marittimo (cfr. anche la sezione 2.4). Inoltre, l'Italia ha anche notificato, per ragioni di certezza del diritto, il progetto della nuova convenzione ([184]). Si tratta di un'altra chiara indicazione del fatto che l'Italia non intendeva eludere alcun futuro ordine di recupero organizzando il trasferimento del ramo d'azienda e l'affidamento della nuova convenzione nel modo descritto e valutato nella sezione 7.1.3.

10.5. **La logica economica dell'operazione**

(536) Questo indicatore riguarda tanto le intenzioni delle parti in merito al trasferimento di attivi, quanto la logica economica di tale trasferimento alla luce delle future attività dell'impresa che gestirà gli attivi. A questo proposito la Commissione osserva innanzitutto che, da un lato, le autorità italiane erano intenzionate a rispettare l'obbligo di liberalizzare il settore dei trasporti marittimi, come sancito nel regolamento sul cabotaggio marittimo, privatizzando il suo principale operatore pubblico, il gruppo Tirrenia, che comprendeva Tirrenia in AS, ed incaricando l'impresa acquirente dell'adempimento dell'obbligo di servizio pubblico. Sebbene non richiesto dal regolamento, tale trasferimento tanto di attivi quanto della compensazione degli obblighi di servizio pubblico era effettivamente una delle opzioni delle quali l'Italia disponeva (cfr. anche considerando 114) per attuare tale liberalizzazione e, in tali circostanze, è stato anche ottimale in termini di prezzo di vendita degli attivi, rispetto al ricorso a due procedure separate ([185]). Dall'altro lato, CIN intendeva gestire le rotte in regime di servizio pubblico in maniera più efficiente rispetto a quanto precedentemente fatto da Tirrenia di Navigazione (successivamente in AS) e quindi ottenere un profitto (tenendo altresì conto delle rotte e dei periodi nei quali essa operava sul libero mercato).

(537) Per quanto riguarda l'attività futura dell'impresa, la Commissione osserva che sebbene sia vero che CIN offre rotte e frequenze uguali o molto simili a quelle di Tirrenia, ciò è soltanto la logica conseguenza dell'esigenza di continuare a fornire effettivi servizi di interesse economico generale, così come questi vengono definiti nella nuova convenzione. In altre parole, la continuità del servizio pubblico non dovrebbe essere traslata e confusa con la continuità economica ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato. Infatti, la Commissione ritiene che, al fine di realizzare l'obiettivo stesso della nuova convenzione, ossia i) garantire la continuità territoriale tra il continente e le isole e ii) contribuire allo sviluppo economico delle isole interessate, l'Italia è stata costretta a modulare la portata geografica della nuova convenzione in modo analogo a quella della convenzione iniziale.

(538) Inoltre, la Commissione osserva che le condizioni relative all'esecuzione quotidiana degli obblighi di servizio pubblico da parte di CIN sono radicalmente diverse. L'importo della compensazione è stabilito con un meccanismo completamente diverso, che impone al gestore di operare in modo efficiente, ed in effetti CIN si è posta l'obbiettivo di: aumentare l'efficienza della flotta, in termini di manutenzione, assicurazione, costi del carburante e gestione degli equipaggi; migliorare le vendite online; migliorare la qualità e l'offerta dei servizi a bordo; aumentare il numero di passeggeri e il quantitativo di merci trasportate. In effetti, poiché non vi è alcuna garanzia di una copertura totale dei costi e dato che l'importo della compensazione nominale è costante per diversi anni (risultando quindi decrescente in termini reali), CIN non ha avuto altra scelta se non quella di intraprendere una revisione completa della strategia commerciale seguita da Tirrenia di Navigazione. Quest'ultima, nel corso della sua lunga storia all'interno del gruppo Tirrenia, ha sempre operato coerentemente come un servizio pubblico, senza adottare alcuna strategia per conseguire una redditività continuativa, mentre Tirrenia in AS mirava semplicemente a una liquidazione ordinata dell'impresa garantendo nel contempo la continuità del servizio pubblico fino al trasferimento della proprietà a CIN in esito alla procedura di gara.

([183]) Una versione modificata di tale decisione è stata adottata dalla Commissione il 19 dicembre 2012 (cfr. considerando 5).
([184]) Cfr. considerando 4.
([185]) Cfr. considerando 398.

(539) Di conseguenza CIN ha svolto i propri obblighi di servizio pubblico e le proprie altre attività in condizioni d'esercizio completamente diverse rispetto a quelle di Tirrenia in AS, sulla base della propria strategia. In effetti le autorità italiane non hanno imposto a CIN di seguire alcun modello imprenditoriale specifico né di mantenere un determinato perimetro delle attività, oltre a quelle stabilite nella nuova convenzione, né di rilevare alcun attivo o dipendenti specifici che non fossero intrinsecamente collegati all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico definiti nella nuova convenzione. A questo proposito CIN era (e resta) libera di apportare eventuali modifiche al modo in cui l'impresa è gestita.

(540) La Commissione osserva che, sebbene gli obblighi stessi di servizio pubblico, in termini di rotte e frequenze, siano effettivamente piuttosto simili in quanto rispondono a simili esigenze di servizio pubblico, le condizioni relative alla loro esecuzione e la strategia aziendale ad esse sottesa sono diverse. In effetti, questa somiglianza di fatto nell'attività intrapresa era dovuta alle circostanze molto specifiche del caso ed è stata attenuata dai differenti vincoli finanziari imposti alle operazioni di CIN.

10.6. **Conclusione sulla continuità economica tra Tirrenia in AS e CIN**

(541) Sulla base di quanto precede la Commissione osserva che il prezzo del trasferimento, l'identità dei proprietari e i tempi delle operazioni non presentano alcuna indicazione di una continuità economica. Anche se la portata dell'operazione e la sua logica economica contengono elementi che indicano una possibile continuità economica, per questi ultimi due criteri, la Commissione osserva che gli eventuali elementi di potenziale continuità sono imputabili alle circostanze molto specifiche di questa operazione, vale a dire il raggruppamento del trasferimento degli attivi e del contratto di servizio pubblico in un'unica procedura, l'entità dell'operazione e le leggi generalmente applicabili sul lavoro. In particolare, non vi sono indicazioni di tentativi d'elusione di un obbligo di recupero. In questo contesto, la Commissione conclude che, in definitiva, non vi è continuità economica tra Tirrenia e CIN. Ciò significa altresì che l'obbligo di rimborsare l'aiuto di Stato illegale e incompatibile concesso a Tirrenia non deve essere esteso a CIN,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La compensazione concessa a Tirrenia e la priorità nell'assegnazione degli accosti per la fornitura di servizi marittimi su dodici rotte ai sensi della convenzione iniziale, così come prorogate nel periodo dal 1º gennaio 2009 al 18 luglio 2012, costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. L'aiuto di Stato per la gestione delle tre rotte Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres è stato attuato illegalmente dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2. L'aiuto di cui al paragrafo 1 del presente articolo è compatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. La proroga dell'aiuto per il salvataggio dall'11 luglio 2011 al 18 settembre 2012, costituisce un aiuto a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. L'aiuto di Stato è stato attuato illegalmente dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2. L'aiuto di cui al paragrafo 1 del presente articolo, che ammonta a 25 203 063,89 EUR, è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 3

1. L'esenzione dalle imposte indirette sul trasferimento di Caremar, Saremar e Toremar e del ramo d'azienda di Tirrenia rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana e a CIN costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. L'aiuto di Stato è stato attuato illegalmente dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2. L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per i proventi derivanti dalla vendita del ramo d'azienda di Tirrenia a CIN costituisce un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. L'aiuto di Stato è stato attuato illegalmente dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

3. L'aiuto di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo è incompatibile con il mercato interno.

4. Al momento dell'adozione della presente decisione, l'Italia non ha ancora erogato l'aiuto di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

Articolo 4

1. L'utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi costituisce un aiuto di Stato a favore di Tirrenia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. L'aiuto di Stato è stato attuato illegalmente dall'Italia in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2. L'aiuto di cui al paragrafo 1 del presente articolo, che ammonta a 11 421 300 EUR, è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 5

1. L'aggiudicazione della nuova convenzione per il periodo compreso tra il 18 luglio 2012 e il 18 luglio 2020, associata al ramo d'azienda di Tirrenia e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a CIN, compreso il pagamento differito di parte del prezzo di acquisto da parte di CIN non costituisce un aiuto di Stato a favore di CIN ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

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

Articolo 6

1. L'Italia procede al recupero degli aiuti incompatibili di cui agli articoli 2, 3 e 4 presso i beneficiari, nella misura in cui sono stati erogati.

2. Gli importi da recuperare producono interessi a decorrere dalla data in cui sono stati posti a disposizione del beneficiario fino al loro recupero effettivo.

3. Gli interessi sono calcolati su base composta a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([186]) e del regolamento (CE) n. 271/2008 ([187]) della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004.

4. Sulla base delle informazioni a sua disposizione la Commissione riconosce che il beneficiario ha già rimborsato il capitale dell'aiuto di cui all'articolo 2.

5. L'Italia annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 3, paragrafo 2, con effetto alla data di adozione della presente decisione.

Articolo 7

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 6 è immediato ed effettivo.

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

Articolo 8

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

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

— una descrizione dettagliata delle misure già adottate e di quelle previste per conformarsi alla presente decisione;

— documenti che comprovino che al beneficiario è stato ordinato di rimborsare l'aiuto.

([186]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).

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

2. L'Italia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 6. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni dettagliate sugli importi degli aiuti e degli interessi di recupero già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 9

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

La Commissione può pubblicare gli importi recuperati in relazione agli aiuti e agli interessi di recupero in applicazione della presente decisione, fatto salvo l'articolo 30 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio.

Fatto a Bruxelles, il 2 marzo 2020

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva