DECIZIA (UE) 2020/1412 A COMISIEI

din 2 martie 2020

privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione

[notificată cu numărul C(2020) 1110]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

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

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) La 5 octombrie 2011, Comisia a deschis procedura oficială de investigare cu privire la diversele măsuri adoptate de Italia în favoarea societăților fostului Tirrenia Group ([2]) („decizia din 2011"). Investigația a vizat, printre altele, compensațiile acordate Tirrenia di Navigazione („Tirrenia") pentru exploatarea unei serii de rute maritime începând cu 1 ianuarie 2009, precum și procesul de privatizare (a se vedea secțiunea 2.3.3) care a condus la achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia (a se vedea, de asemenea, considerentul 27) de către Compagnia Italiana di Navigazione („CIN").

(2) Decizia din 2011 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(3) În ceea ce privește măsurile care fac obiectul prezentei decizii, Comisia a primit observații din partea Tirrenia în administrare extraordinară („Tirrenia în AE"), Pan Med Lines („Pan Med"), CIN și Grandi Navi Veloci (denumită, de asemenea, GNV) (a se vedea secțiunea 5). Comisia a transmis observațiile respective Italiei, care a avut posibilitatea de a răspunde. Italia nu a transmis nicio observație.

(4) La 10 ianuarie 2012, autoritățile italiene au notificat în mod oficial, din presupuse motive de securitate juridică, proiectele de contracte de servicii publice („convenții") care urmau să fie încheiate cu viitorii achizitori ai ramurilor de activitate Tirrenia, respectiv Siremar, și pe baza cărora urmau să li se acorde compensații acestor achizitori. La 24 ianuarie 2012, 4 februarie 2012 și 3 iulie 2012, Comisia a solicitat autorităților italiene informații suplimentare referitoare la măsurile notificate. Aceste informații au fost furnizate de autoritățile italiene în scrisorile din 9 februarie 2012, 11 mai 2012 și 19 iulie 2012. Prin scrisoarea din 19 iulie 2012, autoritățile italiene au informat Comisia, de asemenea, că noua convenție dintre statul italian și CIN fusese semnată cu o zi înainte.

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

([2]) Fostul Tirrenia Group era format din societățile Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Sarema – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. și Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Ajutor de stat – Republica Italiană – Ajutor de stat SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Ajutor de stat pentru societățile din fostul Tirrenia Group (posibil ajutor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public și posibil ajutor de stat în contextul privatizării) [SA.28172 (PC 103/2009), SA.29989 (PC 393/2009), SA.30107 (PC 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (PC 234/2010), SA.31715 (PC 248/2010)] – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 28, 1.2.2012, p. 18).

(5) La 7 noiembrie 2012, Comisia a extins procedura de investigare, printre altele (a se vedea secțiunea 2.2), cu privire la (i) prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia și (ii) compensația pentru obligația de serviciu public, acordată CIN în temeiul noii convenții încheiate cu statul italian. Comisia a adoptat o versiune modificată ([4]) a deciziei respective la 19 decembrie 2012 („decizia din 2012").

(6) Decizia din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([5]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(7) În ceea ce privește măsurile care fac obiectul prezentei decizii, Comisia a primit observații din partea CIN, Tirrenia în AE și Pan Med (a se vedea secțiunea 5). Comisia a transmis observațiile respective Italiei, care a avut posibilitatea de a răspunde. Italia nu a transmis nicio observație.

(8) La 5 octombrie 2012, Comisia a contractat Ecorys Netherlands BV pentru o estimare a valorii de piață a activelor relevante ale Tirrenia oferite spre vânzare (a se vedea secțiunea 2.3.3.5) pe baza a două scenarii alternative. Ecorys a transmis raportul final la 4 septembrie 2013 („raportul Ecorys"). Comisia a trimis acest raport Italiei la 27 septembrie 2013. Italia a prezentat observații la raportul Ecorys, inclusiv o contra-evaluare realizată de propriul său expert independent, Banca Profilo, în cadrul scrisorii din 17 decembrie 2013.

(9) Prin decizia sa din 22 ianuarie 2014 („decizia din 2014") ([6]), Comisia a închis procedura oficială de investigare referitoare la diversele măsuri adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar. Recursul introdus de Saremar și de regiune împotriva deciziei respective a fost respins de Tribunal în 2017 ([7]).

(10) La 12 februarie 2016, 29 mai 2018, 18 septembrie 2018, 10 octombrie 2018 și 22 noiembrie 2018, Grimaldi Euromed S.p.A. („Grimaldi") a transmis informații Comisiei, după cum se descrie în secțiunea 6. La solicitarea Grimaldi, serviciile Comisiei au organizat, de asemenea, o reuniune cu reprezentantul juridic al societății, la 17 iulie 2018.

(11) La 25 ianuarie 2018, 29 martie 2018 și 31 august 2018, Comisia a solicitat autorităților italiene informații suplimentare. Autoritățile italiene au transmis aceste informații la 26 aprilie 2018, 31 mai 2018, 2 noiembrie 2018 și 11 decembrie 2018. La 23 și 24 ianuarie 2019, au avut loc întâlniri între serviciile Comisiei și autoritățile italiene la Roma. În lunile următoare, autoritățile italiene au transmis informațiile suplimentare solicitate de Comisie în timpul întâlnirilor respective.

(12) Prezenta decizie privește numai posibilele măsuri de ajutor acordate Tirrenia și CIN, după cum se specifică în considerentul 31. Toate celelalte măsuri care fac obiectul deciziilor din 2011 și 2012 sunt investigate separat în cauzele SA.32014, SA.32015 și SA.32016 și nu intră, prin urmare, sub incidența prezentei decizii. În special, respectivele măsuri rămase vizează alte societăți ale fostului Tirrenia Group.

2. CONTEXTUL ȘI DESCRIEREA MĂSURILOR CARE FAC OBIECTUL ANCHETEI

2.1. Cadrul general

2.1.1. *Convențiile inițiale*

(13) Tirrenia Group a fost deținut, în mod tradițional, de statul italian prin intermediul societății Fintecna ([8]) și a inclus inițial șase societăți, mai exact Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar. Aceste societăți au prestat servicii de transport maritim în temeiul unor contracte de servicii publice separate, încheiate cu statul italian în 1991, în vigoare timp de douăzeci de ani, în perioada ianuarie 1989-decembrie 2008 (denumite în continuare „convențiile inițiale"). Fintecna deținea 100 % din capitalul social al Tirrenia, care, la rândul ei, deținea în totalitate societățile regionale Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar. Adriatica opera o serie de rute între Italia și Albania/Croația/Grecia/Muntenegru și a fuzionat cu Tirrenia în 2004.

([4]) Toate modificările au privit măsuri în favoarea Saremar.

([5]) Ajutor de stat – Republica Italiană – Ajutor de stat SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Italia – Ajutor de stat pentru societățile fostului grup Tirrenia și pentru achizitorii acestora – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE (JO C 84, 22.3.2013, p. 58).

([6]) Decizia (UE) 2018/261 a Comisiei din 22 ianuarie 2014 privind ajutoarele de stat SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) acordate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (JO L 49, 22.2.2018, p. 22).

([7]) A se vedea Hotărârea din 6 aprilie 2017 în cauza T-219/14, Regione autonoma della Sardegna (Italia)/Comisia, ECLI:EU:T:2017:266.

([8]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) este deținută în totalitate de Ministerul italian al Economiei și Finanțelor și este specializată în gestionarea participațiilor și a proceselor de privatizare, precum și în proiecte de raționalizare și restructurare a societăților care se confruntă cu dificultăți industriale, financiare sau organizatorice.

(14) Scopul acestor contracte de servicii publice a fost acela de a garanta regularitatea și fiabilitatea serviciilor de transport maritim, majoritatea lor asigurând legătura între Italia continentală și Sicilia, Sardinia și alte insule italiene mai mici. În acest scop, statul italian a acordat sprijin financiar sub forma subvențiilor plătite direct fiecărei societăți din Tirrenia Group.

(15) Tirrenia a prestat servicii de transport maritim pe o serie de rute mixte (călători, automobile și camioane) și pe unele rute de transport de marfă, în principal între Italia continentală și, respectiv, Sardinia, Sicilia și insulele Tremiti, dar și între Sardinia și Sicilia. Rutele exacte în cauză sunt descrise mai jos.

(16) La 6 august 1999, Comisia a lansat procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") cu privire la ajutorul plătit pe baza convențiilor inițiale către cele șase societăți care formau Tirrenia Group la momentul respectiv.

(17) În etapa de investigare, autoritățile italiene au solicitat disjungerea cauzei Tirrenia Group astfel încât să se poată acorda prioritate pronunțării unei hotărâri definitive cu privire la Tirrenia. Această solicitare a fost motivată de autoritățile italiene prin planul de privatizare a grupului, începând cu Tirrenia, și prin intenția lor de a accelera procesul legat de societatea respectivă.

(18) Comisia a consimțit la solicitarea autorităților italiene și, prin Decizia 2001/851/CE ([9]) a Comisiei, a închis procedura lansată cu privire la ajutorul acordat Tirrenia („decizia din 2001"). Ajutorul a fost declarat compatibil sub rezerva anumitor angajamente asumate de autoritățile italiene.

(19) Prin Decizia 2005/163/CE ([10]) a Comisiei („decizia din 2004"), adoptată la 16 martie 2004, Comisia a declarat compensația acordată de Italia societăților din Tirrenia Group, altele decât Tirrenia ([11]), ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă cu condiția respectării unei serii de angajamente de către autoritățile italiene și parțial incompatibilă cu piața internă. Decizia s-a bazat pe datele contabile din perioada 1992-2001 și a conținut anumite condiții care urmăreau să asigure compatibilitatea compensației pe întreaga durată a convențiilor inițiale.

(20) Prin Hotărârea din 4 martie 2009 în cauzele T-265/04, T-292/04 și T-504/04 ([12]) („hotărârea din 2009"), Tribunalul a anulat decizia din 2004. Această decizie nu aduce atingere procedurii în curs ulterioare hotărârii din 2009.

2.1.2. *Prelungirea convențiilor inițiale*

(21) Articolul 26 din Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008, convertit în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale (inclusiv cea aplicabilă Tirrenia), care inițial trebuiau să expire la 31 decembrie 2008, cu un an, până la 31 decembrie 2009.

(22) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, convertit în Legea nr. 166 din 20 noiembrie 2009 („Legea din 2009"), a prevăzut că, având în vedere privatizarea societăților din Tirrenia Group, participațiile societăților regionale (cu excepția Siremar) vor fi transferate de la societatea-mamă, Tirrenia, cu titlu gratuit, după cum urmează:

1. Caremar, regiunii Campania. Ulterior, regiunea Campania avea să transfere către regiunea Lazio întreprinderea în activitate ([13]) care asigura legăturile de transport cu arhipelagul Pontino în mod individual, din momentul respectiv, sub denumirea de Laziomar;

2. Saremar, regiunii Sardinia;

3. Toremar, regiunii Toscana.

([9]) Decizia 2001/851/CE a Comisiei din 21 iunie 2001 (JO L 318, 4.12.2001, p. 9).
([10]) Decizia 2005/163/CE a Comisiei din 16 martie 2004 (JO L 53, 26.2.2005, p. 29.
([11]) În special: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar.
([12]) Cauzele conexate T-265/04, T-292/04 și T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:T:2009:48.
([13]) Acest transfer a fost formalizat la 1 iunie 2011.

(23) Legea din 2009 specifică, de asemenea, că urmau să se încheie noi „convenții" între statul italian și Tirrenia și Siremar până la 31 decembrie 2009. În mod similar, serviciile regionale aveau să fie consacrate în proiectele de „contracte de servicii publice" care urmau să fie încheiate de Saremar, Toremar și Caremar cu autoritățile regionale până la 31 decembrie 2009 (cu Sardinia și Toscana) și, respectiv, 28 februarie 2010 (Campania și Lazio). Proiectele de noi convenții/contracte de servicii publice aveau să fie scoase la licitație alături de societățile însele și urmau să fie semnate ulterior cu achizitorii, odată cu finalizarea privatizării fiecăreia dintre societățile respective ([14]).

(24) În acest scop, Legea din 2009 a prelungit în continuare convențiile inițiale (inclusiv cea aplicabilă Tirrenia), de la 1 ianuarie 2010 la 30 septembrie 2010.

(25) Legea din 2009 a stabilit, de asemenea, plafoane fixe ale compensațiilor anuale pentru prestarea serviciilor începând cu 2010 (în temeiul convențiilor inițiale prelungite, precum și al noilor convenții și contracte de servicii publice), la o valoare totală de 184 942 251 EUR, după cum urmează:

Tabelul 1

Plafoanele compensațiilor începând cu 2010

Societate	Compensație anuală maximă (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

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

(26) În sfârșit, articolul 1 din Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 de convertire a Decretului-lege nr. 125 din 5 august 2010 („Legea din 2010") a prevăzut prelungirea în continuare a convențiilor inițiale (inclusiv cea aplicabilă Tirrenia) de la 1 octombrie 2010 și până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar.

2.1.3. *Privatizarea Tirrenia și încheierea noii convenții*

(27) În septembrie 2010, a fost lansată o procedură de achiziții (a se vedea secțiunea 2.3.3) pentru a se găsi un cumpărător pentru ramura de activitate Tirrenia grupată cu noua convenție pentru prestarea de servicii maritime pe o perioadă de opt ani în schimbul unei compensații pentru obligația de serviciu public. În acest context, se face referire la ramura de activitate Tirrenia în locul societății Tirrenia, deoarece procedura de achiziții a privit numai acele active și contracte necesare pentru execuția obligațiilor de serviciu public specificate în noua convenție care urma să fie încheiată cu achizitorul. Activele rămase ale Tirrenia, utilizate în alte scopuri (precum nave maritime, bunuri imobile și lucrări de artă), urmau să fie vândute în cadrul unor proceduri separate. În plus, procedura de achiziții nu a vizat pasivele Tirrenia, prin urmare niciuna dintre datoriile acumulate de Tirrenia până la data vânzării nu a fost transferată către cumpărător. Până în prezent, Tirrenia în AE continuă să existe ca entitate separată, dar cu scopul principal de a fi lichidată după despăgubirea creditorilor.

(28) În urma prezentării ofertei câștigătoare în cadrul procedurii de achiziții, CIN a semnat, la 25 iulie 2011, contractul pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia. Noua convenție dintre statul italian și CIN a fost semnată la 18 iulie 2012. Pe această bază, proprietatea asupra ramurii de activitate Tirrenia a fost transferată de la stat la CIN la 19 iulie 2012.

([14]) Articolul 19-*ter* alineatul 10 din Legea din 2009.

2.2. **Măsuri incluse în domeniul de aplicare al deciziilor din 2011 și 2012**

(29) Următoarele măsuri au făcut obiectul unei evaluări în cadrul procedurii oficiale de investigare deschise prin deciziile din 2011 și 2012 (a se vedea, de asemenea, secțiunea 3):

(a) Compensația pentru prestarea de servicii de interes economic general („SIEG") în temeiul convențiilor inițiale prelungite (*măsura 1*);

(b) Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar (*măsura 2*);

(c) Privatizarea societăților din fostul Tirrenia Group ([15]) (*măsura 3*);

(d) Compensația plătită pentru prestarea SIEG în temeiul viitoarelor convenții/contracte de servicii publice (*măsura 4*);

(e) Prioritatea la acostare (*măsura 5*);

(f) Măsurile stabilite de Legea din 2010 de convertire a Decretului-lege nr. 125/2010 (*măsura 6*);

(g) Măsurile suplimentare adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (*măsura 7*).

(30) Prin decizia sa din 2014, Comisia a închis procedura oficială de investigare referitoare la măsurile adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar, menționate mai sus ca măsura 7, cu excepția uneia dintre acestea ([16]).

2.3. **Descriere detaliată a măsurilor care fac obiectul prezentei decizii**

(31) Prezenta decizie tratează numai măsurile 1-6 enumerate în considerentul 29. Aceste măsuri sunt descrise în detaliu în secțiunile următoare.

2.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Tirrenia*

2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public

(32) Articolul 1 din convenția inițială cu Tirrenia a prevăzut planuri pe cinci ani în care să fie detaliate porturile deservite, tipul de nave utilizate și frecvența necesară a serviciului încredințat Tirrenia.

(33) Italia a informat Comisia că, pentru Tirrenia, ultimul plan pe cinci ani adoptat prin Decretul ministerial din 20 septembrie 2001 acoperă perioada 2000-2004. Acest plan reflectă pe deplin angajamentele (în special, reduceri ale domeniului de aplicare al regimului de serviciu public) asumate de Italia în contextul deciziei din 2001 a Comisiei. S-a elaborat un plan pentru perioada 2005-2008, dar acesta nu a fost niciodată aprobat oficial de ministerele competente. În schimb, guvernul a luat decizii ad-hoc pentru a alinia într-o măsură mai mare serviciile cu nevoile comunităților locale, însă fără a aduce modificări semnificative sistemului de servicii publice. Autoritățile italiene au susținut că planificarea pe termen mai lung nu a mai fost posibilă din cauza neincluderii în buget a fondurilor necesare. Pentru acest motiv, modificările limitate introduse au vizat, în general, reduceri ale serviciului public.

(34) Pe baza convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită și modificată (pentru rutele selectate), Tirrenia a operat pe rutele următoare în perioada dintre 1 ianuarie 2009 și 18 iulie 2012:

— Genova-Porto Torres: Tirrenia a prestat servicii mixte în regim de serviciu public pe durata extrasezonului ([17]) și în regim comercial în timpul sezonului de vârf. În regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii zilnice, cu plecări seara din ambele porturi, pe baza unor orare prestabilite, astfel încât să asigure legături fiabile cu rețeaua feroviară din Sardinia. Singurul concurent care a exploatat, de asemenea, această rută pe parcursul întregului an în timpul perioadei relevante, Grandi Navi Veloci, a asigurat doar trei plecări pe săptămână în extrasezon. Deși oferea servicii zilnice în sezonul de vârf, Grandi Navi Veloci nu asigura plecări seara din ambele porturi.

([15]) Aceasta include amânarea plății de către CIN a unei părți din prețul de achiziție pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia și mai multe presupuse măsuri suplimentare de ajutor în contextul privatizării ramurii de activitate Siremar (de exemplu, contragaranții și majorarea capitalului de către stat pentru CdI, entitatea care a achiziționat inițial ramura de activitate Siremar).

([16]) În special, proiectul „Bonus Sardo – Vacanza", care face parte din măsura 7, nu a fost evaluat în cadrul deciziei din 2014 și, de asemenea, nu va fi evaluat în prezenta decizie.

([17]) Înainte de 2007, această rută a fost exploatată în regim de serviciu public și în sezonul de vârf.

— Civitavecchia-Olbia: Tirrenia a prestat servicii mixte în regim de serviciu public pe durata extrasezonului ([18]) și în regim comercial în timpul sezonului de vârf. În regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii zilnice, cu plecări seara din ambele porturi, pe baza unor orare prestabilite. Cel puțin într-o parte din perioada analizată, SNAV a exploatat această rută atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf. Cu toate acestea, în 2008, SNAV exploata această rută numai de trei ori pe săptămână în extrasezon și zilnic în sezonul de vârf. În 2009 și 2010, SNAV pare să își fi majorat frecvența de exploatare în extrasezon, oferind curse zilnice. Totuși, după luna mai din 2011, SNAV a oprit exploatarea acestei rute, atunci când Grandi Navi Veloci a preluat ruta respectivă. Această din urmă societate a decis atunci să exploateze legătura în cauză numai în sezonul de vârf. Prezența altor operatori (de exemplu, Moby, Sardinia Ferries) pe această rută pe parcursul unei părți din această perioadă s-a limitat la sezonul de vârf.

— Napoli-Palermo: în 2009, Tirrenia a prestat servicii mixte în regim de serviciu public pe parcursul întregului an, iar începând cu 2010, Tirrenia a oferit aceste servicii în regim de serviciu public în extrasezon și în regim comercial în sezonul de vârf. În regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii zilnice, cu plecări seara din ambele porturi, pe baza unui orar prestabilit. Pe durata întregii perioade de prelungire, singurul concurent care opera și pe această rută pe parcursul anului, SNAV, nu ar fi garantat aceeași regularitate și continuitate precum Tirrenia, deși oferea plecări zilnice ([19]). În plus, SNAV folosea nave mult mai vechi decât Tirrenia pentru a opera pe această rută și, prin urmare, nu oferea aceeași calitate ([20]). Grandi Navi Veloci a precizat că a operat pe această rută în 2011, din mai până în decembrie, și pe tot parcursul anului 2012 (a se vedea, de asemenea, considerentele 266 și 267). Grandi Navi Veloci a oferit servicii pe această rută în colaborare cu SNAV.

— Genova-Olbia-Arbatax: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte cel puțin de trei ori pe săptămână, pe parcursul întregului an. Arbatax era deservit de două ori pe săptămână ca stație suplimentară după oprirea inițială la Olbia. În perioada evaluată, operatorul privat Moby a operat între Genova și Olbia numai într-o parte a anului (în majoritatea anilor în perioada cuprinsă între jumătatea lunii martie și jumătatea lunii octombrie). În mod similar, GNV a operat între Genova și Olbia numai în sezonul de vârf. Tirrenia a fost singurul operator care a prestat serviciul către Olbia pe parcursul întregului an. În plus, pe parcursul întregii perioade analizate, Tirrenia a fost singurul operator care a asigurat o legătură către Arbatax.

— Civitavecchia-Cagliari-Arbatax: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte zilnic, cu plecări seara din ambele porturi pe parcursul întregului an. Arbatax era deservit de două ori pe săptămână ca stație suplimentară. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

— Napoli-Cagliari: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte cel puțin o dată pe săptămână din fiecare port, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator de servicii mixte pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

— Palermo-Cagliari: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte săptămânal din fiecare port, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator de servicii mixte pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

— Trapani-Cagliari: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte săptămânal din fiecare port, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator de servicii mixte pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

— Termoli-insulele Tremiti: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii mixte cel puțin zilnic din fiecare port, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

([18]) Înainte de 2008, această rută a fost exploatată în regim de serviciu public și în sezonul de vârf.

([19]) În special, în perioada 2009-2012, SNAV a anulat 76 de călătorii pe această rută, în timp ce Tirrenia a anulat doar 19 (cu alte cuvinte, de patru ori mai puține). În plus, dintre aceste 76 de anulări ale SNAV, 19 s-au datorat unor zile de sărbători legale, iar restul de 57 condițiilor meteorologice nefavorabile. Deși aveau aproape aceleași ore de plecare, Tirrenia a anulat numai cinci călătorii (de zece ori mai puține decât SNAV) din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile. Restul anulărilor efectuate de Tirrenia s-au datorat situațiilor de forță majoră, mai exact șapte au avut ca motiv intrarea în grevă a personalului, iar alte șapte, aspecte tehnice.

([20]) Mai exact, Tirrenia folosea două nave construite în perioada 1999-2000, pe când SNAV își furniza serviciul cu nave din anii 1973, 1974, 1980 și, într-un singur caz, 1989.

— Livorno-Cagliari ([21]): în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii de transport de marfă de cinci ori pe săptămână, pe parcursul întregului an. În perioada relevantă, concurenții de pe această rută (de exemplu, Moby) au oferit numai o plecare pe săptămână și au suspendat serviciul în timpul sezonului de vârf din vară și al vacanței de Crăciun.

— Napoli-Cagliari: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii de transport de marfă de două până la trei ori pe săptămână, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator de servicii de transport de marfă pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf (pe lângă serviciile sale mixte oferite pe aceeași rută).

— Ravenna-Catania: în regim de serviciu public, Tirrenia a prestat servicii de transport de marfă de trei ori pe săptămână din fiecare port, pe parcursul întregului an. Pe parcursul întregii perioade de prelungire, Tirrenia a fost singurul operator de servicii de transport de marfă pe această rută, atât în extrasezon, cât și în sezonul de vârf.

2.3.1.2. Buget și durată

(35) Tabelul de mai jos prezintă compensațiile anuale acordate Tirrenia pentru perioada 2009-iulie 2012:

Tabelul 2

Compensații acordate pentru perioada 2009-iulie 2012

An	Compensație (EUR)
2009 (ianuarie-decembrie)	80 010 000
2010 (ianuarie-decembrie)	72 685 642
2011 (ianuarie-decembrie)	72 685 642
2012 (ianuarie-iulie)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Suma plătită către Tirrenia până la transferul proprietății asupra ramurii de activitate Tirrenia către CIN. Pentru restul anului 2012, societății CIN i-a fost plătită suma de 32 707 232,54 EUR. Compensația totală plătită pentru 2012 s-a ridicat, prin urmare, la 72 685 642 EUR, în concordanță cu plafonul pentru compensații stabilit în Legea din 2009.

(36) Convenția inițială prevede efectuarea plății compensației anuale pentru obligația de serviciu public după cum urmează: o plată în avans inițială, efectuată până la data de 30 martie din fiecare an, echivalentă cu 70 % din compensația plătită în anul precedent. O a doua plată, efectuată până la 30 iunie, este egală cu 20 % din compensație. Diferența dintre sumele plătite și deficitul dintre cheltuielile de funcționare și venituri în anul în curs constituie soldul, care trebuie plătit până la 30 noiembrie. Dacă se dovedește că Tirrenia a primit o sumă mai mare decât costul net al serviciilor prestate (venituri minus pierderi), se solicită rambursarea diferenței ([22]).

(37) După cum se descrie mai sus (a se vedea considerentul 34), în sezonul de vârf Tirrenia exploatează rutele Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia și Napoli-Palermo (începând cu 2010) în regim comercial. Orice profituri realizate pe aceste rute în sezonul de vârf sunt deduse din valoarea compensației pentru obligația de serviciu public datorate Tirrenia, iar orice pierderi suportate în această perioadă ar trebui să fie suportate de Tirrenia. Acest fapt reduce valoarea compensației datorate pentru exploatarea acestor rute în regim de serviciu public aplicabile în timpul extrasezonului.

— Compensații acordate în 2009

(38) Decretul prezidențial nr. 501 din 1 iunie 1979 („Decretul nr. 501/79”) specifică diversele elemente (venituri și costuri) care intră în calculul subvenției plătite operatorilor de servicii publice maritime. În plus, Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986 („Legea 856/86”) a prevăzut anumite modificări ale sistemului de obligații de serviciu public maritim în Italia. În ceea ce privește legăturile cu insulele mari și mici, articolul 11 din aceasta a modificat criteriile

([21]) Convenția inițială a permis, de asemenea, exploatarea unei legături pentru transportul de marfă de la Genova la Cagliari, dar s-a recurs la această posibilitate numai până în iulie 2008 și nu în timpul perioadei de prelungire.

([22]) După data de 25 noiembrie 2010, prin decizia privind stabilirea subvenției anuale, adoptată de comisia interministerială instituită în temeiul articolului 11 din Legea nr. 856/1986 între Ministerul Infrastructurii și Transporturilor, Ministerul Economiei și Finanțelor și Ministerul Dezvoltării Economice („comisia interministerială”), orice sumă plătită în plus față de compensație se deduce din viitoarele plăți în avans ale subvenției.

pentru calcularea compensației pentru obligația de serviciu public. Într-adevăr, subvenția trebuia calculată pe baza diferenței dintre venituri și costurile serviciului, astfel cum este stabilită în raport cu parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă un randament rezonabil pentru capitalul investit. Același articol stabilește și faptul că contractele de servicii publice trebuiau să includă lista de rute subvenționate, frecvența și tipurile de nave utilizate. Subvențiile trebuiau aprobate de miniștrii responsabili. Principiile prevăzute în Decretul prezidențial nr. 501/79 și în Legea nr. 856/86 au fost reflectate în convențiile inițiale.

(39) Într-adevăr, pentru anul 2009, compensația pentru prestarea de SIEG a fost calculată în conformitate cu metodologia prevăzută în convenția inițială în vigoare din 1991 și prelungită după 31 decembrie 2008, data expirării sale inițiale. În special, compensația a corespuns pierderii nete acumulate din serviciile prestate în regim de serviciu public, la care s-a adăugat o sumă variabilă corespunzătoare randamentului capitalului investit.

(40) Diversele elemente ale costului luate în considerare pentru calcularea compensației, stabilite de autoritățile publice, au fost următoarele: costuri de achiziție, publicitate și cazare, costuri de încărcare, descărcare și manevrare, costul cu personalul administrativ de pe uscat, costuri de întreținere a navelor, costuri administrative, costuri de asigurare, costuri cu chiria și leasingul, costuri cu combustibilul, impozitele și amortizarea.

— Compensații acordate în 2010, 2011 și 2012

(41) Începând cu 2010, compensația pentru prestarea de SIEG a fost stabilită prin aplicarea unei noi metodologii stabilite în Directiva CIPE ([23]) din 9 noiembrie 2007, intitulată „Criterii pentru stabilirea obligațiilor de serviciu public și a dinamicii tarifare în sectorul cabotajului maritim de interes public” („Directiva CIPE”) ([24]). Conform preambulului acesteia, Directiva CIPE a fost emisă având în vedere privatizarea societăților publice care prestează servicii maritime în regim de serviciu public ([25]). Dispozițiile Directivei CIPE au fost aplicate cu privire la serviciile prestate de societățile din Tirrenia Group începând cu 2010, chiar anterior intrării în vigoare a noilor convenții și contracte de servicii publice aferente privatizărilor respective.

(42) Metoda prevăzută de Directiva CIPE permite societăților care prestează servicii publice maritime să obțină un randament adecvat. Rata rentabilității capitalului ar fi calculată pe baza costului mediu ponderat al capitalului (*weighted average cost of capital* – WACC).

(43) Rentabilitatea necesară a capitalurilor proprii ([26]) trebuie calculată cu ajutorul modelului de determinare a valorii activelor financiare. Pe baza acestui model, costul capitalului propriu este derivat ca funcție (i) a ratei fără risc, (ii) a coeficientului beta (o estimare a profilului de risc al societății în raport cu piața titlurilor de capital) și (iii) a primei de risc de capital propriu atribuită pieței titlurilor de capital.

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

(45) Conform Directivei CIPE, rata rentabilității activităților fără risc corespunde randamentului brut mediu al obligațiunilor de referință cu scadența la zece ani, prin raportare la ultimele 12 luni pentru care sunt disponibile date.

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

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

([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* („GURI”) nr. 50 din 28 februarie 2008.

([25]) În temeiul articolului 1 punctul 999 din Legea nr. 296 din 27 decembrie 2006 și al articolului 1 litera (e) din Decretul-lege nr. 430/1997.

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

(47) În practică, valoarea compensației plătite către Tirrenia nu poate însă depăși plafonul de 72 685 642 EUR pe an, astfel cum se prevede în Legea din 2009 (a se vedea considerentul 25). Deși Legea din 2009 plafonează compensația anuală plătită către toate societățile Tirrenia pentru prestarea de servicii maritime care fac obiectul regimului de serviciu public, Directiva CIPE conține și anumite dispoziții de protecție care permit operatorilor respectivi să își acopere într-o măsură suficientă cheltuielile de funcționare.

(48) În special, conform Directivei CIPE, domeniul de aplicare al serviciilor, tarifele maxime stabilite de noua convenție și compensația acordată efectiv trebuie stabilite astfel încât toate costurile admisibile ale furnizorului serviciului să fie acoperite. Se aplică următoarea formulă:

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

unde:

— *VA(RSP)* este valoarea actualizată a compensației pentru execuția obligațiilor de serviciu public;

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

— *VA(CA)* este valoarea actualizată a cheltuielilor de funcționare admisibile, a datoriilor care trebuie rambursate și a randamentului capitalului investit.

(49) În cazul în care ecuația de mai sus nu se aplică, domeniul de aplicare al activităților subvenționate ar putea fi redus (a se vedea, de asemenea, considerentul 103) sau, alternativ, organizarea serviciului (de exemplu, tipul de nave) ar putea fi revizuită ori tarifele maxime ar putea fi modificate.

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

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

unde:

— ΔT este variația procentuală anuală a plafonului tarifar;

— ΔP este rata inflației pentru anul de referință;

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

(51) Directiva CIPE specifică, de asemenea, că plafonul tarifar poate fi ajustat pentru a reflecta variațiile costurilor cu combustibilii, luând ca referință prețurile standard disponibile publicului.

2.3.2. *Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia*

(52) La 16 noiembrie 2010, Comisia a aprobat ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar („decizia din 2010") ([27]). Ajutorul a constat într-o garanție pentru liniile de credit oferite de bănci private pentru o sumă de maximum 95 000 000 EUR. Italia s-a angajat să comunice Comisiei, în termen de maximum șase luni după autorizarea măsurii de ajutor pentru salvare, un plan de restructurare sau dovada faptului că împrumutul a fost rambursat integral și/sau că garanția a încetat.

(53) Ulterior, Italia a informat Comisia că instituțiile financiare selectate, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo („BIIS") și Unicredit, au autorizat o linie de credit în valoare de 40 000 000 EUR pentru Tirrenia și Siremar (mai exact, 25 000 000 EUR pentru Tirrenia și 15 000 000 EUR pentru Siremar), cu scadența la 30 iunie 2011. Statul a garantat linia de credit la 15 februarie 2011.

(54) Finanțarea a fost plătită după cum urmează:

(a) prima rată la 28 februarie 2011 (20 000 000 EUR pentru Tirrenia și 12 000 000 EUR pentru Siremar);

(b) a doua rată la 23 martie 2011 (5 000 000 EUR pentru Tirrenia și 3 000 000 EUR pentru Siremar).

(55) Italia a informat Comisia că, întrucât prima rată a împrumutului garantat a fost plătită către Tirrenia și Siremar abia la 28 februarie 2011, perioada de șase luni pentru rambursarea creditului în sensul punctului 25 litera (a) din Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate („Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004") ([28]) și al considerentelor 32 și 47 din Decizia din 2010 ar înceta la data de 28 august 2011.

([27]) Autorizarea ajutoarelor de stat în conformitate cu articolele 107 și 108 din TFUE – Cazuri în care Comisia nu ridică obiecții (JO C 102, 2.4.2011, p. 1).

([28]) Comunicarea Comisiei – Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (JO C 244, 1.10.2004, p. 2).

(56) Totuși, Tirrenia și Siremar nu și-au rambursat împrumuturile și, drept urmare, la 11 iulie 2011, BIIS a solicitat executarea garanției de stat. La această dată, așadar, Tirrenia avea o datorie de 25 203 063,89 EUR față de stat. Aceasta include atât principalul împrumuturilor respective, cât și dobânda restantă datorată băncii.

(57) Tribunalul de insolvență a autorizat includerea Ministerului Economiei și Finanțelor printre creditorii preferențiali (*prededucibili*) ai Tirrenia. Potrivit autorităților italiene, comisarul extraordinar însărcinat cu gestionarea societății în procedura de insolvență a considerat, la momentul respectiv, că Tirrenia putea rambursa finanțarea până la 28 august 2011, pe baza veniturilor obținute din privatizarea planificată (a se vedea secțiunea 2.3.3).

(58) La 25 iulie 2011 s-a semnat contractul pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN. Cu toate acestea, transferul activelor și, prin urmare, și plata au fost amânate, în principal ca urmare a dificultăților de a obține autorizațiile necesare pentru fuziune ([29]). Autoritatea italiană din domeniul concurenței, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM"), a aprobat în cele din urmă tranzacția Tirrenia – CIN la 21 iunie 2012 și vânzarea a fost finalizată la 19 iulie 2012.

(59) La 18 septembrie 2012, Tirrenia a rambursat statului suma de 25 852 548,93 EUR. La 24 octombrie 2012, Italia a informat Comisia că sumele datorate de Tirrenia începând cu 11 iulie 2011, inclusiv dobânda în valoare de 649 485,04 EUR datorată statului, au fost rambursate integral de către societate și a furnizat o dovadă în acest sens.

2.3.3. *Privatizarea Tirrenia și amânarea plății prețului de achiziție pentru CIN*

(60) La 23 decembrie 2009, Fintecna a publicat prima invitație de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea întregului capital social al Tirrenia, inclusiv a filialei acesteia, Siremar. La 19 februarie 2010 fuseseră primite 16 manifestări ale interesului din partea a 19 entități. La 4 august 2010, după eșecul negocierilor cu singurul ofertant care a depus o ofertă fermă, Fintecna a declarat procedura închisă. Potrivit Italiei, negocierile au eșuat din cauza preocupărilor legate de aspectele financiare ale ofertei.

(61) După eșecul primei încercări de privatizare, Tirrenia și Siremar, care se confruntau cu mari dificultăți financiare, au fost admise amândouă în procedura de insolvență colectivă prevăzută de legea italiană pentru societățile mari, mai exact procedura de administrare extraordinară (*amministrazione straordinaria*) și, ulterior, la scurt timp, au fost declarate insolvabile. Mai exact, Tirrenia a fost admisă pentru procedura de administrare extraordinară la 5 august 2010. La 12 august 2010, Tribunalul din Roma a pronunțat hotărârea nr. 332/2010 prin care a declarat Tirrenia insolvabilă.

2.3.3.1. Procedura de administrare extraordinară

(62) Spre deosebire de procedura de faliment obișnuită, al cărei scop principal constă în lichidarea societății insolvabile pentru a răspunde revendicărilor creditorilor, procedura de administrare extraordinară, prevăzută de Decretul-lege nr. 270 din 8 iulie 1999, este o procedură de insolvență specifică pentru societățile mari, care urmărește să protejeze activele și să asigure continuarea activității comerciale.

(63) În cadrul acestei proceduri, gestionarea societății insolvabile este transferată către un comisar extraordinar care este numit de ministerul competent. Comisarul extraordinar propune un plan de redresare a activității comerciale în cauză, fie prin restructurare, fie prin vânzarea activelor societății insolvabile. Planul face obiectul autorizării prealabile de către ministerul competent, luând totodată în considerare avizul Consiliului de supraveghere (alcătuit din experți numiți de minister).

(64) Decretul-lege nr. 347 din 23 decembrie 2003 de stabilire a măsurilor urgente pentru restructurarea societăților mari insolvabile, convertit cu modificări în Legea nr. 39 din 18 februarie 2004 („Legea Marzano"), reglementează procedura de administrare extraordinară aplicabilă societăților insolvabile care intenționează să intre în această procedură de restructurare. Aceste societăți trebuie, de asemenea, să respecte în mod cumulativ anumite criterii privind numărul de angajați din anul precedent și nivelul de îndatorare.

([29]) A se vedea considerentele 79-81 pentru mai multe detalii.

(65) Procedura impune societății insolvabile să depună atât o cerere la Ministerul italian al Dezvoltării Economice, cât și o petiție la tribunalul de insolvență competent. Ministerul decide, ulterior, cu privire la admiterea societății insolvabile în procedură și numește comisarul extraordinar sub supravegherea Consiliului de supraveghere, în timp de tribunalul constată starea de insolvență a societății.

(66) În termen de 180 de zile de la numirea sa, comisarul extraordinar trebuie să transmită ministerului un plan de restructurare. Procedura de faliment ordinară este declanșată numai în cazul în care ministerul nu aprobă respectivul plan de restructurare și procedura alternativă de vânzare a activelor nu este viabilă.

(67) Decretul-lege nr. 134/2008 („Decretul nr. 134/2008") ([30]) a introdus mai multe amendamente la Legea Marzano. Aceste amendamente sunt aplicabile societăților care oferă servicii publice esențiale și privesc, printre altele, posibilitatea identificării, de către comisarul extraordinar, a unui cumpărător pentru activele societății insolvabile prin intermediul unei proceduri de negociere cu părțile, care garantează continuitatea serviciului public pe termen mediu, precum și o intervenție rapidă. Decretul nr. 134/2008 specifică faptul că prețul de vânzare nu poate fi mai mic decât valoarea pe piață a activelor astfel cum este stabilită de un expert independent desemnat prin decret ministerial.

(68) Decretul nr. 134/2008 a introdus, de asemenea, posibilitatea aplicării – imediate – a unui plan de cedare a activelor, spre deosebire de regimul anterior, care impunea mai întâi transmiterea unui plan de restructurare către minister. În sfârșit, Decretul nr. 134/2008 prevede că, în cazul în care nici planul de cedare a activelor, nici planul de restructurare nu pot fi implementate sau aprobate de minister, se deschide procedura de faliment ordinară.

2.3.3.2. Procedura de vânzare

(69) La 15 septembrie 2010 a fost publicată invitația de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia ([31]), grupată cu noua convenție cu o durată de opt ani. Scopul acestei invitații a fost acela de a verifica dacă există entități naționale sau internaționale care ar putea fi interesate de achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia și care pot garanta continuitatea serviciilor de transport.

(70) Această invitație a fost publicată pe site-ul internet al Tirrenia, în mai multe ziare ([32]) și pe site-uri internet de specialitate ([33]) selectate. Termenul pentru această cerere de exprimare a interesului a fost stabilit inițial la 29 septembrie 2010, dar a fost prelungit ulterior până la 20 octombrie 2010 printr-un anunț public, publicat în aceleași ziare și pe aceleași site-uri internet naționale și internaționale menționate mai sus, astfel încât să se asigure o perioadă rezonabilă pentru transmiterea manifestărilor interesului.

(71) Au fost transmise în total 21 de manifestări ale interesului de a participa la această procedură de achiziții din partea unor entități naționale, europene și internaționale. Comisarul extraordinar a invitat, ulterior, cele 16 entități ale căror manifestări ale interesului demonstraseră că pot garanta continuitatea serviciului de transport maritim ([34]) să efectueze o verificare prealabilă („due diligence") aprofundată cu privire la ramura de activitate Tirrenia. Accesul la documentația relevantă a fost acordat cu condiția ca părțile interesate să semneze acorduri de confidențialitate.

(72) Cele 11 părți ([35]) care au ales, în cele din urmă, să efectueze această verificare prealabilă au primit acces la camere de date virtuale care conțineau următoarele:

(a) toate informațiile tehnice, juridice și financiare, inclusiv detalii privind ramura de activitate pusă în vânzare;

(b) planul de afaceri pentru ramura de activitate Tirrenia, întocmit de comisarul extraordinar;

(c) raportul vânzătorului privind obligația de diligență și bilanțul societății la data admiterii în procedura de administrare extraordinară;

([30]) Articolul 4 alineatul (4-*quater*) din Decretul-lege nr. 134 din 28 august 2008, convertit în Legea nr. 166 din 27 octombrie 2008, privind măsuri urgente pentru restructurarea societăților mari insolvabile (*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*).

([31]) A se vedea considerentul 27 pentru mai multe detalii privind utilizarea termenului „ramură de activitate" în acest context.

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

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

([34]) Cinci entități au fost excluse deoarece nu au oferit dovezi adecvate ale capacității lor de a asigura continuitatea serviciului de transport maritim public, întrucât persoanele fizice vizate nu dispuneau, în mod clar, de mijloacele financiare necesare.

([35]) Potrivit autorităților italiene, celelalte cinci entități invitate să participe la etapa de verificare prealabilă au anunțat că nu mai sunt interesate să participe la tranzacție.

(d) proiectul de nouă convenție cu o durată de opt ani, care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și stat;

(e) toate celelalte informații necesare, astfel încât cumpărătorii potențiali să poată evalua corect obiectul vânzării.

(73) Prin decretul ministerial din 4 februarie 2011, ministrul dezvoltării economice a numit Banca Profilo în calitatea de expert independent însărcinat cu efectuarea unei evaluări a ramurii de activitate Tirrenia în temeiul articolului 4 alineatul (4-*quater*) din Decretul-lege nr. 347/2003. La 8 martie 2011, Banca Profilo a estimat valoarea ramurii de activitate Tirrenia (inclusiv noua convenție pe opt ani) ca fiind egală cu 380 000 000 EUR. Această informație a fost încărcată în camera de date pentru toți ofertanții potențiali înainte de expirarea termenului-limită de depunere a ofertelor ferme.

(74) La 15 martie 2011, după expirarea ultimului termen-limită de depunere a ofertelor ferme, comisarul extraordinar a constatat că numai CIN – societate care include Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. și Marinvest S.r.l. – a depus o ofertă fermă în conformitate cu termenele din scrisoarea de procedură din 2 februarie 2011 ([36]).

(75) La 14 aprilie 2011, în urma unei solicitări de clarificări transmise de comisarul extraordinar, CIN a prezentat o ofertă fermă finală pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia. În mod specific, această ofertă, completată cu (i) un plan de afaceri în concordanță cu obligațiile de serviciu public prevăzute în convenție și (ii) garanții bancare în valoare totală de 20 000 000 EUR, prevedea următoarele:

(i) prețul oferit pentru achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia, inclusiv a noii convenții cu o durată de opt ani, în valoare totală de 380 100 000 EUR;

(ii) plata aferentă ofertei, suma de 200 100 000 EUR, urmând să fie plătită după transferul ramurii de activitate, iar restul urmând să fie plătit eșalonat, după cum urmează:

(a) 55 000 000 EUR până la data de 15 decembrie a celui de al treilea an următor transferului ramurii de activitate;

(b) 60 000 000 EUR până la data de 15 decembrie a celui de al șaselea an următor transferului ramurii de activitate;

(c) 65 000 000 EUR până la data de 15 decembrie a celui de al optulea an următor transferului ramurii de activitate.

(76) Având în vedere cele de mai sus, comisarul extraordinar a introdus oferta fermă depusă de CIN în camera de date și, la 2 mai 2011, a trimis tuturor ofertanților luați în considerare pentru etapa de verificare prealabilă o scrisoare prin care îi invita să prezinte, până la 12 mai 2011, o ofertă mai bună decât cea transmisă de CIN la 14 aprilie 2011. În urma unei solicitări adresate de unul dintre potențialii cumpărători, termenul-limită pentru depunerea unor oferte mai bune a fost ulterior prelungit de comisarul extraordinar până la 19 mai 2011. Totuși, comisarul extraordinar nu a primit alte oferte până la data menționată.

(77) Pe baza evaluării efectuate de comisarul extraordinar și de consilierii săi, oferta de achiziție depusă de CIN la 14 aprilie 2011 a fost considerată în concordanță cu valoarea ramurii de activitate Tirrenia, astfel cum a fost determinată de Banca Profilo. S-a considerat că planul de afaceri inclus în ofertă era în conformitate cu ceea ce se solicita în scrisoarea de procedură din 2 februarie 2011 (a se vedea considerentul 74) și reprezenta o dovadă adecvată a capacității ofertantului de a garanta continuarea fără întreruperi a serviciului public de legătură maritimă.

(78) Ulterior, la 23 mai 2011, Ministerul Dezvoltării Economice a autorizat comisarul extraordinar să vândă ramura de activitate Tirrenia către CIN în conformitate cu termenele și condițiile din oferta depusă la 14 aprilie 2011. În urma unor noi consultări, comisarul extraordinar a semnat contractul cu CIN la 25 iulie 2011.

(79) La 21 noiembrie 2011, tranzacția rezultată a fost notificată Comisiei spre aprobare. La 18 ianuarie 2012, Comisia a deschis o anchetă aprofundată în temeiul Regulamentului UE privind concentrările economice ([37]).

([36]) În scrisoarea respectivă din 2 februarie 2011, comisarul extraordinar a invitat entitățile interesate să transmită, până la 15 martie 2011, o ofertă finală, necondiționată și fermă pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia, alături de o garanție bancară la prima cerere în valoare de 20 de milioane EUR, care să acopere obligațiile asumate în ofertă, și un plan de afaceri în concordanță cu obligațiile de serviciu public prevăzute în proiectul de nouă convenție în temeiul Legii din 2010.

([37]) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

(80) Analiza de piață inițială a Comisiei a evidențiat preocupări majore legate de concurență, în special deoarece părțile la fuziune aveau cote de piață combinate foarte ridicate, dacă nu monopoliste, pe o serie de rute maritime din Italia și, în special, pe anumite rute către și dinspre Sardinia. Inițial, CIN a fost o societate mixtă între principalii concurenți ai Tirrenia: Grimaldi, Marinvest (care, de exemplu, controlează Grandi Navi Veloci și SNAV) și Onorato Partecipazioni (care controlează Moby). Având în vedere preocupările Comisiei, Grimaldi și Marinvest s-au retras din CIN, vânzându-și acțiunile către Onorato Partecipazioni. Aceasta din urmă a atras ulterior noi acționari, astfel încât, în cele din urmă, CIN a fost deținută în proporție de 40 % de Moby (controlată la rândul său de Onorato Partecipazioni), în proporție de 30 % de Clessidra Società del Risparmio, în proporție de 20 % de Gruppo Investimenti Portuali și în proporție de 10 % de Shipping Investment S.r.l.

(81) Comisia a închis investigația aprofundată la 27 aprilie 2012, după ce părțile au abandonat tranzacția notificată. La 7 mai 2012, tranzacția de fuziune revizuită, care nu mai necesita aprobarea la nivel european, a fost notificată AGCM. Prin hotărârea sa nr. 23670 din 21 iunie 2012, AGCM a autorizat tranzacția sub rezerva anumitor condiții ([38]). Proprietatea asupra ramurii de activitate Tirrenia a fost transferată, în cele din urmă, către CIN la 19 iulie 2012.

(82) La 6 iulie 2015, Onorato Partecipazioni a notificat intenția sa de a dobândi controlul deplin asupra Moby și CIN prin achiziționarea de acțiuni de la ceilalți acționari ai celor două societăți. Prin hotărârea sa nr. 25773 din 10 decembrie 2015, AGCM a aprobat această operațiune – care a însemnat efectiv o concentrare între Moby și CIN –, supusă, de asemenea, unor condiții cu privire la rutele Civitavecchia-Olbia și Genova-Olbia ([39]). Ca urmare a acestei reorganizări, CIN este, în prezent, deținută integral de Moby și ambele societăți sunt, prin urmare, deținute integral de Onorato Partecipazioni.

(83) La 26 aprilie 2018, Consiliul de administrație al Moby a aprobat planul de fuziune cu CIN. Cu condiția obținerii aprobărilor necesare, finalizarea acestei fuziuni a fost planificată pentru sfârșitul anului 2018, dar a fost amânată ca urmare a unei intervenții din partea Tirrenia în AE.

2.3.3.3. Contractul de vânzare

(84) Contractul de vânzare din 25 iulie 2011 definește ramura de activitate Tirrenia transferată ca fiind ramura din Tirrenia dedicată prestării de servicii de transport în cadrul obligațiilor de serviciu public în curs. În special, articolul 4 din contract prevede că activele ramurii de activitate sunt enumerate într-o anexă la contractul de vânzare și acoperă toate activele necorporale ([40]) și corporale ([41]) folosite de societate în execuția obligațiilor sale de serviciu public.

(85) Articolul 11 alineatul (3) din contractul de vânzare prevede că vânzarea depinde de semnarea noii convenții între CIN și Ministerul Transporturilor într-un anumit termen prestabilit. Cu alte cuvinte, semnarea noii convenții este o condiție necesară pentru încheierea definitivă a vânzării.

(86) Articolul 7 alineatul (9) din contractul de vânzare prevede, în continuare, ca CIN să prezinte noi oferte de locuri de muncă (pe baza noilor contracte de muncă) pentru toți membrii personalului administrativ și ai echipajelor angajați de Tirrenia pentru executarea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de calificările dobândite și/sau echivalența fișelor de post, precum și de posibilele acorduri cu sindicatele. După cum se prevede la articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999, CIN trebuie să se abțină de la concedieri din alte motive decât cele disciplinare pentru o perioadă de doi ani. În temeiul articolului 7 alineatele (11) și (12) din contractul de vânzare, CIN este obligată să informeze periodic vânzătorul cu privire la respectarea acestor obligații, fiind aplicate penalități semnificative în cazul eventualelor încălcări.

(87) Articolul 7 alineatul (6) litera (d) din contractul de vânzare prevede că, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4-*quater*) din Legea Marzano, cumpărătorul poate să garanteze continuitatea pe termen mediu a serviciului și respectarea legislației naționale și internaționale aplicabile.

([38]) Inclusiv, dar fără a se limita la acestea, plafonarea tarifelor, sistarea anumitor servicii și vânzarea capacității de transport pe anumite rute către alți operatori.

([39]) Întrucât Moby și CIN erau singurele societăți care operau pe aceste rute, Onorato Partecipazioni s-a angajat (1) să păstreze sau să extindă oferta agregată de servicii de transport pe rutele Civitavecchia-Olbia și Genova-Olbia; (2) să respecte un plafon tarifar, folosind prețurile din sezonul de vârf stabilite de Moby în 2014; (3) să vândă 10 % din capacitatea de transport în sezonul de vârf, cu o reducere de 20 % a tarifelor, către părți terțe neafiliate.

([40]) Drepturi asupra brevetelor și drepturi de proprietate intelectuală; concesiuni, autorizații, mărci comerciale și drepturi similare; alte active necorporale.

([41]) Sisteme și utilaje; echipamente industriale și comerciale; alte active corporale.

(88) În temeiul articolului 5 din contractul de vânzare, prețul de vânzare de 380 100 000 EUR se plătește după cum urmează:

(a) 200 100 000 EUR (așa-numitul preț fix), în termen de trei zile lucrătoare de la adoptarea, de către Ministerul Dezvoltării Economice, a unui decret care elimină orice date consemnate cu privire la drepturile de preempțiune și înregistrarea confiscărilor și a sechestrelor în legătură cu ramura de activitate Tirrenia;

(b) restul de 180 000 000 EUR (așa-numitul preț reportat) este eșalonat după cum urmează: suma de 55 000 000 EUR la data de 30 aprilie din al patrulea an următor datei inițiale de intrare în vigoare a noii convenții; suma de 60 000 000 EUR la data de 30 aprilie din al șaptelea an următor datei inițiale de intrare în vigoare a noii convenții; suma de 65 000 000 EUR la data de 30 aprilie din al nouălea an următor datei inițiale de intrare în vigoare a noii convenții ([42]).

(89) Articolul 8 alineatul (23) din contractul de vânzare specifică faptul că, în conformitate cu articolul 63 alineatul (5) din Decretul-lege 270/1999, noul proprietar nu va fi responsabil pentru rambursarea datoriilor contractate de Tirrenia înainte de transferul ramurii de activitate.

(90) Părțile au semnat la 16 iulie 2012 o anexă la contractul de vânzare prin care se modifică, printre altele, mijloacele de plată a prețului fix de 200 100 000 EUR [a se vedea considerentul 88 litera (a)]. În special, suma de 138 200 000 EUR rămâne să fie plătită în termen de trei zile de la adoptarea decretului menționat în considerentul 88 litera (a), iar restul de 61 900 000 EUR se va plăti cu dobândă ([43]) la data de 1 martie din cel de al optulea an de la intrarea în vigoare a noii convenții (și anume 2020). Părțile au convenit să organizeze o consultare la doi ani după intrarea în vigoare, pentru a stabili dacă este posibilă o renegociere a termenelor și condițiilor de plată a sumei rămase de 61 900 000 EUR. În consecință, această din urmă sumă a fost plătită mai devreme decât se prevăzuse inițial (și anume în februarie 2016 în loc de martie 2020). Nu există modificări cu privire la plata prețului reportat de 180 000 000 EUR.

2.3.3.4. Studiul efectuat de Banca Profilo

(91) După cum s-a descris mai sus (a se vedea considerentul 73), ministrul dezvoltării economice a desemnat Banca Profilo în calitatea de expert independent însărcinat cu efectuarea unei evaluări a ramurii de activitate Tirrenia în temeiul articolului 4 alineatul (4-*quater*) din Decretul-lege nr. 347/2003. La 8 martie 2011, Banca Profilo a publicat un raport în care descrie metodologiile de evaluare și datele utilizate, care au inclus propriul plan de afaceri al Tirrenia pentru perioada 2011-2018. Acest raport a inclus un interval de valori estimative pentru ramura de activitate Tirrenia.

(92) Evaluările Banca Profilo sunt bazate pe mai multe ipoteze, printre care cea mai notabilă este că noul contract de servicii publice se va aplica până la expirarea sa și că, drept urmare, ramura de activitate Tirrenia va primi compensații conexe exercitării obligației de serviciu public pentru asigurarea legăturilor de transport maritim prevăzute în contractul respectiv. În raportul său de evaluare, Banca Profilo menționează fluxul de numerar actualizat și valoarea adăugată economică drept metodologii principale, precum și metoda multiplilor de piață și metoda capitalurilor proprii ca metodologii secundare utilizate în scopul controlului.

(93) Aplicând metodologia bazată pe fluxul de numerar actualizat, Banca Profilo ține seama de: (i) fluxurile de numerar generate până la data expirării noii convenții; (ii) valoarea de lichidare a ramurii de activitate Tirrenia la momentul expirării noii convenții, pe baza ipotezei potrivit căreia operațiunile nu vor putea continua după această dată; și (iii) valoarea capitalurilor proprii ale unor participații minoritare limitate ale ramurii de activitate Tirrenia. Pe baza metodologiei privind valoarea adăugată economică, Banca Profilo evaluează: (i) valoarea contabilă ajustată; (ii) fondul comercial; (iii) valoarea de lichidare a ramurii de activitate Tirrenia la momentul expirării noii convenții (din același motiv ca în cazul abordării bazate pe fluxul de numerar actualizat). Această evaluare se bazează pe datele din planul industrial al societății și pe calculele Banca Profilo care folosesc datele respective.

(94) În ceea ce privește metodologiile secundare, acestea au implicat următoarele aspecte. Analiza multiplilor de piață se bazează pe calculele Banca Profilo care folosesc datele Bloomberg pentru nouă societăți de transport maritim comparabile. Metoda capitalurilor proprii constă într-o evaluare a valorii nete a activelor astfel cum sunt înregistrate în bilanț, dar cu unele ajustări după caz (de exemplu, valoarea flotei, contractul de servicii publice etc.).

(95) Banca Profilo a concluzionat, pe baza metodologiilor de mai sus, că valoarea ramurii de activitate Tirrenia s-ar situa între 380 și 426 de milioane EUR. Drept urmare, prețul minim pentru această societate ar trebui să fie stabilit la 380 000 000 EUR.

([42]) Ziua în care noua convenție este semnată de CIN și ministerul responsabil.

([43]) La rata legală a dobânzii pe o bază anuală fără capitalizare cumulată de la intrarea în vigoare și până la decontarea soldului.

2.3.3.5. Raportul Ecorys

(96) Pe parcursul procedurii oficiale de investigare, Comisia a încredințat unui consultant independent (Ecorys) sarcina stabilirii valorii de piață a ramurii de activitate Tirrenia puse în vânzare (a se vedea considerentul 8). Consultantului i s-a solicitat (i) să confirme dacă evaluarea efectuată de Banca Profilo este corectă și (ii) să stabilească valoarea de piață a unității comerciale fără nicio condiție adăugată.

(97) Pentru a stabili valoarea ramurii de activitate Tirrenia grupată cu noua convenție, Ecorys a aplicat aceleași metodologii principale utilizate de Banca Profilo. În special, Ecorys a utilizat metodologiile privind fluxul de numerar actualizat și valoarea adăugată economică, dar a modificat ipotezele relevante atunci când a considerat că acest lucru era adecvat ([44]). Ecorys pleacă de la premisa că noua convenție nu va fi prelungită ([45]) la data expirării și că rutele serviciului public nu vor mai fi, prin urmare, exploatate după acea dată. Pe această bază, Ecorys a stabilit că valoarea de piață minimă a ramurii de activitate Tirrenia, astfel cum a fost vândută, se ridica la 409,5 milioane EUR (mai exact, cu aproape 8 % mai mult decât evaluarea Banca Profilo).

(98) Ecorys a concluzionat, de asemenea, că, în cazul în care ramura de activitate Tirrenia ar fi fost vândută fără condiții adăugate și, în special, fără noul contract de servicii publice pentru prestarea serviciilor publice (și, prin urmare, și fără obligația de a asigura continuitatea serviciului public menționat), societatea ar fi fost vândută la valoarea sa de lichidare ([46]), și anume de 303,5 milioane EUR. Ecorys și-a bazat această concluzie pe ipoteza potrivit căreia ramura de activitate Tirrenia nu își putea continua operațiunile în mod profitabil fără compensația pentru obligația de serviciu public. Ecorys a caracterizat rutele serviciului public exploatate atât de Tirrenia, cât și de Siremar ca fiind „operațiuni care înregistrează pierderi mari, fiind caracterizate de volume scăzute de călători și depinzând integral de finanțarea din convenții". În plus, Ecorys a considerat că „din punct de vedere comercial, posibilitatea de a schimba calitatea serviciilor și o marjă de manevră mai mare pentru stabilirea prețurilor biletelor nu sunt condiții suficiente pentru a asigura viabilitatea economică a acestor rute". Ecorys a observat că această valoare de lichidare este mai scăzută decât valoarea care a rezultat din procedura de achiziții și a precizat, prin urmare, că lichidarea imediată (în esență, o vânzare a navelor) nu era o alternativă viabilă pentru un operator economic privat în economia de piață.

(99) În plus, Ecorys a comparat dotarea cu personal a ramurii de activitate Tirrenia cu aceea a mai multor societăți de transport cu feribotul comparabile și a concluzionat că numărul angajaților Tirrenia și structura costurilor cu personalul sunt „similare celor ale societăților comparabile, în ceea ce privește cota costurilor cu forța de muncă din totalul veniturilor ([47]) și raportul dintre costurile cu forța de muncă și numărul angajaților" ([48]). Analiza a arătat că nu există nicio diferență semnificativă între ramura de activitate Tirrenia și societățile comparabile care să fi putut sugera un excedent de personal sau costuri cu forța de muncă excesive. Un cumpărător potențial ar fi avut, astfel, o marjă redusă de manevră în ceea ce privește concedierea sau înlocuirea unei părți a forței de muncă. Pe această bază, Ecorys a concluzionat că nu există elemente care să arate că condiția privind forța de muncă a avut un impact semnificativ asupra valorii ramurii de activitate Tirrenia.

2.3.4. *Noua convenție dintre statul italian și CIN*

2.3.4.1. Beneficiarul

(100) CIN este ofertantul câștigător al procedurii de vânzare a ramurii de activitate Tirrenia; societatea a fost înființată inițial în acest scop de către Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. și Marinvest S.r.l., aceste ultime două părți au trebuit să fie înlocuite cu alți trei investitori pentru a obține aprobarea pentru fuziune (a se vedea considerentul 80). După cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 82), CIN este controlată, din iulie 2015, numai de către Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Este important de menționat faptul că Banca Profilo a presupus că întreaga ramură de activitate Tirrenia va fi lichidată la expirarea noii convenții. În schimb, Ecorys presupune că navele care operează atât pe baza obligațiilor de serviciu public (și anume, în extrasezon), cât și în regim comercial (și anume, în sezonul de vârf) vor continua să presteze aceste din urmă servicii și vor fi, ulterior, vândute la sfârșitul duratei lor de viață utile. Ecorys nu a stabilit însă dacă ar fi viabilă continuarea prestării acestor servicii numai în sezonul de vârf (de exemplu, contractele actuale de muncă ale personalului acoperă atât extrasezonul, cât și sezonul de vârf).

([45]) Ecorys constată că, deși o astfel de prelungire nu poate fi exclusă, date fiind incertitudinile și lipsa informațiilor fiabile referitoare la condițiile privind serviciul public aferente unei viitoare reînnoiri, este rezonabil să se evalueze valoarea ramurii de activitate Tirrenia indiferent de posibila prelungire viitoare a regimului de serviciu public.

([46]) Ecorys a calculat această valoare ca diferența dintre costurile suportate pentru concedierea întregului personal și valoarea netă ajustată a activelor ramurii de activitate Tirrenia.

([47]) Ecorys consideră că acest raport arată dacă costurile cu forța de muncă au o incidență semnificativă în bugetul ramurii de activitate Tirrenia comparativ cu alte societăți similare.

([48]) Ecorys consideră că acest raport arată dacă costurile cu forța de muncă ale ramurii de activitate Tirrenia sunt disproporționate comparativ cu alte societăți similare.

2.3.4.2. Rutele

(101) Potrivit noii convenții din 18 iulie 2012 între Italia și CIN, următoarele rute urmau să fie exploatate de această societate în regim de serviciu public:

Tabelul 3

Rute exploatate de CIN în temeiul noii convenții

Rute pentru servicii mixte	Rute pentru servicii de transport de marfă
Napoli-Palermo (numai în extrasezon): Serviciu zilnic (peste noapte) din ambele porturi.	Livorno-Cagliari (pe parcursul întregului an): Cinci plecări pe săptămână din fiecare port.
Genova-Porto Torres (numai în extrasezon): Serviciu zilnic (peste noapte) din ambele porturi.	
Genova-Olbia-Arbatax (pe parcursul întregului an): Către Sardinia: trei (cinci) plecări pe săptămână din Genova către Olbia în extrasezon (sezon de vârf) cu două rute extinse pe săptămână de la Olbia la Arbatax. Către zona continentală: două plecări pe săptămână de la Arbatax la Genova, cu o oprire la Olbia. O plecare suplimentară (trei plecări suplimentare) din Olbia către Genova în extrasezon (sezonul de vârf).	Napoli-Cagliari (pe parcursul întregului an): Una până la trei plecări pe săptămână din fiecare port. Una dintre cele trei plecări poate fi efectuată pe ruta Cagliari-Palermo în funcție de cerințele de trafic.
Civitavecchia-Olbia (numai în extrasezon): Serviciu zilnic (peste noapte) din ambele porturi.	Ravenna-Catania (pe parcursul întregului an): Trei plecări pe săptămână din fiecare port.
Napoli-Cagliari (pe parcursul întregului an): O plecare (două plecări) pe săptămână din fiecare port în extrasezon (sezonul de vârf).	
Palermo-Cagliari (pe parcursul întregului an): O plecare pe săptămână din fiecare port în extrasezon și în sezonul de vârf.	
Trapani-Cagliari (pe parcursul întregului an): O plecare pe săptămână din fiecare port în extrasezon și în sezonul de vârf.	
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (pe parcursul întregului an): Către Sardinia: serviciu zilnic (peste noapte) din Civitavecchia către Cagliari cu două rute extinse pe săptămână către Arbatax. Către zona continentală: serviciu zilnic (peste noapte) din Cagliari către Civitavecchia cu două rute extinse pe săptămână către Arbatax.	
Termoli-insulele Tremiti (pe parcursul întregului an): Serviciu zilnic din ambele porturi, plus două legături suplimentare pe săptămână din ambele porturi. O legătură săptămânală pentru transportul de mărfuri periculoase. În sezonul de vârf, o legătură suplimentară pe săptămână.	

(102) CIN va opera pe rutele Napoli-Palermo, Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia în regim comercial în timpul sezonului de vârf. Anexa A la noua convenție detaliază modul în care trebuie exploatate fiecare dintre rutele prevăzute în tabelul 3 (de exemplu, tipul de nave, ora plecării pentru unele rute etc.). În plus, tarifele percepute utilizatorilor (respectiv rezidenților insulelor și altor călători) nu pot depăși limitele stabilite la articolul 6 din noua convenție și detaliate în aceeași anexă A.

(103) Prin scrisoarea din 7 noiembrie 2013, CIN a solicitat revizuirea condițiilor privind echilibrul economico-financiar, astfel cum se prevede la articolul 9 din noua convenție (a se vedea considerentul 107). La 7 august 2014, Ministerul italian al Infrastructurii și Transporturilor și CIN au convenit, pe această bază, asupra unei serii de amendamente la convenția din 18 iulie 2012. Pentru restabilirea echilibrului economico-financiar al operațiunilor, acordul de modificare a prevăzut următoarele:

— ruta mixă Trapani-Cagliari va fi eliminată;

— ruta de transport de marfă Napoli-Cagliari va fi eliminată;

— ruta de transport de marfă Ravenna-Catania va fi modificată pentru a asigura plecări din Ravenna, Veneția sau Monfalcone către Catania și pentru a permite o posibilă oprire la Brindisi, precum și traseele de întoarcere;

— rutele de transport de marfă (astfel cum au fost modificate) nu vor mai trebui să fie exploatate în timpul unor perioade specifice din an ([49]) (în principal, sărbători legale și perioade de vacanță);

— frecvența serviciului și frecvențele minime pe unele rute vor fi modificate. Cele mai importante modificări sunt următoarele:

  (a) pe ruta mixtă Genova-Olbia-Arbatax, legătura cu Arbatax va fi eliminată în extrasezon (dar păstrată în sezonul de vârf);

  (b) pe ruta mixtă Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, frecvența în extrasezon a fost redusă de la plecări zilnice la trei plecări pe săptămână, cu două legături pe săptămână către Arbatax, fără modificări în sezonul de vârf;

  (c) pe ruta mixtă Napoli-Cagliari, frecvența în extrasezon a fost majorată de la o plecare pe săptămână la două plecări pe săptămână, fără modificări în sezonul de vârf;

  (d) pe ruta mixtă Palermo-Cagliari, frecvența în sezonul de vârf a fost majorată de la o plecare pe săptămână la două plecări pe săptămână, fără modificări în extrasezon;

  (e) pe ruta de transport de marfă Livorno-Cagliari, frecvența a fost modificată de la cinci plecări pe săptămână la între patru și șase plecări pe săptămână;

— valoarea maximă a compensației anuale pentru obligația de serviciu public se va menține la 72 685 642 EUR și nu va putea fi majorată în nicio situație.

2.3.4.3. Durata

(104) Noua convenție semnată între statul italian și CIN la 18 iulie 2012 va fi în vigoare timp de opt ani și va expira, prin urmare, la 18 iulie 2020.

2.3.4.4. Obligațiile de serviciu public

(105) Obligațiile de serviciu public impuse CIN privesc legăturile de transport maritim care trebuie exploatate (a se vedea considerentul 101), tipul și capacitatea navelor alocate pentru respectivele rute maritime exploatate, disponibilitatea unei nave de rezervă pentru a asigura continuitatea serviciului, frecvența serviciului și tarifele maxime percepute utilizatorilor serviciului pe fiecare dintre respectivele rute.

2.3.4.5. Compensația

(106) Compensația anuală care urmează să fie primită de CIN în temeiul noii convenții este plafonată la 72 685 642 EUR. Valoarea compensației urmează să fie stabilită pe baza metodologiei prevăzute în Directiva CIPE (a se vedea considerentele 41-51).

(107) Articolul 8 din noua convenție prevede o revizuire periodică la trei ani a domeniului de aplicare al activităților subvenționate, pentru a verifica dacă există un dezechilibru financiar. În plus, articolul 9 din noua convenție prevede ca, în situații foarte specifice, de modificări neprevăzute și structurale ale veniturilor sau costurilor și, în orice caz, numai după primul an al fiecărei perioade de trei ani, părțile să poată demara o astfel de revizuire mai devreme („clauza de salvgardare”).

([49]) În special: în perioada 24 decembrie-6 ianuarie, în perioada cuprinsă între ziua de miercuri anterioară zilei de Paște și următoarea zi de marți, în sărbătorile legale din 25 aprilie, 1 mai, 2 iunie, 1 noiembrie și 8 decembrie și două săptămâni în luna august, în urma unui acord cu ministerele care asigură supravegherea.

2.3.5. *Prioritatea la acostare*

(108) Articolul 19-*ter* alineatul 21 din Legea din 2009 a prevăzut ca, pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și în lumina obligațiilor lor de serviciu public, societățile din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia, să păstreze condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de noi locuri în dană în conformitate cu procedurile stabilite de autoritățile maritime, astfel cum se prevede în Legea nr. 84 din 28 ianuarie 1994 și în Codul maritim italian.

2.3.6. *Măsurile stabilite de Legea din 2010*

(109) Legea din 2010 a prevăzut posibilitatea ca întreprinderile din fostul Tirrenia Group să utilizeze temporar resursele financiare deja angajate ([50]) pentru modernizarea flotei în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități. Întreprinderile din fostul Tirrenia Group care au recurs la această posibilitate au avut însă obligația de a realimenta aceste fonduri dedicate, astfel încât să poată efectua totuși modernizările necesare pentru navele lor. Aceste modernizări erau necesare pentru a respecta noile standarde internaționale în materie de siguranță, stabilite prin Acordul de la Stockholm din 1996 ([51]).

(110) În special, pe baza a două mecanisme ([52]), suma de 23 750 000 EUR a fost rezervată pentru a plăti pentru modernizarea întregului Tirrenia Group. Din această sumă, 12 051 900 EUR au fost depuși într-un cont bancar dedicat, deschis la Banca Carige special pentru Tirrenia, în scopul utilizării acestor fonduri după cum se planificase inițial, și anume pentru efectuarea modernizărilor necesare în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță. Totuși, la 12 august 2010, Banca Carige a efectuat o compensare între acest depozit și două creanțe pe care Tirrenia le avea față de aceasta, în valoare de 4 657 005,35 EUR. Prin urmare, Tirrenia a profitat efectiv de posibilitatea prevăzută în Legea din 2010 de a utiliza fondurile alocate pentru modernizarea flotei pentru a răspunde cerințelor de lichiditate, chiar dacă a rămas cu obligația de a rambursa acest ajutor statului italian prin realimentarea contului dedicat lucrărilor de modernizare.

(111) În plus, articolul 1 din Legea din 2010 a prevăzut, de asemenea, următoarele:

(a) Convențiile inițiale se prelungesc începând cu 1 octombrie 2010 până la încheierea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar (a se vedea, de asemenea, considerentul 26).

(b) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege 135/2009, convertit cu modificări în Legea din 2009, se modifică prin introducerea alineatului 24-*bis*. Conform acestui alineat, toate actele oficiale și operațiunile din cadrul punerii în aplicare a dispozițiilor de la alineatele 1-15 ale articolului din Legea din 2009 menționat beneficiază de scutiri fiscale. Aceste alineate vizează liberalizarea sectorului de cabotaj maritim prin privatizarea Tirrenia Group, inclusiv etapa pregătitoare a acestei operațiuni, mai exact transferul societăților regionale către regiunile respective.

(c) Pentru a asigura continuitatea serviciului public și a sprijini procesul de privatizare a societăților fostului Tirrenia Group, regiunile în cauză pot utiliza resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS") ([53]) în temeiul Directivei CIPE nr. 1/2009 din 6 martie 2009 ([54]).

2.4. **Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor nr. 2007/4609**

(112) Ca urmare a comunicărilor anterioare dintre serviciile Comisiei și autoritățile italiene, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a trimis Italiei, la 19 decembrie 2008, o cerere de informații. Această cerere a vizat, printre altele, o prezentare generală a rutelor pentru servicii publice de la momentul respectiv și misiunea de serviciu public pe care Italia a avut-o în vedere în cadrul noilor convenții propuse. În plus, Italiei i s-a solicitat să ofere mai multe detalii cu privire la planurile de privatizare pentru Tirrenia Group.

([50]) Astfel cum se prevede la articolul 19 alineatul (13-*bis*) din Decretul-lege 78/2009, convertit în Legea 102/2009, și la articolul 19-*ter* alineatul (19) din Legea din 2009.

([51]) Aceste standarde în materie de siguranță au fost detaliate ulterior în Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998, transpusă în legislația italiană prin Decretul legislativ nr. 45 din 4 februarie 2000, și în Directiva 2003/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003, transpusă în legislația italiană prin Decretul legislativ nr. 52 din 8 martie 2005 și în Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului, transpusă în legislația italiană prin Decretul legislativ nr. 65 din 14 martie 2005.

([52]) Toate fondurile (și anume 7 000 000 EUR) provizionate conform articolului 19-*ter* alineatul (19) din Legea din 2009 și suma de 16 750 000 EUR din fondurile provizionate conform Legii 102/2009.

([53]) FAS este fondul național care sprijină punerea în aplicare a politicii regionale a Italiei. Resursele acestuia sunt alocate, în principal, regiunilor identificate ca atare de către autoritățile italiene.

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

(113) În scrisoarea din 28 aprilie 2009, autoritățile italiene au oferit un răspuns detaliat la cererea Comisiei din 19 decembrie 2008. În scrisoarea respectivă, Italia a menționat, printre altele, următoarele:

— a precizat că prelungirea convențiilor inițiale până la 31 decembrie 2009 a fost necesară pentru realizarea liberalizării sectorului de cabotaj maritim în Italia prin privatizarea Tirrenia Group;

— a susținut că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia Group a fost necesară pentru a asigura continuitatea teritorială cu insulele prin legături maritime care nu erau asigurate în mod satisfăcător de operatorii privați de pe piață;

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

— a explicat că obiectivele raționalizării au fost de (i) a menține legăturile necesare pentru asigurarea continuității teritoriale cu și între insule și zona continentală și a dreptului la sănătate, studii și mobilitate; (ii) a raționaliza legăturile în cazurile în care existau operatori privați care exploatau aceleași legături în aceeași perioadă de timp, cu garanții similare de calitate și continuitate; și (iii) a raționaliza legăturile din timpul verii și la viteză mare care transportă numai călători;

— a prezentat o imagine de ansamblu a rutelor exploatate de societățile din Tirrenia Group pe parcursul anului 2008 și a numărului redus de rute pe care societățile din Tirrenia Group le-au exploatat în 2009. Potrivit autorităților italiene, aceste din urmă rute formau baza pentru noile convenții care urmau să fie încheiate cu noii proprietari ai societăților din Tirrenia Group.

(114) La 21 decembrie 2009, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a trimis o scrisoare autorităților italiene, precizând, printre altele, că:

— Având în vedere reformarea radicală a sectorului de cabotaj maritim din Italia și dat fiind impactul social considerabil pe care l-ar fi implicat privatizarea, potrivit autorităților italiene, în cazul în care procedurile de achiziții aveau loc pe baza unui simplu contract de servicii publice, scoaterea la licitație a societăților de transport maritim împreună cu astfel de contracte a fost acceptabilă – în principiu și ca excepție – în scopul asigurării conformității cu criteriul nediscriminării între armatorii comunitari, prevăzut în Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului ([55]) („Regulamentul privind cabotajul maritim”);

— Compensația pentru obligația de serviciu public a trebuit să se rezume la acele linii pe care prezența continuă a altor operatori pe parcursul întregului an a fost limitată și, astfel, nesatisfăcătoare pentru a răspunde nevoilor pieței. În această privință, au fost solicitate clarificări privind disfuncționalitatea pieței pe rutele Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax și Civitavecchia-Olbia. În plus, Italiei i s-a solicitat să explice dacă Tirrenia a primit compensație pentru exploatarea acestor trei rute în sezonul de vârf. Au fost adresate și întrebări privind liniile exploatate de Caremar. Scrisoarea subliniază, de asemenea, că includerea doar a liniilor naționale (și nu a celor internaționale) într-un contract de servicii publice poate fi justificată pe baza Regulamentului privind cabotajul maritim;

— Contractele de servicii publice ale Tirrenia Group au expirat la 31 decembrie 2008 și este posibil ca privatizarea planificată de Italia să fi durat mai mult decât se prevăzuse. Scrisoarea a indicat, prin urmare, posibilitatea trimiterii unei scrisori de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim.

(115) La 22 ianuarie 2010, autoritățile italiene au răspuns scrisorii din 21 decembrie 2009 trimise de serviciile Comisiei. În scrisoarea lor, autoritățile italiene:

— au luat act de faptul că Comisia a fost de acord, în principiu, cu abordarea propusă privind privatizarea Tirrenia Group împreună cu noile contracte de servicii publice;

([55]) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7). Comisia constată că Regulamentul privind cabotajul maritim nu impune statelor membre să își privatizeze societățile de transport maritim, ci doar să liberalizeze această piață specifică.

— au furnizat explicații detaliate privind rutele Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax și Civitavecchia-Olbia cu privire la care Comisia adresase o serie de întrebări. Italia a confirmat, de asemenea, că rutele Genova-Porto Torres și Civitavecchia-Olbia sunt exploatate numai în regim de serviciu public în timpul extrasezonului;

— au menționat că cererea de exprimare a interesului pentru vânzarea Tirrenia (inclusiv Siremar) a fost publicată la 23 decembrie 2009. Italia a indicat că intenționa să finalizeze privatizarea întregului Tirrenia Group până la 30 septembrie 2010;

— au solicitat Comisiei să confirme în mod expres dacă argumentele furnizate cu privire la disfuncționalitatea pieței erau suficiente.

(116) La 29 ianuarie 2010 ([56]), Comisia a trimis o scrisoare de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim. În această scrisoare, Comisia a reamintit că acest regulament impune ca, ori de câte ori un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații de serviciu public, acest stat membru să respecte criteriul nediscriminării între armatorii comunitari. Conform articolului 4 alineatul (3) din regulamentul respectiv, contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Totuși, Comisia a constatat că societățile din Tirrenia Group au continuat să presteze servicii de transport maritim după expirarea contractelor de servicii publice respective (convențiile inițiale). În special, aceste convenții trebuiau să expire la sfârșitul anului 2008, dar au fost prelungite în mod repetat de Italia. Prin urmare, Comisia a invitat autoritățile italiene să prezinte observații.

(117) Tot la 29 ianuarie 2010, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a răspuns la scrisoarea autorităților italiene din 22 ianuarie 2010. Directorul general a subliniat că răspunsul său privea numai respectarea Regulamentului privind cabotajul maritim și nu aspecte legate de ajutoarele de stat. În acest context, directorul general a precizat că justificările furnizate cu privire la liniile Genova-Porto Torres, Genova-Olbia-Arbatax și Civitavecchia-Olbia erau suficiente pentru a elimina îndoielile exprimate anterior. În plus, directorul general a menționat aspectul pozitiv referitor la faptul că, în urma solicitării sale prealabile, Italia a eliminat o legătură internațională din proiectul de nouă convenție pentru Tirrenia. În ceea ce privește întrebările adresate cu privire la rutele exploatate de Caremar, justificările au fost considerate suficiente numai pentru unele dintre aceste rute. Italiei i s-a solicitat, prin urmare, să transmită clarificări suplimentare cu privire la unele dintre rutele Caremar. Directorul general a reamintit că contractele de servicii publice pot acoperi numai rute pe care există o disfuncționalitate a pieței.

(118) La 29 martie 2010, autoritățile italiene au răspuns scrisorii de punere în întârziere din 29 ianuarie 2010 transmisă de Comisie. În răspunsul lor, autoritățile italiene:

— au reamintit că serviciile Comisiei, prin scrisoarea lor din 21 decembrie 2009 (a se vedea considerentul 114), au fost, în principiu, de acord cu privatizarea Tirrenia Group prin gruparea societăților cu noi contracte de servicii publice;

— au constatat că prelungirea convențiilor inițiale a fost motivată numai de nevoia de a asigura continuitatea prestării serviciului public maritim până la finalizarea proceselor de privatizare respective;

— au confirmat intenția lor de a derula procesul de privatizare până la 30 septembrie 2010, astfel încât să liberalizeze sectorul cabotajului maritim până la data respectivă;

— au prezentat o imagine de ansamblu a procesului de privatizare pentru Tirrenia (inclusiv Siremar). În special, Italia a precizat că, în urma publicării cererii de exprimare a interesului, 16 manifestări ale interesului fuseseră transmise la 19 februarie 2010 de către 19 entități. Ca parte a etapei de verificare prealabilă, o cameră de date a fost deschisă la 22 martie 2010 și a rămas deschisă până la finalul lunii mai 2010. La momentul respectiv, Italia se aștepta ca contractul de vânzare să poată fi semnat până la jumătatea lunii iulie 2010 și ca proprietatea să fie transferată până în septembrie 2010;

— au clarificat că, în procedura de licitație pentru Toremar, 11 părți interesate au luat parte la etapele următoare ale procedurii respective;

— au evidențiat că incertitudinea constantă generată de continuarea procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor putea periclita procesele de privatizare, afectând totodată valoarea societăților scoase la licitație;

— au cooperat pe deplin cu Comisia pentru a clarifica orice îndoieli rămase cu privire atât la procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, cât și la posibilele aspecte legate de ajutoarele de stat.

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

(119) La 10 septembrie 2010, autoritățile italiene au informat Comisia, în timpul unei reuniuni ad-hoc, că procedura pentru privatizarea Tirrenia și Siremar a fost anulată în etapa finală și că, prin urmare, termenul de 30 septembrie nu va fi respectat. În plus, autoritățile italiene au raportat că procedurile competitive pentru contractele privind Caremar, Saremar, Siremar și Toremar erau și ele întârziate. Prin urmare, Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 a prelungit în continuare convențiile inițiale până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar (a se vedea, de asemenea, considerentul 26).

(120) Având în vedere aceste evoluții, Comisia a adoptat o scrisoare complementară de punere în întârziere la 24 noiembrie 2010. În această scrisoare, Comisia:

— a luat act de prelungirea automată și fără nicio procedură competitivă a convențiilor inițiale ale Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar și Toremar;

— a precizat că, deși contractele de serviciu public în cauză se aplicau în continuare, nu se finalizase nicio procedură competitivă, nici pentru Tirrenia, nici pentru Siremar, Caremar, Saremar sau Toremar;

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

(121) La 21 iunie 2012, Comisia a adoptat un aviz motivat privind întârzierea privatizării celor trei societăți (Caremar, Laziomar și Saremar) din fostul Tirrenia Group. Întrucât procedurile de licitație pentru celelalte trei societăți (Tirrenia, Toremar și Siremar) fuseseră finalizate în cursul anului 2011 ([57]), aceste societăți nu au fost vizate de avizul motivat. Comisia a luat act de faptul că Italia nu demarase proceduri competitive pentru atribuirea de contracte de servicii publice pentru cabotajul maritim prestat de societățile Caremar, Laziomar și Saremar la mai mult de trei ani de la expirarea normală a convențiilor inițiale respective. Convențiile în cauză fuseseră prelungite automat și pe termen nedeterminat, împiedicând astfel alți armatori comunitari să concureze pentru atribuirea acestor contracte.

(122) La 8 august 2012, autoritățile italiene au răspuns la avizul motivat, declarând că anunțurile de participare la licitație pentru vânzarea societăților împreună cu noi contracte de servicii publice au fost sau urmau să fie publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În special, în cazul Caremar, anunțul a fost publicat la 20 iulie 2012, iar în cazul Laziomar, anunțul a fost trimis spre publicare la 1 august 2012. În sfârșit, în ceea ce privește Saremar, la 2 august 2012 a fost adoptată o lege care impunea publicarea acestui anunț până la 2 octombrie 2012.

(123) La 13 ianuarie 2014, Compagnia Laziale di Navigazione a devenit noul proprietar al Laziomar și a semnat un contract de servicii publice pe zece ani pentru legături cu Insulele Pontine. La 16 iulie 2015, ATI SNAV-Rifim a preluat proprietatea asupra Caremar și i-a fost încredințat un contract de servicii publice cu o durată de nouă ani. În sfârșit, în urma deciziei din 2014, Saremar a intrat în lichidare și contractul de servicii publice pentru rutele dintre Sardinia și insulele mici a fost atribuit Delcomar în martie 2016.

(124) Prin scrisoarea din 15 iulie 2016, autoritățile italiene au informat Comisia că privatizarea tuturor societăților din fostul Tirrenia Group fusese finalizată. La 8 decembrie 2016, Comisia a decis să închidă procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

3. TEMEIURI PENTRU INIȚIEREA ȘI PRELUNGIREA PROCEDURII

3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Tirrenia

3.1.1. *Respectarea criteriilor Altmark și existența ajutorului*

(125) În decizia sa din 2011, Comisia a pornit de la premisa că definiția obligațiilor de serviciu public nu a fost suficient de clară și, prin urmare, nu i-a permis să concluzioneze în mod definitiv dacă aceasta conține erori vădite. În special, Comisia nu a avut o imagine completă asupra obligațiilor efective impuse Tirrenia pentru exploatarea rutelor în cauză, comparativ cu serviciile oferite de concurenți pe unele dintre rutele respective. În plus, Comisia a avut îndoieli cu privire la posibilitatea de a considera că rutele de transport de marfă exploatate de Tirrenia urmăreau satisfacerea intereselor economice generale în sensul dreptului Uniunii.

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

(126) Comisia a pornit de la premisa că al doilea criteriu din hotărârea Altmark ([58]) era îndeplinit, întrucât parametrii aflați la baza calculului compensației fuseseră stabiliți în avans și respectau cerințele privind transparența. În special, Comisia a constatat că acești parametri sunt descriși în convenția inițială (pentru compensația referitoare la anul 2009) și în Directiva CIPE (pentru compensația acordată începând cu anul 2010).

(127) Cu toate acestea, Comisia a considerat că al treilea criteriu Altmark nu părea să fie îndeplinit și că era posibil ca operatorii să fi fost supracompensați pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public. În special, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la măsura în care prima de risc de 6,5 %, care se aplică începând cu anul 2010, reflectă un nivel adecvat de risc, dat fiind că, *prima facie,* Tirrenia nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în prestarea unor astfel de servicii.

(128) De asemenea, Comisia a pornit de la premisa că al patrulea criteriu Altmark nu era îndeplinit, în măsura în care prelungirea convenției inițiale nu a fost supusă unei proceduri de achiziții. În plus, Comisia a precizat că nu primise nicio dovadă în sprijinul argumentului potrivit căruia Tirrenia presta, de fapt, serviciile în cauză la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(129) În decizia din 2011, Comisia a ajuns, așadar, la concluzia preliminară că compensațiile plătite către Tirrenia pentru obligația de serviciu public în perioada 2009-2011 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În plus, Comisia a fost de părere că acest ajutor ar trebui considerat drept ajutor nou.

(130) În decizia din 2012, Comisia a considerat că, în măsura în care toate condițiile au rămas nemodificate în 2012 și până la intrarea în vigoare a noii convenții, compensațiile acordate Tirrenia începând cu 1 ianuarie 2012 în temeiul prelungirii în continuare a convenției inițiale constituie, de asemenea, ajutor de stat.

3.1.2. *Compatibilitatea*

(131) În decizia din 2011, Comisia a pornit de la premisa că compensația pentru obligația de serviciu public pentru anii 2009-2011 nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei 2005/842/CE a Comisiei ([59]) (Decizia SIEG din 2005) și al Cadrului SIEG din 2005 ([60]). Prin urmare, Comisia a evaluat această măsură în mod direct în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și a constatat că avea îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate aplicabile.

(132) În decizia din 2012, Comisia a constatat că la 31 ianuarie 2012 a intrat în vigoare un nou pachet SIEG, format din Decizia 2012/21/UE a Comisiei ([61]) (Decizia SIEG din 2011) și Cadrul SIEG din 2011 ([62]). Comisia a pornit totuși de la premisa că compensația pentru obligația de serviciu public în temeiul convenției inițiale prelungite nu putea fi considerată compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul Deciziei SIEG din 2011.

(133) Legea din 2010 a prevăzut prelungirea convenției inițiale de la 30 septembrie 2010 și până la încheierea procesului de privatizare. Tirrenia se afla în dificultate la momentul adoptării Legii din 2010 (a se vedea considerentul 61). Drept urmare, compensația primită de societate începând cu 1 octombrie 2010 și până la privatizarea sa nu putea fi evaluată pe baza Cadrului SIEG din 2011. În schimb, ca urmare a punctului 9 ([63]) din Cadrul SIEG din 2011, Comisia a pornit de la premisa că acest ajutor ar trebui evaluat pe baza Liniilor directoare pentru salvare și restructurare din 2004.

([58]) A se vedea Hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.

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

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

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

([62]) Comunicare a Comisiei: Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

([63]) Acest punct prevede următoarele: „Ajutorul acordat prestatorilor de SIEG aflați în dificultate va fi evaluat în conformitate cu Liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate”.

(134) Comisia a constatat faptul că criteriile de compatibilitate prevăzute în Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004 nu erau îndeplinite în acest caz și, prin urmare, a pornit, în Decizia din 2012, de la premisa că compensația plătită Tirrenia aflată în dificultate ar constitui un ajutor de restructurare incompatibil.

3.2. **Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia**

(135) În decizia din 2012, Comisia a pornit de la premisa că ajutorul pentru salvare fusese prelungit în mod ilegal în perioada 28 august 2011-18 septembrie 2012 și că prelungirea ajutorului pentru salvare în această perioadă a constituit ajutor incompatibil acordat Tirrenia și Siremar și, posibil, și cumpărătorilor lor. În special, Comisia a constatat că Italia nu a prezentat un plan de restructurare sau de lichidare în termen de șase luni de la plata primei tranșe a ajutorului pentru salvare către aceste societăți, astfel cum prevăd Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004. Comisia a considerat că nu erau îndeplinite nici condițiile pentru prelungirea acordării ajutorului pentru salvare, astfel cum sunt prevăzute în Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004.

3.3. **Privatizarea Tirrenia și amânarea plății prețului de achiziție pentru CIN**

(136) În decizia din 2011, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că procedura de licitație pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura o vânzare la prețul pieței.

(137) În primul rând, Comisia a constatat că, deși a fost publicată în mai multe ziare și pe o serie de site-uri internet, cererea de exprimare a interesului nu a părut să detalieze domeniul de aplicare al vânzării și nu a furnizat ofertanților instrucțiuni clare cu privire la etapele ulterioare ale procedurii. De asemenea, cererea nu a părut să conțină criterii de precalificare sau de selecție ori alte condiții care trebuiau îndeplinite de ofertanți în afară de condiția obligatorie de a continua prestarea serviciului public. În plus, toate informațiile relevante cu privire la activele care fac obiectul procedurii de vânzare au fost puse la dispoziția ofertanților numai în timpul etapei de verificare prealabilă.

(138) În al doilea rând, Comisia a considerat totodată că anumite cerințe impuse în cadrul privatizării ar fi putut limita numărul de ofertanți și/sau influența prețul de vânzare. Comisia și-a reafirmat practica consacrată privind vânzările, efectuate de către stat sau imputabile statului, de active ale întreprinderilor deținute de stat: orice considerente de altă natură decât cea economică, pe care un vânzător privat nu le-ar formula, de exemplu preocupări legate de politica publică, de ocuparea forței de muncă sau de dezvoltarea regională, sugerează existența ajutorului de stat în cazul în care impun obligații oneroase cumpărătorului potențial și sunt, prin urmare, susceptibile de a reduce prețul de vânzare.

(139) Procedurile de vânzare a ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar s-au bazat pe procedura prevăzută în Legea Marzano (a se vedea considerentul 64). Prin urmare, Comisia a evaluat cele două proceduri împreună. Comisia a considerat că vânzarea ramurilor de activitate cărora le-au fost atribuite noi convenții a condus la o obligație pentru cumpărători de a presta serviciul public sub rezerva obligațiilor prestabilite privind calitatea, frecvența și tarifele, astfel cum sunt prevăzute în noile convenții. Comisia a avut impresia că, prin impunerea unor astfel de obligații, statul nu urmărea să obțină cel mai ridicat preț, ci, mai degrabă, să atingă obiective legate de interesul public. Comisia a considerat că era foarte puțin probabil ca un vânzător privat să fi acordat aceeași importanță prestării neîntrerupte a serviciului public.

(140) În mod similar, Comisia a considerat că un vânzător privat care își desfășura activitatea în condiții de piață normale nu ar fi impus obligația menținerii nivelurilor de ocupare a forței de muncă pe o perioadă de doi ani.

(141) Din motivele menționate mai sus, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că procedura de privatizare a ramurii de activitate Tirrenia nu fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura prin ea însăși vânzarea la prețul pieței. Prin urmare, Comisia nu a putut exclude faptul că se oferea un avantaj economic fie activității economice vândute, fie cumpărătorului.

(142) Comisia a considerat, de asemenea, pe baza informațiilor disponibile, că orice ajutor care ar fi putut apărea în cursul procesului de privatizare ar fi fost incompatibil.

(143) În decizia din 2012, Comisia a pornit de la premisa că amânarea plății prețului de achiziție pentru CIN pentru ramura de activitate Tirrenia putea constitui ajutor de stat pentru CIN. În special, Comisia a constatat că valoarea reală a prețului de achiziție, obținută prin actualizarea plăților amânate la valoarea lor la momentul vânzării, este mai scăzută decât valoarea de piață stabilită de expertul independent desemnat de Italia. Prin urmare, Comisia a considerat că este posibil ca CIN să fi beneficiat de un avantaj reprezentat cel puțin de diferența dintre prețul stabilit de expertul independent și plățile viitoare actualizate la valoarea lor prezentă. Pe baza informațiilor disponibile, Comisia a considerat că această măsură ar fi putut constitui ajutor pentru funcționare, care este, în principiu, incompatibil cu piața internă.

3.4. **Noua convenție dintre statul italian și CIN**

(144) În decizia din 2012, Comisia a pornit de la premisa că compensația acordată cumpărătorului ramurii de activitate Tirrenia (mai exact, CIN) nu îndeplinea criteriile prevăzute în hotărârea Altmark și, prin urmare, constituia ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(145) Comisia a ajuns la această concluzie deoarece:

— concurenții care au părut să ofere servicii similare păreau a fi prezenți cel puțin pe unele dintre rutele exploatate de CIN;

— calculul compensației în temeiul Directivei CIPE părea să fi condus la supracompensarea operatorului pentru prestarea serviciului public din aceleași motive ca și cele exprimate în decizia din 2011; și

— al patrulea criteriu din hotărârea Altmark ([64]) pare să nu fi fost respectat, dat fiind că s-a scos la licitație ramura de activitate Tirrenia corelată cu o nouă convenție, iar nu contractul de servicii publice în sine, și că nu s-a demonstrat că aceasta a permis selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(146) În ceea ce privește compatibilitatea compensației acordate CIN, Comisia a constatat că, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile italiene, se pare că, pentru legăturile exploatate de CIN în regim de serviciu public, numărul călătorilor transportați în ultimii doi ani anteriori celui al atribuirii nu depășește pragul prevăzut în Decizia SIEG din 2011, și anume 300 000 de călători. Totuși, având în vedere îndoielile sale cu privire la autenticitatea SIEG și la posibilitatea supracompensării CIN, Comisia a pornit de la premisa că compensațiile nu puteau fi considerate compatibile în temeiul Deciziei SIEG din 2011. Comisia a evaluat ulterior ajutorul pe baza Cadrului SIEG din 2011, dar a concluzionat că are îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor privind compatibilitatea prevăzute de cadrul respectiv și a invitat Italia să demonstreze respectarea acestora.

3.5. **Prioritatea la acostare**

(147) În decizia din 2011, Comisia a pornit de la premisa că, în măsura în care prioritatea la acostare nu este remunerată, măsura reprezintă un avantaj de reglementare care nu implică niciun transfer de resurse de stat și, prin urmare, nu poate fi considerată ajutor de stat. În cazul în care prioritatea la acostare este remunerată, Comisia a considerat că, în măsura în care Tirrenia oferă un SIEG autentic și această prioritate este acordată numai pentru rutele acoperite de SIEG, aceasta nu ar conduce la un avantaj economic suplimentar, dat fiind că ar fi intrinsecă prestării SIEG respectiv. Totuși, Comisia a invitat autoritățile italiene și părțile terțe să ofere informații suplimentare cu privire la această măsură.

(148) Întrucât a exprimat îndoieli cu privire la legitimitatea misiunii SIEG, Comisia nu a putut formula o concluzie cu privire la compatibilitatea măsurii în cazul în care aceasta ar fi constituit ajutor.

([64]) Pentru o descriere detaliată a criteriului, a se vedea considerentul 301 punctul 4.

3.6. **Măsurile stabilite de Legea din 2010**

(149) În decizia din 2011, Comisia a pornit de la premisa că toate măsurile prevăzute în Legea din 2010 constituiau ajutor de stat în favoarea societăților din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia. Acestea includeau (1) posibila utilizare, în scopul asigurării lichidității, a fondurilor alocate pentru modernizarea navelor; (2) scutiri fiscale legate de procesul de privatizare; (3) posibila utilizare a resurselor FAS. Comisia a invitat autoritățile italiene să clarifice dacă și în ce mod fiecare dintre aceste măsuri erau necesare pentru a presta serviciul public.

(150) Comisia a pornit, de asemenea, de la premisa că este posibil ca aceste măsuri să fi constituit ajutor pentru funcționare, reducând costurile pe care Tirrenia și celelalte societăți din fostul Tirrenia Group ar fi trebuit altfel să le suporte ele însele și, prin urmare, aceste măsuri ar trebui considerate incompatibile cu piața internă.

4. **OBSERVAȚII DIN PARTEA ITALIEI**

4.1. **Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial**

(151) Italia a furnizat o listă a rutelor exploatate de Tirrenia, care fac obiectul obligațiilor de serviciu public, inclusiv frecvența sezonieră și orarele de lucru, mediul concurențial și motivele care au condus la impunerea obligațiilor de serviciu public.

(152) În ceea ce privește existența unui SIEG autentic, Italia a precizat că obligațiile de serviciu public pe care le-a impus societății Tirrenia și, mai târziu, societății CIN asigură, din punctul de vedere al regularității, continuității și calității, un serviciu satisfăcător, care leagă zona continentală de porturile de pe insule. Acest serviciu contribuie la dezvoltarea economică a insulelor, acoperind totodată nevoile de mobilitate esențiale ale comunităților insulare și asigurând respectarea dreptului la continuitate teritorială garantat prin Constituție. În acest context, Italia a precizat că obligațiile de serviciu public sunt în deplină concordanță cu obiectivele articolului 174 și următoarele din TFUE și cu Declarația nr. 30 privind regiunile insulare (anexată la Actul final al Tratatului de la Amsterdam). Italia a menționat, de asemenea, jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene („Curtea de Justiție”), care confirmă că scopul asigurării unor servicii suficiente de transport maritim periodic către insule, dinspre insule și între insule este acoperit de un obiectiv legitim de interes public ([65]).

(153) Italia a susținut că serviciile prestate de societățile supuse obligațiilor de serviciu public și cele gestionate de societăți care desfășoară activități comerciale în mod liber nu sunt pe deplin comparabile. În special, regularitatea, continuitatea și calitatea serviciilor prestate de cele din prima categorie ar fi pe deplin garantate grație obligațiilor clare prevăzute în convenții, în timp ce serviciile prestate de societățile din a doua categorie ar depinde numai de calculele operatorului privind randamentul investiției sale. În această privință, Italia a oferit exemplul rutei La Maddalena-Palau, pentru care Enermar, care exploata această rută în condiții comerciale, a decis să suspende serviciul fără nicio notificare prealabilă. societății Saremar, în schimb, care exploata această rută în temeiul unui contract de servicii publice, i s-a solicitat să își continue serviciul și, prin urmare, această societate a asigurat în mod eficace continuitatea teritorială. Italia a menționat de asemenea operatorul privat Go In Sardinia, care, din cauza dificultăților financiare, și-a suspendat serviciile în mod neașteptat în august 2014. Această situație a cauzat dificultăți pentru mii de călători, care își plătiseră deja biletele și care nu ar fi ajuns la destinație fără intervenția Tirrenia.

4.2. **Cu privire la potențiala prelungire ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia**

(154) Autoritățile italiene au reamintit că informaseră Comisia, prin scrisoarea din 16 mai 2011, cu privire la faptul că Tirrenia în AE va rambursa împrumuturile garantate de stat după finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar, folosind fondurile obținute din aceste vânzări ([66]). Întrucât, la 25 iulie 2011, CIN a semnat contractul pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia, atât autoritățile italiene, cât și Tirrenia în AE au considerat, în mod legitim, că ajutorul putea fi rambursat până la termenul-limită de 28 august 2011.

([65]) A se vedea cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001:107, punctele 27 și 28.

([66]) O singură administrare extraordinară și un singur comisar extraordinar au acoperit ambele societăți.

(155) Italia a subliniat că evenimentele ulterioare au întârziat în mod neașteptat finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar. Drept urmare, Tirrenia în AE a fost nevoită să continue să presteze serviciile pentru o perioadă considerabil mai îndelungată decât se planificase, suportând costurile aferente. Potrivit Italiei, planul de lichidare pentru Tirrenia a fost disponibil pe site-ul internet al Tirrenia în AE cu mult înainte de expirarea termenului de șase luni stabilit în Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004. Italia a adăugat că Comisia a fost constant ținută la curent cu evoluția procesului de privatizare. Întreaga sumă datorată atât de la Tirrenia, cât și de la Siremar, inclusiv dobânda, a fost plătită înapoi statului la numai 48 de zile după plata de către CIN a primei tranșe din prețul pentru ramura de activitate Tirrenia.

4.3. **Cu privire la privatizarea ramurii de activitate Tirrenia**

4.3.1. *Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii*

(156) Italia a subliniat că procedurile au fost derulate în deplină conformitate cu legea Marzano. Deși legea în cauză prevede posibilitatea identificării cumpărătorului prin negociere privată, aceasta nu ar exclude respectarea principiilor deschiderii, transparenței și nediscriminării. În plus, în acest caz, alte dispoziții juridice care impun în mod explicit organizarea de proceduri competitive transparente și nediscriminatorii ar elimina posibilitatea recurgerii la orice formă de negociere privată. În special, articolul 1 alineatul (5-*bis*) litera (b) din Legea din 2010 ar solicita comisarului extraordinar să limiteze procedurile la „durata minimă posibilă în cadrul procedurii de administrare extraordinară, respectând totodată procedura competitivă, transparentă și nediscriminatorie necesară pentru vânzări”.

(157) Procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (4-*quater*) din Decretul-lege 347/2003 a oferit, potrivit Italiei, garanții suplimentare în ceea ce privește transparența și nediscriminarea, în special având în vedere evaluarea, efectuată de un expert independent, a prețului de piață al unității comerciale puse în vânzare și selectarea celei mai avantajoase oferte din punctul de vedere al prețului.

(158) Italia a susținut că toate părțile au avut acces egal la toate informațiile necesare pentru a identifica în mod clar activele puse în vânzare și a întocmi o ofertă. Într-adevăr, vânzarea a fost limitată la activele și relațiile contractuale inerente pentru prestarea serviciului public, după cum urmează:

(a) navele și echipamentul auxiliar necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;

(b) contractele cu furnizorii strategici pentru serviciile necesare pentru desfășurarea normală a activității;

(c) o cerință juridică privind formularea unei propuneri de reangajare a personalului necesar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe baza tabelelor de dotare cu personal a flotei (a se vedea considerentul 160 pentru mai multe detalii).

(159) Italia a clarificat, de asemenea, faptul că șase dintre navele Tirrenia, care nu erau necesare pentru prestarea serviciului public, au fost vândute în cadrul unor proceduri de vânzare separate. Proceduri de vânzare separate au fost, de asemenea, lansate pentru vânzarea bunurilor imobile și a lucrărilor artistice deținute de Tirrenia. Aceste active nu au fost, prin urmare, incluse în procedura de achiziții pentru ramura de activitate Tirrenia (a se vedea, de asemenea, secțiunea 4.3.2).

(160) În ceea ce privește, în mod specific, obligația de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă, Italia a subliniat că vânzarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar nu intră în domeniul de aplicare al articolului 2112 din Codul civil și, astfel, nu există un transfer automat al angajaților (cu contractele lor de muncă existente) către ofertanții câștigători. Singura obligație legală a ofertanților câștigători a fost aceea de a reangaja personalul vânzătorului (pe baza unor noi contracte) și de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă timp de doi ani, astfel cum se prevede la articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999, care se aplică tuturor societăților mari în administrare extraordinară. Aceasta nu înseamnă însă că angajații Tirrenia ar fi transferați în mod automat cumpărătorului. În plus, această obligație a fost limitată la personalul care, conform planului de afaceri și tabelelor de dotare cu personal a navelor ramurii de activitate, era considerat esențial pentru prestarea neîntreruptă a serviciului public.

(161) Italia a susținut că această obligație, care este impusă de legislația națională generală și servește la asigurarea continuității activității și a prestării serviciului public, ar fi fost impusă în aceleași condiții și de un vânzător privat.

(162) În urma publicării cererii de exprimare a interesului în limbile italiană și engleză pe site-ul internet al Tirrenia și într-o serie de ziare și pe site-uri internet de specialitate naționale și internaționale, au fost transmise 21 de manifestări ale interesului de către entități italiene, europene și internaționale. Italia a considerat că aceasta demonstrează că conținutul cererii menționate a permis identificarea cu claritate a obiectului vânzării și a caracterului procedurii care urma să fie aplicată, protejând totodată informațiile sensibile din punct de vedere comercial (în primul rând pentru protejarea intereselor cumpărătorilor potențiali). În timpul etapei de verificare prealabilă, entităților li s-au oferit informații detaliate referitoare, printre altele, la activele specifice puse în vânzare, planul de afaceri, proiectul de nouă convenție (a se vedea considerentul 72).

(163) Prin urmare, Italia a susținut că toate entitățile interesate de achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia au primit, într-un mod transparent și nediscriminatoriu, informațiile necesare pentru a prezenta o ofertă de achiziție în deplină cunoștință de cauză.

4.3.2. *Cu privire la vânzarea activelor care nu sunt incluse în domeniul de activitate al ramurii de activitate Tirrenia*

(164) Italia a explicat că comisarul extraordinar a lansat în proceduri de licitație independente, transparente și nediscriminatorii pentru vânzarea celor șase nave ([67]) de care Tirrenia nu avea nevoie pentru a presta serviciul public. La 10 decembrie 2010, cererile de exprimare a interesului au fost publicate în ziare naționale și internaționale, precum și în unele publicații de specialitate. La expirarea termenului-limită, care fusese prelungit de două ori, se primiseră doar oferte de casare pentru cele cinci așa-numite feriboturi rapide. Totuși, la expirarea termenului-limită pentru procedura referitoare la motonava Domiziana, au fost primite două oferte pentru cumpărarea acestei nave în scopuri comerciale (și anume, de transport). S-a încercat obținerea unor oferte cu prețuri mai ridicate (atât de la cei doi ofertanți inițiali, cât și de la potențiali ofertanți suplimentari), dar nu au fost primite astfel de oferte. Contractul de achiziții a fost, prin urmare, atribuit ofertantului care transmisese oferta cu cel mai ridicat preț.

(165) Italia a precizat, de asemenea, că se planifica vânzarea mai multor bunuri imobile deținute de Tirrenia prin proceduri de licitație separate independente, întrucât aceste bunuri nu erau necesare pentru prestarea serviciului public și, prin urmare, nu erau incluse în ramura de activitate Tirrenia. Italia a menționat vânzarea Palazzo Molin din Veneția pentru a ilustra măsurile de protecție care fuseseră luate pentru a se asigura obținerea celui mai ridicat preț de vânzare (de exemplu, prin evaluarea de către un expert independent a proprietății, prin invitarea ofertanților să își îmbunătățească ofertele). În sfârșit, Italia a explicat că, în ceea ce privește colecția de artă a Tirrenia, și aceasta putea fi vândută în cadrul unei licitații publice separate, prin intermediul unei case de licitații importante.

4.3.3. *Cu privire la gruparea activelor ramurii de activitate Tirrenia cu o nouă convenție*

(166) În primul rând, Italia a susținut că decizia de a privatiza activele împreună cu atribuirea obligației de serviciu public a fost luată pentru a asigura liberalizarea fără impedimente a sectorului de cabotaj maritim. Italia menționează că această strategie a fost discutată cu Comisia în avans (a se vedea secțiunea 2.4) și a fost considerată, în principiu, în concordanță cu Regulamentul privind cabotajul maritim.

(167) În plus, Italia a considerat că, date fiind condițiile predominante pe piață la momentul respectiv, gruparea activelor ramurii de activitate Tirrenia cu o nouă convenție a fost un demers adecvat. În perioade de recesiune și declin semnificativ al cererii în cadrul sectorului transporturilor maritime, posibilitatea de a utiliza flota ramurii de activitate Tirrenia pentru a exploata rutele de serviciu public prevăzute în noua convenție ar constitui o oportunitate de afaceri viabilă, mai degrabă decât un factor care să diminueze valoarea de piață a ramurii de activitate Tirrenia. Prin urmare, Italia consideră că nu se poate ca aceasta să fi afectat negativ procedura de licitație și prețul rezultat.

(168) În această privință, Italia a reamintit că dintre cele șase nave care nu au fost incluse în domeniul de aplicare al ramurii de activitate Tirrenia (a se vedea considerentul 164), cinci au trebuit vândute în scopuri de casare. Italia consideră că, având în vedere complexitatea pieței transporturilor maritime și recesiunea economică de la momentul respectiv, era imposibil să se obțină un preț mai bun pentru activele societății, chiar dacă procedura de achiziții ar fi fost repetată sau dacă activele nu ar fi fost grupate cu noua convenție. În sfârșit, Italia face referire la observația prezentată de un potențial ofertant pentru ramura de activitate Tirrenia în contextul procedurii europene de aprobare a fuziunii. În special, ofertantul respectiv a afirmat că prețul minim stabilit de expertul independent desemnat de Italia era, de fapt, prea ridicat.

([67]) În special, au fost organizate două proceduri de licitație. O procedură pentru feriboturile rapide ale Tirrenia, și anume Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto, și o procedură separată pentru motonava Domiziana deținută de Tirrenia. Prima procedură de licitație acoperea, de asemenea, feribotul rapid Guizzo, deținut de Siremar.

4.3.4. *Cu privire la numirea unui expert independent*

(169) Italia a susținut că, la 16 decembrie 2010, cinci instituții financiare importante fără afiliere cu Tirrenia Group au fost invitate să prezinte oferte pentru evaluarea ramurii de activitate Tirrenia. Niciuna dintre instituțiile invitate nu a prezentat o ofertă până la termenul stabilit.

(170) Ulterior, Banca Profilo și-a exprimat interesul de a prelua sarcina de consilier independent în aceleași condiții ca și cele prevăzute în procedura de selecție. Prin decretul din 4 februarie 2011, ministrul a identificat Banca Profilo ca expert independent în scopul evaluării valorii de piață a ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar.

4.3.5. *Cu privire la criteriile de atribuire*

(171) Italia a subliniat că, la 2 februarie 2011, comisarul extraordinar a trimis entităților interesate o scrisoare privind procedura, stabilind în mod clar criteriile de atribuire. Această scrisoare a stabilit legislația aplicabilă procesului de vânzare și a clarificat faptul că prețul de vânzare nu putea fi mai scăzut decât valoarea stabilită de expertul independent, planul de afaceri propus trebuind să fie în conformitate cu obligațiile de serviciu public prevăzute de noua convenție.

(172) Italia a confirmat, de asemenea, că criteriul de atribuire în cazul unor oferte multiple era prețul cel mai ridicat, astfel cum se prevede în normele specifice aplicabile procedurii.

4.3.6. *Cu privire la raportul Ecorys*

(173) În cursul investigației, Italia a fost invitată să prezinte observații (a se vedea considerentul 8) cu privire la concluziile consultantului independent selectat de Comisie (Ecorys). Italia a fost de acord cu concluziile Ecorys potrivit cărora nici gruparea privatizării cu atribuirea noii convenții, nici condiția privind forța de muncă nu ar fi redus valoarea de piață a ramurii de activitate Tirrenia.

(174) În ceea ce privește gruparea menționată anterior, Italia a menționat mai multe declarații ale Ecorys, inclusiv opinia acestui consultant potrivit căreia, la momentul vânzării, singura alternativă viabilă la o vânzare a activelor vizate de regimul de serviciu public (mai exact, prin gruparea privatizării activelor cu noua convenție) era lichidarea ramurii de activitate Tirrenia. Italia a reiterat, de asemenea, că, într-o perioadă de criză în sectorul feriboturilor, caracterizată de o scădere semnificativă a cererii, posibilitatea utilizării flotei Tirrenia pentru rutele de servicii publice identificate în convenție a constituit o oportunitate de afaceri validă, mai degrabă decât un factor care ar fi putut să reducă valoarea activelor. În plus, Italia a reamintit că dintre cele șase nave care nu au fost incluse în domeniul de aplicare al ramurii de activitate Tirrenia, cinci nu au putut fi vândute decât în scopul casării (a se vedea considerentul 168). În sfârșit, Italia a susținut că, având în vedere prețul efectiv rezultat din procedura de achiziții, nivelul prețurilor combustibilului și circumstanțele economice defavorabile, nu ar fi fost posibil să se ajungă la o evaluare mai bună a activelor, chiar dacă procedura de achiziții ar fi fost repetată sau perimetrul activelor puse la vânzare ar fi fost schimbat.

(175) În ceea ce privește condiția privind forța de muncă, Italia a evidențiat concluzia Ecorys potrivit căreia nu există elemente care să arate că această condiție ar fi avut un impact semnificativ asupra valorii ramurii de activitate Tirrenia. În plus, Italia a reamintit că această condiție a decurs din articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999 și a vizat numai acei angajați care sunt necesari pentru a garanta prestarea activității în cauză, în conformitate cu tabelele de dotare cu personal a flotei. Tabelele de dotare cu personal a flotei (i) prevăd componența calitativă și cantitativă a echipajului necesar pentru exploatarea navei în conformitate cu legile în materie de siguranță maritimă; (ii) sunt stabilite prin decret ministerial; și (iii) sunt întocmite de un comitet care include, în rol consultativ, organizații care reprezintă lucrătorii și armatorii. O navă poate să navigheze timp de 365 de zile pe an, iar echipajul navei trebuie să alterneze perioadele petrecute la bord cu perioade petrecute pe uscat. Prin urmare, atunci când se stabilesc nivelurile de forță de muncă necesare pentru a asigura operaționalitatea ramurii de activitate Tirrenia, nivelul minim al forței de muncă trebuie să includă numărul de membri ai echipajului prevăzut în tabelele de dotare cu personal plus un echipaj de rezervă. Noul proprietar al ramurii de activitate Tirrenia ar fi trebuit să respecte aceste niveluri minime ale forței de muncă, indiferent de condițiile referitoare la forța de muncă. În plus, Italia a adăugat că, deși cumpărătorul ramurii de activitate Tirrenia trebuia să ofere locuri de muncă tuturor angajaților care sunt necesari pentru a garanta prestarea serviciului public, această obligație era bazată pe contracte de muncă diferite de cele care fuseseră în vigoare înainte ([68]).

([68]) Pentru a ilustra faptul că nu toți angajații Tirrenia trebuiau preluați de cumpărător, Italia menționează că forța de muncă a Tirrenia număra 1 414 de angajați la momentul verificării prealabile, iar după transferul proprietății către CIN această cifră a scăzut cu 12 %, la 1 239 de angajați (313 dintre aceștia având contracte de muncă pe perioadă determinată). În plus, dintre cei 18 directori angajați de Tirrenia, numai patru au devenit angajați ai CIN.

(176) Raportul Ecorys a concluzionat că valoarea estimată a ramurii de activitate Tirrenia ar fi putut fi cu aproximativ 7,8 % mai mare decât valoarea prezentată de expertul numit de autoritățile italiene, Banca Profilo. Italia a considerat că această diferență ar putea fi explicată prin faptul că cei doi experți au trebuit să utilizeze prognoze pentru mai mulți parametri tehnici și că, în mod implicit, există o marjă de diferență în aceste prognoze. Autoritățile italiene au transmis o contra-evaluare realizată de Banca Profilo, care explică diferențele ([69]) față de raportul Ecorys în detaliu. Italia a considerat că această contra-evaluare oferă justificări solide și obiective pentru diferențele dintre cele două evaluări. Într-adevăr, Banca Profilo a susținut că ipotezele sale erau mai conservatoare ([70]) comparativ cu cele ale Ecorys și că au reflectat mai bine situația analizată.

(177) În plus, Italia a precizat că transferul proprietății asupra ramurii de activitate Tirrenia a avut loc la mai mult de doi ani de la data de referință utilizată de Banca Profilo și Ecorys în evaluările lor. Potrivit Italiei, în perioada respectivă valoarea activelor ramurii de activitate Tirrenia s-ar fi depreciat, iar climatul economic s-ar fi înrăutățit semnificativ. Pentru acest motiv, Italia a concluzionat că nu puteau exista îndoieli cu privire la faptul că, la data finalizării vânzării ramurii de activitate Tirrenia, condițiile prețului convenit de părți reflectau pe deplin valoarea de piață a activelor societății.

4.4. **Cu privire la conformitatea noii convenții cu criteriile Altmark**

(178) Italia a reiterat faptul că a notificat compensația pentru obligația de serviciu public care urma să fie plătită în temeiul noii convenții numai din motive de securitate juridică, întrucât considera că această măsură nu constituia ajutor de stat (a se vedea considerentul 4). În special, autoritățile italiene au susținut că cele patru criterii Altmark sunt respectate din motivele următoare:

— Serviciile de transport maritim, astfel cum sunt definite de autoritățile italiene în noua convenție, sunt esențiale pentru dezvoltarea economică a insulelor, răspunzând totodată nevoilor de transport esențiale ale comunităților insulare și asigurând respectarea dreptului la continuitate teritorială consacrat în Constituția italiană. Noua convenție stabilește cu claritate serviciile, navele, orarele de lucru și constrângerile legate de tarife. Prin urmare, Italia a susținut că obligațiile de serviciu public sunt clar definite și că primul criteriu Altmark este respectat.

— Parametrii pe baza cărora a fost calculată compensația sunt explicați în detaliu în Directiva CIPE și au fost aplicați în noua convenție (și anexele la aceasta), iar valorile maxime ale compensației sunt prevăzute în Legea din 2009. Prin urmare, Italia a susținut că acești parametri au fost stabiliți în avans în mod obiectiv și transparent și că al doilea criteriu Altmark este respectat.

— Operatorul serviciului public suportă toate riscurile activității (a se vedea, de asemenea, secțiunea 4.5) în schimbul unei valori fixe a subvenției, care nu oferă siguranța acoperirii integrale a costurilor acestuia. Pentru acest motiv, Italia a susținut că rata randamentului de 6,5 % este în concordanță cu activitatea, fără a conduce la supracompensarea serviciului public. Așadar, se consideră că și al treilea criteriu Altmark este respectat.

— Ramura de activitate Tirrenia a fost privatizată prin intermediul unei proceduri de licitație deschise, care a acoperit activele necesare pentru a asigura serviciul public, fiind grupată cu o nouă convenție cu durata de opt ani pentru prestarea serviciului respectiv. Întrucât procedura de licitație a respectat principiile concurenței, transparenței și nediscriminării și criteriul de atribuire a fost cel mai ridicat preț, Italia a susținut că și cel de al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit.

4.5. **Cu privire la prima de risc de 6,5 % prevăzută în Directiva CIPE începând cu 2010**

(179) Italia a evidențiat faptul că, în 2009, compensația plătită către Tirrenia s-a ridicat la 80 010 000 EUR. Începând cu anul 2010, valoarea maximă a compensației a fost stabilită la 72 685 642 EUR. Italia a precizat că această sumă este semnificativ mai scăzută decât nivelul istoric al deficitelor societății. Aceasta ar forța, în principiu, cumpărătorul ramurii de activitate Tirrenia să eficientizeze operațiunile pentru a aduce deficitele în limitele valorii subvenției fixe pe întreaga durată a noii convenții, precum și să compenseze inflația pe o perioadă lungă în viitor.

([69]) Sunt incluse aici diferite rate fără risc, coeficienți beta, costuri ale datoriei și unele diferențe în modalitatea de calculare a valorii de lichidare (cel mai notabil, costurile cu disponibilizarea angajaților).

([70]) De exemplu, Banca Profilo a utilizat ratele obligațiunilor de stat italiene cu scadența la zece ani ca rată fără risc, întrucât ramura de activitate Tirrenia operează exclusiv în Italia. Însă Ecorys a utilizat ratele obligațiunilor de stat germane mai scăzute, dar care, potrivit Banca Profilo, subestimează costul capitalului ramurii de activitate.

(180) Directiva CIPE prevede ca prima de risc de 6,5 % să fie utilizată pentru stabilirea rentabilității capitalului folosind formula WACC (a se vedea considerentul 42). Cu toate acestea, Italia a clarificat că, întrucât valoarea compensației este plafonată de Legea din 2009, s-a decis să se simplifice calculul prin aplicarea ratei de 6,5 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului. Această abordare simplificată a fost aplicabilă pe durata prelungirii convenției inițiale și încă se aplică în temeiul noii convenții. Autoritățile italiene au demonstrat, de asemenea, că aplicarea întregii metodologii, astfel cum este prevăzută în Directiva CIPE, ar fi putut determina o rentabilitate a capitalului care ar fi depășit, cel puțin în unii ani, nivelul de 6,5 %. Pentru acest motiv, Italia consideră că abordarea sa simplificată este conservatoare și nu permite o compensare mai ridicată pentru Tirrenia sau CIN decât cea stabilită în Directiva CIPE.

(181) Italia a susținut, de asemenea, că o rentabilitate a capitalului de 6,5 % reflectă riscul activităților încredințate Tirrenia, respectiv CIN, fără a conduce la o supracompensare pentru serviciul public din motivele indicate în următoarele considerente.

(182) În primul rând, Italia a reamintit faptul că, pe durata prelungirii convențiilor inițiale și din cauza situației financiare dificile a societății, a fost necesară plasarea Tirrenia în administrare extraordinară la 5 august 2010. Potrivit Italiei, a fost *de facto* imposibil să se acopere pe deplin costul net (mai exact costuri minus venituri) al serviciului public cu ajutorul compensației maxime stabilite în Legea din 2009. Prin urmare, Tirrenia nu ar fi obținut, în practică, nicio rentabilitate a capitalului în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 18 iulie 2012. Pentru a-și argumenta afirmația, Italia a prezentat conturile pentru fiecare rută ale Tirrenia pentru anii 2010 și 2011 și situațiile financiare trimestriale pentru anul 2012.

(183) Noua convenție pentru cumpărătorul ramurii de activitate Tirrenia prevede ca nivelul compensației să fie calculat pe baza evoluției prognozate a veniturilor și costurilor. Potrivit Italiei, spre deosebire de convențiile inițiale, noua convenție nu prevede o compensație integrală și automată pentru creșterea cheltuielilor de funcționare (precum cele cu forța de muncă, combustibil, navlosire etc.). Riscurile asociate cu această creștere a costurilor, precum și riscurile legate de volumele de trafic ar fi suportate, așadar, integral de către operator. Prin urmare, Italia a susținut că operatorul suportă toate riscurile asociate cu serviciul și nu are nicio garanție că va primi o compensație la un nivel suficient pentru a acoperi toate costurile. Potrivit Italiei, această situație rămâne valabilă chiar și atunci când se ține seama de articolele 8 și 9 din noua convenție, întrucât operatorul este încă expus riscurilor de întârziere între momentul apariției unor astfel de dezechilibre și momentul în care se pot face ajustări. În plus, orice astfel de ajustări reprezintă rezultatul negocierilor și nu se aplică retroactiv, ci numai pentru viitor. Italia a transmis conturile anuale ale CIN pentru fiecare rută pentru perioada cuprinsă între 18 iulie 2012 și sfârșitul anului 2018, pentru a arăta că nu a existat nicio supracompensare în temeiul noii convenții.

4.6. **Cu privire la conformitatea noii convenții cu Decizia SIEG din 2011**

(184) Chiar dacă Italia a considerat că compensația pentru obligația de serviciu public plătită către CIN în temeiul noii convenții nu constituie ajutor de stat, aceasta a prezentat, de asemenea, motivele pentru care această măsură ar respecta Decizia SIEG din 2011 în cazul în care compensația ar constitui ajutor.

(185) Italia a reamintit că evaluarea Comisiei privind caracterul autentic al unui SIEG este limitată la verificarea prezenței unei erori vădite în definirea, de către statul membru, a unui serviciu ca fiind SIEG. În acest context, Italia a descris rutele specificate în noua convenție și a indicat că CIN este singurul operator activ pe mai multe dintre acestea. În plus, în cazul altor trei rute, CIN primește compensație pentru obligația de serviciu public numai în extrasezon, în timpul sezonului de vârf aplicându-se în continuare restricții (de exemplu cu privire la tarife).

(186) Italia a furnizat date anuale privind traficul de călători pentru cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințată prestarea SIEG (mai exact 2010 și 2011), ca argument în favoarea faptului că pragul de 300 000 de călători, prevăzut la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din Decizia SIEG din 2011, nu a fost încălcat pe rutele operate de Tirrenia. În plus, întrucât noua convenție are o durată de opt ani, Italia a afirmat că articolul 2 alineatul (2) din Decizia SIEG din 2011 este, de asemenea, respectat. În sfârșit, Italia a susținut că articolul 2 alineatul (4) din Decizia SIEG din 2011 este respectat deoarece, prin vânzarea ramurii de activitate Tirrenia prin intermediul unei proceduri de licitație competitive, transparente și nediscriminatorii, cerințele din Regulamentul privind cabotajul maritim erau pe deplin respectate.

(187) Italia a susținut că noua convenție îndeplinește toate condițiile care se aplică actelor de atribuire, astfel cum se specifică la articolele 4-6 din Decizia SIEG din 2011. În special, această convenție stabilește în detaliu obligațiile de serviciu public, durata acestora, mecanismul de compensare (în temeiul Directivei CIPE și al Legii din 2009), precum și mecanismele de evitare și de recuperare a oricărei supracompensații. În sfârșit, Italia a evidențiat măsurile (inclusiv un sistem de măsuri de remediere și sancționare) adoptate pentru a asigura conformitatea strictă cu termenele noii convenții.

4.7. **Cu privire la amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN**

(188) În ceea ce privește plata unei părți din prețul de vânzare efectuată de către CIN în tranșe pe durata convenției, Italia a precizat următoarele. Oferta fermă depusă de CIN la 14 aprilie 2011, care a prevăzut amânarea plății unei părți din preț, a fost introdusă în camera de date. La 2 mai 2011, comisarul extraordinar a trimis tuturor părților admise în etapa de verificare prealabilă o comunicare prin care le invita să prezinte oferte mai bune decât cea transmisă de CIN. Faptul că nu au fost primite oferte finale mai bune decât cea transmisă de CIN se datorează dinamicii concurențiale a procedurii de achiziții. Pentru acest motiv, amânarea plății prețului de achiziție nu a putut fi considerată ca fiind o intervenție selectivă în favoarea CIN, ci o reflectare a prețului pieței. În special, alți ofertanți posibili ar fi putut, de asemenea, să prezinte o ofertă care să includă o plată amânată, dar aceștia au ales să nu prezinte astfel de oferte.

(189) În acest context, Italia a menționat jurisprudența ([71]) instanțelor europene, potrivit căreia ofertele ferme depuse în mod valabil în contextul unei proceduri de achiziții adecvate pentru privatizarea unei anumite societăți reprezintă un indicator mai bun al prețului de piață al entității respective decât, de exemplu, evaluările experților. Italia a subliniat, de asemenea, că instanțele europene au concluzionat că această abordare ar trebui să fie aplicată și atunci când procedura de achiziții în cauză este caracterizată de condiții ilegale, deși autoritățile italiene consideră că nu au existat astfel de condiții în procedura de achiziții pentru privatizarea ramurii de activitate Tirrenia. De asemenea, autoritățile italiene au menționat decizia Comisiei în cauza Sandretto ([72]). În decizia respectivă, Comisia a acceptat argumentul Italiei potrivit căruia, deși prețul de vânzare al activelor Sandretto a fost mai scăzut decât prețul la care au fost evaluate aceste active, respectivul preț a reprezentat totuși cea mai ridicată valoare exprimată de piață și, prin urmare, nu se putea exclude posibilitatea ca prețul oferit de cumpărător să fi fost prețul pieței.

4.8. **Cu privire la prioritatea la acostare**

(190) Autoritățile italiene au susținut că nu s-a renunțat la nicio resursă a statului prin alocarea priorității la acostare. Potrivit acestora, toți operatorii de feriboturi plătesc taxe periodice pentru acostare autorităților portuare relevante. Autoritățile italiene susțin, de asemenea, că această prioritate la acostare a fost aplicabilă numai pentru rutele de serviciu public și că Tirrenia și, ulterior, CIN nu au plătit și nu plătesc nicio taxă suplimentară pentru această prioritate la acostare, întrucât porturile le-ar permite să aleagă primele locurile în dană chiar și în absența unei priorități la acostare oficiale, datorită misiunii lor legate de serviciul public.

(191) Autoritățile italiene consideră că prioritatea la acostare nu ar conferi un avantaj considerabil societăților din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia și achizitorului său, CIN. În special, acestea susțin că, în practică, prioritatea la acostare se aplică numai într-un număr foarte limitat de circumstanțe. Dimensiunea majorității porturilor și programarea în avans a sosirilor și a plecărilor asigură faptul că, în circumstanțe normale – eliminând orice întârzieri sau condiții meteorologice extreme –, nu ar exista nicio suprapunere în utilizarea anumitor dane de către diferiți operatori. În plus, întrucât Tirrenia și CIN prestează serviciile pe parcursul întregului an (spre deosebire, de exemplu, de operatorii care operează numai în sezonul de vârf), ar fi normal ca porturile că le ofere ocazia de a alege primele locurile în dană chiar și în absența unei priorități la acostare oficiale. Pentru aceste motive, Italia consideră că nu se poate ca prioritatea la acostare să fi oferit un avantaj semnificativ pentru Tirrenia și CIN.

([71]) În special, Italia menționează Hotărârea din 24 octombrie 2013 pronunțată în cauzele conexate C-214/12 P, C-215/12 P și C-223/12 P, Land Burgenland, ECLI:EU:C:2013:682, punctele 93-96.

([72]) JO L 92, 13.4.2010, p. 19.

4.9. **Cu privire la măsurile stabilite de Legea din 2010**

(192) Italia nu a negat faptul că Tirrenia a primit aproximativ 12 051 900 EUR pentru modernizarea navelor necesară în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță. În plus, autoritățile italiene au confirmat că Tirrenia a folosit efectiv numai suma de 630 600 EUR din aceste fonduri pentru a plăti lucrările de modernizare a navei Clodia. Fondurile rămase (mai exact 11 421 300 EUR) nu au fost utilizate pentru plata lucrărilor de modernizare și nici nu au fost rambursate statului. Potrivit Italiei, noul proprietar al ramurii de activitate Tirrenia (și anume CIN) a trebuit să plătească pentru restul lucrărilor de modernizare din propriile fonduri (și această datorie de 11 421 300 EUR a fost, prin urmare, luată în considerare în evaluarea efectuată de Banca Profilo).

(193) În ceea ce privește scutirile fiscale legate de procesul de privatizare, autoritățile italiene au susținut că, în cazul impozitului pe profit, măsura nu a fost aplicată, deoarece transferurile societăților Caremar, Saremar și Toremar către regiuni au fost efectuate gratuit. Prin urmare, în absența unei remunerări, articolul 86 alineatul (1) litera (a) din Legea privind impozitul pe venit consolidat, care privește câștigurile de capital în cazul transferurilor de active în schimbul unei plăți, nu se aplică. În ceea ce privește TVA, Italia a precizat că transferurile societăților Caremar, Saremar și Toremar constituie tranzacții scutite de TVA în temeiul articolului 10 alineatul (1) punctul (4) din Decretul prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972. În ceea ce privește impozitele indirecte, altele decât TVA, Italia a subliniat că scutirea prevăzută de Legea din 2010 a fost concepută în scopul simplificării administrative. Din perspectiva impozitării, efectele sale pot fi considerate neglijabile și cu impact redus în ceea ce privește impozitele percepute la rate forfetare. Mai specific, aceasta privește taxa de înregistrare (168 EUR pe document), taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii (168 EUR fiecare) și taxa de timbru (14,62 EUR pentru patru părți).

(194) Autoritățile italiene au clarificat faptul că resursele FAS nu au fost utilizate pentru a acorda Tirrenia o compensație suplimentară. În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta creditele bugetare constituite pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile din fostul Tirrenia Group, în cazul în care aceste compensații se dovedeau a fi insuficiente. Italia constată că articolul 1 alineatul (5-*ter*) din Legea din 2010 a permis regiunilor să folosească resursele FAS pentru a finanța (o parte din) compensația periodică pentru obligația de serviciu public și, astfel, să asigure continuitatea serviciilor publice maritime. Prin urmare, această măsură ar privi numai o alocare a resurselor din bugetul statului italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

4.10. **Cu privire la continuitatea economică (absența continuității economice) între Tirrenia în AE și CIN**

(195) Italia a transmis că nu există o continuitate economică între Tirrenia în AE și CIN din motivele următoare:

(a) *Domeniul de aplicare al vânzării:* Italia a subliniat că, în urma încercării eșuate de privatizare a Tirrenia în ansamblu, inclusiv a filialei sale Siremar, înainte de intrarea societății în administrare extraordinară, au fost organizate proceduri de achiziții separate pentru o parte dintre activele respectivei societăți (și anume, ramurile de activitate Tirrenia și, respectiv, Siremar). În plus, vânzarea a vizat un număr limitat de active ale Tirrenia în AE, care anterior nu avuseseră o autonomie funcțională; activele care nu erau esențiale pentru serviciul public, incluzând șase nave, bunuri imobile și o colecție de artă, au fost vândute separat. În plus, datoriile contractate de Tirrenia în AE înainte de transfer nu au fost preluate de CIN;

(b) *Activitatea economică:* condițiile pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public stabilite în noua convenție pentru CIN sunt substanțial diferite de cele stabilite în convenția inițială pentru Tirrenia. În special, noua convenție prevede criterii complet diferite pentru calcularea compensației pentru prestarea serviciului public (care este stabilită la o sumă maximă în loc să acopere integral pierderile suportate ca urmare a prestării serviciului public) și introduce mai multă flexibilitate la nivelul tarifelor oferite călătorilor (utilizând plafoane tarifare în locul prețurilor fixe). Italia a considerat că modificarea semnificativă a metodei de compensare a obligat în mod necesar cumpărătorul să sporească eficiența organizatorică a ramurii de activitate Tirrenia. În plus, Italia a susținut că simplul transfer de la un proprietar public la unul privat implică o modificare drastică a organizării și administrării, precum și că condițiile impuse de AGCM prin decizia sa nr. 23670 din 21 iunie 2012 asigură în plus o discontinuitate a activității economice între CIN și Tirrenia în AE;

(c) *Discontinuitatea forței de muncă:* Italia a subliniat că nu a existat un transfer automat al angajaților către cumpărător. Tirrenia în AE și-a concediat angajații și a fost pe deplin răspunzătoare pentru orice costuri rămase în legătură cu contractele vechi. Ulterior, cumpărătorul a prezentat foștilor angajați noi propuneri de angajare, în măsura în care aceștia erau considerați necesari pentru realizarea activității transferate (și anume, serviciul public). În cazul în care acceptau oferta, foștii salariați erau angajați pe baza unui contract nou, diferit;

(d) *Participație diferită a vânzătorului și a cumpărătorului:* Italia a precizat că cumpărătorul a fost identificat în urma unei proceduri de achiziții publice, deschise celui mai mare număr posibil de ofertanți potențiali. Această procedură de achiziții s-a bazat pe principiile concurenței, transparenței și nediscriminării, iar atribuirea a avut la bază criteriul celui mai ridicat preț. Identitatea vânzătorului este complet diferită de cea a cumpărătorului și cei doi nu au legături la nivel de participație.

(e) *Logica economică a tranzacției*: obiectivul tranzacției a fost acela de a liberaliza activitățile de transport maritim desfășurate de Tirrenia în vederea respectării Regulamentului privind cabotajul maritim. În plus, prima cerere de exprimare a interesului a fost publicată în septembrie 2010, iar contractul de vânzare cu CIN a fost semnat la 25 iulie 2011, procedura oficială de investigare fiind deschisă de Comisie prin decizia sa din 5 octombrie 2011. Pentru aceste motive, Italia a susținut că tranzacția nu a avut drept scop eludarea normelor privind ajutoarele de stat, ci a fost planificată și executată cu intenția de a realiza un important proiect industrial.

5. **OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR INTERESATE**

(196) Comisia a primit observații din partea a patru părți interesate (mai exact Tirrenia în AE, CIN, Pan Med și Grandi Navi Veloci), sintetizate în cele ce urmează:

5.1. **Observații din partea Tirrenia în AE**

(197) Răspunsurile la decizia din 2011 și la decizia din 2012 transmise de Tirrenia în AE sunt rezumate mai jos.

5.1.1. *Cu privire la procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor nr. 2007/4609*

(198) În răspunsul său la decizia din 2012, Tirrenia în AE a făcut referire în primul rând la procedura Comisiei de constatare a neîndeplinirii obligațiilor nr. 2007/4609 privind aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea, de asemenea, secțiunea 2.4). În acest context, Tirrenia în AE a menționat scrisoarea din 21 decembrie 2009 (a se vedea considerentul 114) referitoare la intenția Italiei de a lansa proceduri de achiziții nu pentru contracte de servicii publice, ci pentru vânzarea societăților de transport maritim care dețineau aceste contracte. În scrisoarea respectivă, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a precizat că, în lumina reformării radicale a sectorului planificate de autoritățile italiene și dat fiind impactul social care, potrivit acelorași autorități, ar fi resimțit în cazul în care procedurile de achiziții nu ar include cumpărarea societăților, procedura aleasă a fost acceptabilă – în principiu și ca o excepție – în scopul asigurării respectării principiului nediscriminării între armatorii comunitari.

(199) La 21 iunie 2012 (a se vedea considerentul 121), Comisia a trimis Italiei un aviz motivat privind întârzierea punerii în aplicare a procedurilor competitive pentru atribuirea serviciilor publice de cabotaj maritim prestate de Caremar, Laziomar și Saremar cu mai mult de trei ani după expirarea normală a contractelor relevante. Întrucât autoritățile italiene finalizaseră procedurile competitive pentru atribuirea serviciilor publice de cabotaj maritim prestate de Tirrenia, Siremar și Toremar, avizul motivat nu a vizat aceste societăți. Pe acest temei și având în vedere comunicările anterioare dintre autoritățile italiene și serviciile Comisiei, Tirrenia în AE a susținut că Comisia constatase că privatizarea ramurii de activitate Tirrenia respecta articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(200) În temeiul jurisprudenței instanțelor europene ([73]), Tirrenia în AE a susținut că, odată ce obligațiile de serviciu public au fost stabilite în conformitate cu Regulamentul privind cabotajul maritim, acestea trebuiau să fie considerate ca respectând legislația Uniunii fără a fi necesară efectuarea unui nou control în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE. Potrivit Tirrenia în AE, întrucât procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor a ajuns la concluzia că obligațiile de serviciu public impuse pe rutele exploatate de ramura de activitate Tirrenia înainte de privatizare

([73]) Tirrenia în AE face referire în special la Hotărârea din 15 iunie 2005 pronunțată în cauza T-17/02, Fred Olsen, SA, ECLI:EU:T:2005:218, punctul 215.

erau justificate în temeiul Regulamentului privind cabotajul maritim, o astfel de concluzie nu poate fi contestată în contextul procedurii oficiale de investigare a Comisiei prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE ([74]). Prin urmare, orice acțiune suplimentară în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE ar trebui să se limiteze la alte măsuri, diferite de compensația pentru costurile suplimentare ocazionate de obligațiile de serviciu public încredințate în mod legal și îndeplinite în temeiul Regulamentului privind cabotajul maritim.

(201) În sfârșit, Tirrenia în AE face referire la hotărârea din 2009 care a anulat decizia din 2004 și la posibilitatea ca compensația pentru obligația de serviciu public evaluată în decizia menționată să fie clasificată drept ajutor existent. Tirrenia în AE a susținut că, dacă ajutorul acordat fostului Tirrenia Group ar fi fost, într-adevăr, clasificat drept ajutor existent, această clasificare ar fi fost, probabil, aplicabilă și compensației plătite pentru obligațiile de serviciu public îndeplinite de ramura de activitate Tirrenia în perioada acoperită de decizia din 2011 și de decizia din 2012, până la privatizare. Tirrenia în AE afirmă că prelungirea convenției inițiale a fost strict necesară pentru a garanta prestarea serviciului public în așteptarea atribuirii noii convenții, în contextul privatizării ramurii de activitate Tirrenia. Prin urmare, a fost considerată ca fiind justificată în lumina rezultatului procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor desfășurată de Comisie. În plus, singurele modificări importante efectuate începând cu 1 ianuarie 2009 au avut efectul de a reduce valoarea generală a compensației pentru obligația de serviciu public acordate. Pentru acest motiv, Tirrenia în AE susține că măsura nu putea să fi devenit ajutor nou.

5.1.2. *Cu privire la prelungirea convenției inițiale*

(202) În ceea ce privește existența unui SIEG real pe rutele deservite de ramura de activitate Tirrenia în temeiul convenției inițiale, Tirrenia în AE a precizat următoarele. În primul rând, pe legăturile Palermo-Cagliari, Civitavecchia-Cagliari, Napoli-Cagliari, Cagliari-Trapani și pe legătura cu insulele Tremiti, Tirrenia a fost singurul operator. Pe rutele Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia și Genova-Porto Torres, compensația pentru obligația de serviciu public este acordată numai în extrasezon. În timpul sezonului de vârf, aceste trei rute au volume de trafic mai ridicate, permițând societății să opereze în regim concurențial. Tirrenia în AE subliniază faptul că, în temeiul convenției inițiale, orice profituri realizate pe aceste rute în sezonul de vârf au fost deduse din valoarea compensației pentru obligația de serviciu public datorate Tirrenia, iar orice pierderi suportate în această perioadă ar trebui să fie acoperite chiar de societate ([75]).

(203) În al doilea rând, Tirrenia în AE a inclus, de asemenea, date privind călătorii de pe rutele exploatate de Tirrenia pe baza obligației de serviciu public în 2010 și 2011. Pe această bază, Tirrenia în AE susține că sunt respectate condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din Decizia SIEG din 2011 și la articolul 2 alineatul (1) litera (c) din Decizia SIEG din 2005. În plus, întrucât compensația plătită în temeiul prelungirii convențiilor inițiale a fost, potrivit afirmațiilor societății, decontată în contextul procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (4) din Decizia SIEG din 2011 și, respectiv, la articolul 2 alineatul (2) din Decizia SIEG din 2005 ar fi, de asemenea, îndeplinită.

(204) În plus, Tirrenia în AE a susținut că nu a fost supracompensată de stat. În special, societatea a precizat că, în perioada în care s-a aflat în administrare extraordinară (septembrie 2010-iulie 2012), valoarea subvenției a fost cu aproximativ 20 de milioane EUR mai scăzută în termeni absoluți și cu aproape 25 % mai mică în termeni relativi decât valoarea medie a subvențiilor primite de societate în cei doi ani anteriori (2008-2009). Tirrenia în AE a precizat că compensația pentru obligația de serviciu public plătită până la sfârșitul anului 2009 a permis Tirrenia să își echilibreze veniturile și cheltuielile și să continue să funcționeze în pofida deteriorării treptate a perspectivelor sale economice și financiare. În timp, Tirrenia a devenit mai dependentă de subvenții, întrucât celelalte venituri ale sale nu au ținut pasul cu majorările costurilor suportate pentru prestarea serviciului public. Cu toate acestea, începând cu 2010, valoarea compensației a fost plafonată prin Legea din 2009 și, prin urmare, a fost semnificativ mai scăzută decât în anii precedenți. Tirrenia în AE a susținut că, pentru acest motiv, subvenția publică nu ar fi putut să acopere cheltuielile de funcționare suportate de Tirrenia pe rutele în cauză. Prin urmare, Tirrenia în AE concluzionează că nu se poate să fi existat o supracompensare în anii de prelungire a convenției inițiale.

([74]) Tirrenia în AE face referire la Hotărârea din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:2005:275, și la Hotărârea din 4 martie 2009 pronunțată în cauzele conexate T-265/04, T-292/04 și T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Tirrenia în AE adaugă faptul că, inclusiv în sezonul de vârf, Tirrenia a trebuit să respecte cerințele prevăzute în convenție cu privire la frecvența rutelor și numărul de feriboturi și a trebuit, de asemenea, să aplice tarife reduse pentru rezidenți și categorii speciale de călători. Tirrenia a avut însă libertatea de a stabili tarifele pentru toți ceilalți călători în regim concurențial.

5.1.3. *Cu privire la potențiala prelungire ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia*

(205) În ceea ce privește rambursarea ajutorului pentru salvare aprobat prin decizia din 2010, Tirrenia în AE reamintește că autoritățile italiene au informat Comisia la 16 mai 2011 că administrările extraordinare ale Tirrenia și Siremar vor rambursa ajutorul pentru salvare după finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar, folosind sumele încasate din vânzarea acestor ramuri de activitate. Dat fiind că, la 23 mai 2011, Ministerul Dezvoltării Economice a autorizat atribuirea ramurii de activitate Tirrenia către CIN și la 25 iulie 2011 s-a semnat contractul de vânzare, atât autoritățile italiene, cât și Tirrenia în AE au considerat în mod legitim la acel moment că ajutorul putea fi rambursat până la 28 august 2011, după cum se prevăzuse. Tirrenia în AE a precizat că finalizarea vânzării a fost întârziată din cauza unor evenimente neprevăzute și, prin urmare, Tirrenia în AE a trebuit să presteze în continuare serviciile pe o perioadă considerabil mai îndelungată decât se prevăzuse, suportând cheltuielile asociate. Ajutorul pentru salvare a fost însă rambursat integral statului de către Tirrenia în AE printr-o plată unică efectuată la 18 septembrie 2012, mai exact la numai 48 de zile după plata de către CIN a primei tranșe, care a fost creditată la 1 august 2012.

(206) În ceea ce privește cerința prevăzută la punctul 25 litera (c) din Liniile directoare pentru salvare și restructurare, Tirrenia în AE a precizat următoarele. Planul de lichidare pentru Tirrenia a fost publicat pe site-ul internet al administrării extraordinare ([76]) cu mult timp înainte de expirarea termenului de șase luni menționat anterior. Tirrenia în AE a adăugat că toate informațiile relevante privind evoluția ulterioară a procesului de privatizare – care, potrivit acesteia, a fost, în esență, un plan de restructurare, astfel cum este definit în Liniile directoare pentru salvare și restructurare – au fost transmise periodic Comisiei în vederea procedurilor de aprobare atât a ajutorului de stat, cât și a fuziunii. Prin urmare, Tirrenia în AE a susținut că Comisia a fost pe deplin informată și că acest plan era fezabil, coerent și cuprinzător, astfel încât să permită restabilirea viabilității Tirrenia, după cum se solicita în Liniile directoare pentru salvare și restructurare.

(207) Tirrenia în AE a susținut, de asemenea, că Tirrenia a încetat să mai fie o întreprindere în dificultate imediat ce a primit ajutorul pentru salvare, care i-a permis să presteze serviciul public în mod regulat, gestionând totodată în mod corespunzător procesul de lichidare. În opinia sa, pe parcursul perioadei în cauză, aceste activități au fost prestate regulat și fără perturbările care marchează, de regulă, o întreprindere aflată în dificultate. Tirrenia în AE a adăugat că finalizarea privatizării a coincis cu implementarea completă a planului de restructurare. Acesta a implicat modificări structurale la nivelul organizării și administrării Tirrenia, asigurând revenirea acesteia la profitabilitate pe termen lung. În sfârșit, Tirrenia în AE a subliniat că decizia din 2010 a confirmat respectarea principiului „o dată, singura dată" și în ceea ce privește situația din trecut, mai exact în legătură cu compensația pentru obligațiile de serviciu public. Prin urmare, Tirrenia în AE a susținut că este posibil ca autoritățile italiene să fi avut așteptări legitime ca această compensație să nu fi implicat niciun ajutor de stat.

5.1.4. *Cu privire la noua convenție*

(208) În ceea ce privește procedura aplicată, Tirrenia în AE a susținut că Italia a informat Comisia cu privire la noua convenție la data de 10 ianuarie 2012 numai din motive de securitate juridică. Prin urmare, Tirrenia în AE nu a fost de acord cu opinia Comisiei din decizia din 2012, potrivit căreia această măsură ar putea constitui ajutor de stat ilegal, acordat cu încălcarea clauzei de standstill prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

(209) În esență, Tirrenia în AE a abordat îndoielile Comisiei cu privire la conformitatea măsurii cu condițiile prevăzute în Decizia SIEG din 2011.

(210) În special, Tirrenia în AE a susținut că, pe baza datelor privind călătorii din anii 2010 și 2011, pragul privind călătorii stabilit la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din Decizia SIEG din 2011 nu este încălcat. În plus, întrucât durata noii convenții este de opt ani, acesta nu depășește nivelul maxim de zece ani prevăzut la articolul 2 alineatul (2) din Decizia SIEG din 2011. De asemenea, Tirrenia în AE a susținut că, având în vedere rezultatul procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor (a se vedea și secțiunea 5.1.1) și în urma privatizării ramurii de activitate Tirrenia, condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (4) din decizia din 2011 este, de asemenea, respectată.

(211) Tirrenia în AE a subliniat că articolul 3 din noua convenție stabilește în mod clar serviciile care trebuie prestate, iar anexa A la aceasta identifică în detaliu tipul de nave care trebuie utilizate și intervalele de timp care trebuie acoperite, specificând cerințele pentru serviciul de seară și de noapte și constrângerile legate de tarife. Tirrenia în AE a adăugat, de asemenea, că noua convenție prevede reguli detaliate referitoare la parametrii pentru calcularea, controlarea și revizuirea compensației și mecanismele pentru evitarea și recuperarea supracompensației, precum și

([76]) A se vedea: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

cerințe obligatorii care acoperă aspecte esențiale (preț, calitate și cantitate) ale serviciilor prestate. Pentru fiecare rută, tarifele maxime aplicabile pe persoană sau vehicul sunt prevăzute în anexa A la noua convenție, făcând o distincție între tarifele standard și tarifele reduse pentru rezidenții insulelor. Compensația anuală pentru obligațiile de serviciu public este stabilită pentru întreaga durată a convenției. Totuși, există un mecanism pentru revizuirea la fiecare trei ani a parametrilor economici de referință, precum și o clauză de salvgardare în favoarea ambelor părți în cazul unor schimbări neprevăzute și structurale, care depășesc un prag fix, pentru anumiți parametri economici. În sfârșit, Tirrenia în AE a afirmat că, pentru a asigura conformitatea deplină cu cerințele descrise mai sus, noua convenție a introdus un sistem strict și cuprinzător de penalități pentru operatorul serviciilor, pe baza principiului descurajării. Ministerele care asigură supravegherea sunt, de asemenea, împuternicite să efectueze inspecții și controale și să obțină informații pentru a evalua îndeplinirea obligațiilor prevăzute în convenție.

5.1.5. *Cu privire la privatizarea Tirrenia și amânarea plății prețului de achiziție pentru CIN*

(212) În răspunsul său la decizia din 2011, Tirrenia în AE a subliniat faptul că privatizarea ramurii de activitate Tirrenia va fi în deplină conformitate cu legislația privind ajutoarele de stat. În special, societatea a făcut referire la jurisprudența GRAWE ([77]), care prevede că, atunci când se privatizează o societate deținută de stat, se poate presupune că prețul pieței corespunde ofertei cu cel mai ridicat preț primite, în cazul în care această ofertă este credibilă și are valoare economică.

(213) În răspunsul său la decizia din 2012, Tirrenia în AE a reamintit etapele principale ale procedurii de achiziții și evoluția ulterioară. Aceasta a evidențiat faptul că comisarul extraordinar a conceput și a derulat procedura de achiziții în modul considerat a fi cel mai adecvat pentru a asigura obținerea celei mai ridicate valori posibile, precum și că, prin lege, acesta era obligat să stabilească elemente de protecție pentru a asigura transparența, imparțialitatea și echitatea procedurii de achiziții.

(214) Tirrenia în AE a susținut, de asemenea, că procedura de achiziții nu a făcut obiectul unor condiții care să poată, prin ele însele, să determine o reducere a valorii activelor oferite spre vânzare sau să diminueze numărul de potențiali cumpărători. În special, aceasta se aplică condițiilor menționate în decizia din 2011 referitoare la: (i) menținerea nivelurilor de ocupare a forței de muncă (ii) gruparea navelor cu obligațiile de serviciu public într-o singură procedură de achiziții. În ceea ce privește primul aspect, Tirrenia în AE a subliniat că acesta vizează o dispoziție obligatorie, prevăzută printr-un act legislativ cu domeniu de aplicare general și aplicabil fără distincție. Cu privire la cel din urmă aspect, Tirrenia în AE a precizat că posibilitatea utilizării flotei ramurii de activitate pentru a exploata rutele vizate de serviciul public stabilite în convenție pare să constituie o oportunitate de afaceri viabilă mai degrabă decât un factor negativ care ar influența valoarea ramurii de activitate puse în vânzare, în special într-o perioadă de recesiune a sectorului de transport maritim.

(215) În ceea ce privește aspectul specific al plății amânate a unei părți din prețul de achiziție pentru CIN, Tirrenia în AE a susținut că acest aspect nu ar trebui evaluat separat de privatizare în ansamblu. Tirrenia în AE a evidențiat că procedura de achiziții a fost concepută astfel încât să se protejeze pe deplin principiile concurenței, transparenței și nediscriminării. Prin urmare și pe baza jurisprudenței instanțelor europene, ([78]) Tirrenia în AE a susținut că rezultatul acestei proceduri de achiziții a fost prețul pieței. Decizia de a permite plăți eșalonate a făcut parte din dinamica procedurii de achiziții și s-a datorat lipsei oricăror alte oferte finale care să concureze cu cea depusă de CIN. Tirrenia în AE a susținut că faptul că s-a permis amânarea plății unei părți din prețul de achiziție nu este, prin urmare, o intervenție selectivă în favoarea CIN. Acest lucru ar fi în special valabil întrucât tuturor ofertanților potențiali li s-a adus la cunoștință dispoziția privind plata parțială în tranșe inclusă în oferta CIN, aceștia fiind invitați să transmită oferte concurente.

(216) Pentru aceste motive, Tirrenia în AE a susținut că îndoielile Comisiei cu privire la privatizarea Tirrenia, inclusiv la plata eșalonată a prețului de achiziție, nu sunt justificate.

([77]) Hotărârea din 28 februarie 2012 pronunțată în cauza T-282/08, Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Comisia Europeană, ECLI: EU:T:2012:91.

([78]) Tirrenia în AE face referire la Hotărârea pronunțată în cauzele conexate T-268/08 și T-281/08, Land Burgenland și Austria/Comisia, ECLI:EU:T:2012:90, punctele 70, 72 și 87.

5.1.6. *Cu privire la absența continuității economice între Tirrenia și CIN*

(217) Tirrenia în AE a prezentat următoarele elemente ale privatizării ramurii de activitate Tirrenia: obiectul transferului (active și pasive); activitatea economică, forța de muncă și identitatea părților; prețul de vânzare; logica și calendarul operațiunii. Tirrenia în AE a susținut că, în cazul prezent, toate aceste elemente indică o discontinuitate economică între administrarea extraordinară care vinde ramura de activitate Tirrenia și CIN.

(218) În special, Tirrenia în AE a susținut că obiectul transferului către CIN este mai limitat decât ceea ce se prevăzuse inițial, întrucât numai unitatea care prestează serviciul public a fost pusă în vânzare și nu Tirrenia în ansamblu (inclusiv Siremar). În plus, la finalizarea vânzării, toate datoriile restante legate de activele ramurii de activitate Tirrenia au fost anulate.

(219) Tirrenia în AE a precizat, de asemenea, că natura însăși a tranzacției – mai exact realizarea privatizării – a implicat o discontinuitate evidentă a activității economice în ceea ce privește structura organizatorică, procesele decizionale, criteriile de administrare și strategiile de afaceri. În plus, după examinarea tranzacției de către AGCM, activitatea noii întreprinderi private a făcut obiectul unor măsuri restrictive ([79]), care, pe lângă obiectivul lor preconizat (și anume, acela de a promova concurența), ar fi accentuat și discontinuitatea economică dintre vânzătorul și cumpărătorul ramurii de activitate Tirrenia.

(220) În plus, după cum se prevede la articolul 56 alineatul (3-*bis*) din Decretul-lege 270/1999, articolul 2112 din Codul civil italian nu se aplică vânzării de societăți care prestează servicii publice esențiale, asigurându-se faptul că nu există o continuitate la nivelul forței de muncă. În plus, Tirrenia în AE a reamintit că un expert independent a stabilit prețul minim de vânzare și că procedura de vânzare a fost transparentă și nediscriminatorie, prețul cel mai ridicat reprezentând singurul criteriu de atribuire.

(221) În sfârșit, Tirrenia în AE a subliniat că procedura de achiziții pentru ramura de activitate Tirrenia a fost lansată în septembrie 2010, soldându-se cu semnarea contractului de vânzare cu CIN la 25 iulie 2011, iar Comisia a lansat investigația oficială abia prin decizia sa din 5 octombrie 2011. Prin urmare, tranzacția nu ar fi putut avea scopul de a eluda normele privind ajutoarele de stat. Dimpotrivă, obiectivul tranzacției a fost acela de a liberaliza sectorul transporturilor maritime, astfel cum s-a prevăzut în Regulamentul privind cabotajul maritim, prin intermediul unei privatizări.

5.2. **Observații din partea CIN**

(222) Răspunsurile CIN la decizia din 2011 și la decizia din 2012 sunt sintetizate în următoarele secțiuni și se axează, în principal, pe procesul de privatizare.

5.2.1. *Cu privire la transparența procedurii de vânzare*

(223) CIN afirmă că vânzarea Tirrenia, care s-a aflat în administrare extraordinară după ce a fost declarată insolvabilă, a avut loc prin intermediul unei proceduri competitive, transparente și nediscriminatorii, în maniera stabilită la articolul 4 aliniatul (4-*quater*) din Decretul-lege 347/2003. Potrivit CIN, posibilitatea prevăzută de Decretul-lege 134/2008 de a selecta achizitorul în cadrul unor negocieri private face fără îndoială obiectul respectării principiilor concurenței, transparenței și nediscriminării.

(224) Cu privire la același aspect, CIN face referire la un comunicat de presă publicat la 5 octombrie 2011 de către Tirrenia în AE, în care se afirmă: „aceste proceduri ([80]) au fost îndeplinite pe baza procedurilor de achiziții, cu respectarea deplină a principiilor transparenței și nediscriminării, eliminând de la bun început posibilitatea realizării vânzării prin negociere privată”; și „pentru a asigura faptul că procedurile de achiziții vor fi deschise unui număr cât mai

([79]) Aceste măsuri includ: (1) obligația pentru Moby de a înceta prestarea serviciului de transport de marfă pe ruta Livorno-Cagliari în eventualitatea în care un nou operator își exprimă interesul de a presta acest serviciu; (2) obligația pentru Moby de a înceta prestarea serviciului pe ruta Genova-Porto Torres, astfel încât să se evite suprapunerea operațiunilor cu CIN; (3) obligația pentru Moby și CIN de a vinde către alți operatori 10 % din capacitatea de transport mixtă, de călători și de marfă, pe fiecare dintre rutele Civitavecchia-Olbia și Genova-Olbia; și (4) obligația pentru Moby și CIN de a evita semnarea și rezilierea oricăror acorduri de partajare de coduri sau a oricărui alt tip de acorduri pentru vânzarea de bilete cu concurenții sau cu părți afiliate concurenților pe rutele Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres și Genova-Olbia.

([80]) În ceea ce privește vânzarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar (nota noastră).

mare posibil de operatori de pe piață, domeniul de aplicare al ramurilor de activitate care fac obiectul vânzării a fost limitat la activele și relațiile contractuale esențiale pentru prestarea serviciului public, organizându-se proceduri separate de vânzare pentru orice alte active deținute de societățile în cauză. […] nu a fost impusă nicio obligație sau sarcină potențialilor cumpărători în afară de cele prevăzute de lege".

(225) În ceea ce privește modalitatea de publicare și desfășurare ulterioară a procedurii de achiziții, CIN a prezentat următoarele observații.

(226) În primul rând, cererea de exprimare a interesului a fost publicată nu doar pe site-ul internet al Tirrenia și pe alte site-uri internet, ci și în ziare naționale și străine importante, atât în limba italiană, cât și în limba engleză. În plus, termenul-limită inițial pentru manifestarea interesului a fost prelungit cu aproape o lună, până la 20 octombrie 2010. Prin urmare, tuturor ofertanților potențiali, atât de la nivel național, cât și internațional, li s-a oferit suficient timp pentru a-și exprima interesul și a obține informațiile necesare pentru întocmirea ofertelor de achiziție a ramurii de activitate Tirrenia.

(227) Peste 20 de părți au transmis manifestări ale interesului. Prin urmare, CIN consideră că opinia Comisiei potrivit căreia procedura de vânzare nu ar fi în conformitate cu cerințele privind transparența întrucât s-ar baza pe negocieri private este cu totul nefondată. În etapa de verificare prealabilă, tuturor ofertanților li s-a oferit acces adecvat la informațiile relevante privind ramura de activitate Tirrenia. În mod specific, toate detaliile tehnico-juridice și economico-financiare necesare pentru a formula o ofertă (inclusiv descrierea detaliată a domeniului de aplicare al activității care face obiectul vânzării, planul de afaceri, raportul vânzătorului privind obligația de diligență și proiectul de nou acord privind serviciul public) au fost puse la dispoziția potențialilor ofertanți.

(228) CIN concluzionează că nu pare posibil să se pună la îndoială faptul că toate entitățile potențial interesate de achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia, atât din Italia, cât și din străinătate, au putut să își exprime interesul în acest sens și, ulterior, au avut acces, în condiții transparente și nediscriminatorii, la documentația necesară pentru transmiterea unei oferte detaliate.

5.2.2. *Cu privire la domeniul de aplicare al privatizării*

(229) În răspunsul său, CIN afirmă că, în scopul precis al obținerii celui mai ridicat preț, comisarul extraordinar a limitat obiectul vânzării ramurii de activitate Tirrenia numai la acele active și contracte necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(230) În special, toate navele incluse în vânzare sunt strict necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, întrucât acestea sunt chiar navele utilizate de Tirrenia pe rutele acoperite de obligațiile de serviciu public în temeiul convenției. În ceea ce privește rutele Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres și Napoli-Palermo, pentru care compensația publică se acordă numai în extrasezon, aceleași nave sunt utilizate pentru a presta serviciul în sezonul de vârf. CIN susține că, deoarece au fost legate de obligațiile de serviciu public și erau esențiale pentru îndeplinirea acestor obligații pe o perioadă de două treimi din an, aceste nave au fost în mod necesar incluse în domeniul de aplicare al ramurii de activitate care face obiectul vânzării.

(231) În sfârșit, CIN precizează că comisarul extraordinar a lansat proceduri separate pentru vânzarea acelor active ale Tirrenia care nu erau necesare pentru asigurarea legăturilor aferente serviciului public. Aceste proceduri le includ atât pe acelea destinate vânzării bunurilor imobile și lucrărilor de artă deținute de Tirrenia, cât și – cel mai important – pe cele destinate vânzării a șase nave deținute de Tirrenia care nu erau necesare pentru prestarea serviciului public în temeiul convenției.

5.2.3. *Cu privire la condițiile impuse ofertanților*

(232) În ceea ce privește condiția de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă, CIN afirmă că singura obligație impusă în această privință rezultă din legislația aplicabilă, și anume articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999 și, prin urmare, nu a fost impusă de comisarul extraordinar în cazul specific al Tirrenia.

(233) CIN subliniază că articolul 2112 din Codul civil italian impune ca, în cazul unui transfer al unei întreprinderi, contractul de muncă să fie menținut de cumpărătorul în cauză, iar angajatul să își mențină toate drepturile care decurg din acesta. Cu toate acestea, în temeiul articolului 56 alineatul (3-*bis*) din Decretul-lege 270/1999, acest regim ordinar nu se aplică în cazul transferului unor ramuri de activitate aflate în procedură de administrare extraordinară. Prin urmare, având în vedere atât durata limitată a obligației specifice prevăzute la articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999 (numai doi ani), cât și faptul că această obligație a fost limitată la „personalul esențial" pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, CIN susține că nu se poate considera că o astfel de obligație a diminuat valoarea de piață a ramurii de activitate Tirrenia.

(234) În ceea ce privește preocupările Comisiei legate de solicitarea adresată ofertantului câștigător de a îndeplini obligațiile de serviciu public, CIN precizează următoarele. Nu ar exista nicio dovadă care să arate că o procedură concepută în mod diferit ar fi produs un rezultat diferit, în special un preț de achiziție mai ridicat. În schimb, opțiunea aleasă, de a atribui contracte de servicii publice și, prin urmare, compensația acordată pe baza lor, împreună cu activele strict necesare pentru prestarea serviciilor respective, ar fi asigurat un grad mai înalt de concurență între potențialii ofertanți.

(235) Pentru a atinge acest obiectiv, comisarul extraordinar ar fi acționat în mod corect atunci când: (i) a limitat domeniul de aplicare al ramurii de activitate care face obiectul vânzării la activele și contractele care erau esențiale, din punct de vedere funcțional, pentru prestarea serviciului public, și (ii) a impus cumpărătorilor numai obligațiile prevăzute de lege. CIN consideră că acest obiectiv a fost cu siguranță atins, dat fiind faptul că nu mai puțin de 21 de părți naționale, europene și din țări terțe și-au exprimat interesul față de cumpărarea ramurii de activitate Tirrenia.

5.2.4. *Cu privire la prețul de achiziție*

(236) CIN consideră că îndoielile Comisiei privind măsura în care prețul obținut pentru ramura de activitate Tirrenia a fost cel mai bun posibil nu sunt justificate. Potrivit CIN, prețul de achiziție ar putea fi considerat chiar mai ridicat decât prețul pieței. În special, CIN menționează faptul că unul dintre operatorii care și-au exprimat interesul față de cumpărarea ramurii de activitate Tirrenia, și anume […], a contestat prețul stabilit de expertul independent numit de minister pentru motivul că cifra respectivă (380 000 000 EUR) era prea ridicată ([81]). Potrivit CIN, aceasta înseamnă în mod implicit că un investitor privat a considerat prețul de achiziție plătit de CIN, care era, de fapt, superior celui stabilit de expert, ca fiind excesiv. În opinia CIN, faptul că procedura a condus la cel mai ridicat preț nu poate, prin urmare, să fie contestat.

(237) În orice caz, CIN subliniază că, în cazul unor oferte multiple pentru ramura de activitate Tirrenia, criteriul de atribuire a fost cel mai ridicat preț oferit. În plus, astfel cum s-a prevăzut în Decretul-lege 347/2003, prețul de achiziție nu putea, în niciun caz, să fie inferior prețului pieței stabilit în cadrul unei evaluări independente.

(238) La expirarea termenului de 15 martie 2011 pentru depunerea ofertelor ferme, CIN a fost singura societate care transmisese o ofertă de achiziție fermă valabilă, care respecta cerințele indicate în scrisoarea de procedură. În urma unei cereri adresate de comisarul extraordinar, la 14 aprilie 2011 CIN a prezentat clarificări suplimentare și o ofertă fermă finală pentru a alinia pe deplin oferta sa cu evaluarea realizată de expertul numit de minister. În acest context, în loc să atribuie imediat contractul către CIN, Tirrenia în AE a întreprins demersuri pentru a asigura cel mai ridicat grad de concurență între ofertanți. În consecință, oferta fermă a CIN a fost plasată în camera de date și toți ofertanții admiși în etapa de verificare prealabilă au fost invitați să prezinte oferte de achiziție mai bune. Totuși, la expirarea termenului-limită (care fusese prelungit până la 19 mai 2011) stabilit pentru această ultimă rundă de prezentare a ofertelor, nu a fost primită nicio ofertă.

(239) CIN precizează că cele de mai sus sunt confirmate de Tirrenia în AE, care, în comunicatul de presă menționat mai sus, publicat la 5 octombrie 2011, a raportat, de asemenea, următoarele: „în scopul comparării ofertelor și atribuirii contractului, singurul criteriu ar trebui să fie cel mai ridicat preț. În plus – în conformitate cu dispozițiile legale – prețul de vânzare nu poate, în niciun caz, să fie mai scăzut decât valoarea activelor pe piață, astfel cum a fost stabilită de o evaluare autorizată, efectuată de o instituție financiară importantă, desemnată în calitate de expert independent"; și „în ceea ce privește procedura de vânzare a Tirrenia, după ce Compagnia Italiana di Navigazione a transmis o ofertă de achiziție fermă, coerentă cu valoarea economică a activelor, pentru a asigura cel mai înalt grad de transparență a procedurii de achiziții, termenele și condițiile acestei oferte au fost prezentate tuturor celorlalți ofertanți, acordându-li-se suficient timp pentru a depune contraoferte; cu toate acestea, nu a fost primită nicio contraofertă".

([81]) Comisia a ținut seama și de acest fapt în procedurile sale privind fuziunea propusă între CIN și ramura de activitate Tirrenia (cauza M.6362, închisă mai târziu deoarece notificarea a fost retrasă de către părți).

5.2.5. *Cu privire la amânarea plății unei părți din prețul de achiziție*

(240) Cu privire la acest aspect, CIN a remarcat următoarele. Amânarea plății fără nicio dobândă privește numai suma de 180 000 000 EUR, din prețul total de achiziție de 380 100 000 EUR. CIN afirmă, de asemenea, că amânarea plății corespunde naturii obiectului vânzării, și anume un segment de activitate a cărui valoare efectivă depinde de plata efectivă, pe o perioadă de opt ani, a compensației prevăzute în noua convenție. CIN susține că acest aspect este, de asemenea, luat în considerare în raportul de evaluare elaborat de expertul independent cu privire la ramura de activitate Tirrenia ([82]).

(241) În plus, CIN precizează că amânarea parțială a plății fără aplicarea unei dobânzi a fost, de asemenea, parte a procedurii de achiziții în măsura în care oferta fermă a CIN, care a inclus această condiție, a fost pusă la dispoziție în camera de date. Toți ceilalți ofertanți au fost invitați de comisarul extraordinar să depună o ofertă cu un preț mai ridicat. Întrucât nu au fost primite astfel de oferte, CIN susține că vânzătorul a obținut cele mai bune condiții de plată disponibile efectiv pe piață. Cu alte cuvinte, în opinia CIN, includerea unei amânări parțiale a plății fără aplicarea unei dobânzi a reprezentat, în acest caz, opțiunea cea mai favorabilă și, de fapt, singura opțiune care permitea obținerea plății unui preț pe măsura valorii ramurii de activitate Tirrenia.

5.2.6. *Cu privire la compensația pentru obligația de serviciu public care trebuie plătită CIN în temeiul noii convenții*

(242) CIN constată că, la momentul prezentării observațiilor sale (mai exact, în martie 2013), era singurul operator activ pe aproape toate rutele acoperite de noua convenție. Numai pe ruta de servicii mixte dintre Napoli și Palermo (care este exploatată în temeiul convenției numai în extrasezon) există un alt operator activ, și anume Grandi Navi Veloci, din 2011 (în colaborare cu SNAV, care era deja activ pe această rută înainte de 2011). Cu toate acestea, CIN consideră că acest operator nu oferă servicii comparabile cu ale sale. Cu excepția acestei rute, CIN consideră că, având în vedere absența concurenților pe rutele acoperite de noua convenție, nu poate exista o denaturare a concurenței și un efect asupra schimburilor comerciale din cadrul Uniunii. Prin urmare, compensația plătită pe baza noii convenții nu ar putea, în opinia sa, să constituie ajutor de stat (cu excepția rutei Napoli-Palermo, din câte se poate presupune).

(243) În plus, CIN susține, de asemenea, că compensația plătită în temeiul noii convenții nu îi oferă niciun avantaj economic. În special, CIN consideră că cele patru criterii Altmark sunt respectate și că îndoielile Comisiei în această privință nu sunt justificate. CIN afirmă că nu există operatori concurenți pe rutele relevante și că această situație, în sine, ar justifica atât nevoia de a impune obligații de serviciu public asupra CIN, cât și compensarea corespunzătoare a acesteia. CIN adaugă că, în orice caz, prezența temporară a unui operator „concurent” ([83]) pentru CIN pe rutele care fac obiectul compensației pentru obligația de serviciu public în temeiul noii convenții nu ar reduce, în sine, obligațiile de serviciu public ale CIN în legătură cu rutele în cauză. Deși CIN trebuie să garanteze continuitatea serviciului pe aceste rute, operatorii „concurenți” au libertatea de a-și reduce, suspenda sau anula serviciile programate. În plus, spre deosebire de CIN, acești operatori pot decide în deplină libertate cu privire la frecvența, capacitatea, calitatea și tarifele serviciilor lor.

(244) În ceea ce privește al treilea criteriu Altmark, CIN nu este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia prima de risc de 6,5 % ar fi prea ridicată deoarece CIN nu și-ar asuma riscuri care, în mod normal, ar reveni operatorului serviciului. În această privință, CIN precizează că i se impun menținerea neschimbată a frecvențelor minime ale serviciilor și aplicarea plafoanelor tarifare stabilite în noua convenție, chiar și în cazurile în care cererea de pe piață nu justifică aceste frecvențe sau când se demonstrează că plafoanele tarifare sunt prea scăzute și nesustenabile din punct de vedere economic. Prin urmare, CIN consideră că își asumă un risc, legat de nesiguranța cererii pieței, care

([82]) În special, CIN menționează pagina 6 din raport, unde expertul clarifică faptul că intervalul aferent valorii segmentului de activitate „a fost identificat pe baza ipotezei aplicării continue a convenției privind serviciile publice între segmentul de activitate și statul italian și pe baza plății contribuțiilor corespunzătoare în conformitate cu proiectul de convenție aplicabil și reflectate în mod specific în planul privind segmentul pe baza intervalului. […] Cu titlu de exemplu, o reducere de 10 % a contribuțiilor ar putea determina, în cazul menținerii neschimbate a tuturor celorlalte ipoteze din planul întocmit de conducerea întreprinderii, o scădere a intervalului egală cu aproximativ 35,0 milioane EUR.”

([83]) CIN subliniază că serviciile ocazionale oferite efectiv de operatorii „concurenți” sunt absolut incomparabile – fie din punctul de vedere al frecvenței legăturilor (care, în cazul în care există, sunt esențialmente limitate la sezonul de vârf), fie din perspectiva frecvențelor oferite – cu serviciile garantate de CIN pe baza obligațiilor de serviciu public prevăzute în noua convenție.

nu afectează ceilalți operatori ([84]). De asemenea, CIN trebuie să suporte, pe o durată de cel puțin trei ani, costul posibilelor modificări ale variabilelor economice de referință (care au fost utilizate pentru a stabili compensația publică), ceea ce ar conduce la o compensație publică insuficientă pentru a acoperi obligațiile de serviciu public. În cazul în care există circumstanțe grave și neprevăzute (precum o criză specifică sectorului), CIN trebuie să accepte venituri reduse sau cheltuieli mai mari (fără costul combustibilului) care afectează până la 3 % din veniturile/costurile estimate și, în orice caz, trebuie să accepte venituri reduse sau cheltuieli mai mari în primul an din fiecare perioadă de operare de trei ani (a se vedea considerentul 107). De asemenea, CIN subliniază că parametrii economici pe baza cărora a fost stabilită compensația au fost determinați având în vedere situația de pe piață din 2009. Potrivit CIN, numărul de călători transportați a scăzut de atunci, iar costurile (de exemplu, taxele de port și cheltuielile, costurile cu asigurarea și întreținerea) au crescut. Pentru aceste motive, CIN consideră că prima de risc primită nu poate conduce la supracompensare și, prin urmare, că al treilea criteriu Altmark este respectat.

(245) În ceea ce privește îndoielile Comisiei cu privire la al patrulea criteriu Altmark, CIN precizează următoarele. Procedura de achiziții a vizat numai activele întreprinderii strict necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în noua convenție (și nu întreprinderea în ansamblu, după cum se sugera în decizia din 2012). Această procedură de achiziții a fost, potrivit CIN, derulată prin intermediul unei licitații transparente, necondiționate și nediscriminatorii, care a permis obținerea celui mai bun preț de vânzare posibil în mod realist. CIN consideră că aceasta a permis ofertantului câștigător să îndeplinească obligațiile de serviciu public prevăzute în noua convenție în cel mai eficient mod posibil, folosind (numai) activele necesare și esențiale pentru prestarea serviciilor respective. CIN nu este de acord nici cu opinia Comisiei potrivit căreia ofertanții potențiali dotați deja cu navele și echipajele proprii ar fi putut presta serviciul la un cost mai redus. În această privință, CIN precizează că acești operatori ar fi utilizat, în mod normal, navele respective pentru a-și presta propriile servicii și că acestea nu ar fi fost, prin urmare, disponibile pentru a presta servicii suplimentare, precum cele incluse în procedura de achiziții. Aceasta ar fi situația cu atât mai mult atunci când există constrângeri stricte privind capacitatea navelor și frecvența serviciilor, astfel cum prevede noua convenție. Pentru toate motivele enumerate mai sus, CIN concluzionează că al patrulea criteriu Altmark este, de asemenea, îndeplinit.

(246) Chiar dacă CIN consideră că compensația plătită pe baza noii convenții nu constituie ajutor de stat, aceasta a răspuns, pentru motive legate de exhaustivitate, și la îndoielile Comisiei referitoare la compatibilitatea acestei compensații cu piața internă. În special, CIN afirmă că această măsură, dacă ar constitui ajutor de stat, ar îndeplini condițiile din Decizia SIEG din 2011. În această privință, CIN precizează că durata noii convenții este mai mică de zece ani, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (2) din Decizia SIEG din 2011. În plus, toate rutele exploatate în temeiul noii convenții (după caz, numai în extrasezon) ar fi avut mai puțin de 300 000 de călători în anii 2010 și 2011 (cei doi ani anteriori atribuirii) și, prin urmare, ar respecta articolul 2 alineatul (1) litera (d) din Decizia SIEG din 2011. În sfârșit, CIN face referire la răspunsul său referitor la primul și la cel de al treilea criteriu Altmark pentru a aborda îndoielile Comisiei cu privire la caracterul de SIEG autentice și la proporționalitatea compensației acordate.

5.2.7. *Cu privire la continuitatea economică (absența continuității economice) între Tirrenia și CIN*

(247) CIN precizează că, în esență, Comisia a dezvoltat noțiunea de continuitate economică între două societăți, în contextul ajutorului de stat, pentru cazuri specifice în care societățile care beneficiază de ajutor au transferat partea (părțile) care generează profit din întreprinderile lor către alte societăți pe care le dețin sau le controlează, chiar și indirect. Având în vedere acest lucru, CIN consideră că privatizarea ramurii de activitate Tirrenia este integral exclusă din domeniul de aplicare al acestui test, întrucât nu există relații organizaționale sau de altă natură între Tirrenia (și, în general, fostul Tirrenia Group) și CIN.

(248) În plus, CIN subliniază că ar exista unele cazuri, puține și discutabile, în care testul continuității economice a fost aplicat, de asemenea, de către Comisie cu privire la transferul activelor sau al societăților între entități independente, fără nicio relație la nivel de participații. Însă, chiar dacă testul s-ar aplica în cazul de față (fapt contestat de CIN), CIN susține că nu s-ar constata nicio continuitate economică, pentru motivele următoare.

([84]) CIN consideră că acest risc este deosebit de relevant deoarece nu are drepturi exclusive și, așadar, nu are certitudinea prestării serviciilor pe o bază exclusivă.

(249) În primul rând, nu există o identitate sau un raport organizațional între CIN și singurul proprietar al Tirrenia, Fintecna, societate deținută în totalitate de Ministerul Economiei și Finanțelor din Italia. În al doilea rând, obiectul vânzării include numai acele active și contracte care sunt esențiale, din punct de vedere funcțional, pentru prestarea serviciului public. În al treilea rând, criteriul de atribuire a fost cel mai ridicat preț. În al patrulea rând, cumpărarea de către CIN a ramurii de activitate Tirrenia este considerată ca făcând parte dintr-o „logică antreprenorială" deosebită și ca fiind bazată pe un plan de afaceri cu premise diferite de cele ale Tirrenia. În special, CIN intenționează să aplice un plan vast de restabilire a eficienței ramurii de activitate Tirrenia. În sfârșit, nu există un transfer automat al angajaților către CIN și nici menținerea drepturilor dobândite ale angajaților, ci numai obligația CIN de a păstra timp de doi ani nivelurile de personal necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

5.2.8. *Alte informații transmise de CIN*

(250) La solicitarea Comisiei, CIN a furnizat date detaliate privind rutele pe care le-a exploatat în perioada 20 iulie 2012-31 decembrie 2012, atât în regim de serviciu public, cât și ca operator privat. Informațiile transmise au inclus, printre alte elemente, următoarele:

1. Sezonul în care ruta este exploatată (de exemplu, sezon de vârf sau extrasezon, pe tot parcursul anului);
2. Denumirea și tonajul navei (navelor) utilizate pentru exploatarea acestei rute;
3. Numărul mediu de călători pe călătorie;
4. Volumul mediu de mărfuri (în tone) pe călătorie;
5. Veniturile totale medii pe călătorie (în EUR);
6. Numărul mediu de angajați pe călătorie ([85]).

(251) În plus, CIN a furnizat, de asemenea, lista rutelor pe care avea de îndeplinit o obligație de serviciu public, inclusiv domeniul de aplicare al acesteia din punctul de vedere al perioadelor din an, precum și tonajul brut minim pentru nava (navele) utilizată (utilizate) pe fiecare rută. În sfârșit, CIN a reiterat unele dintre argumentele prezentate în răspunsul său din 1 martie 2012 la decizia din 2011, în special cu privire la procedura de privatizare, susținând că faptele cazului arată că nu i s-a acordat niciun avantaj ca urmare a grupării obligațiilor de serviciu public cu activele necesare pentru îndeplinirea acestor obligații și că nu au fost implicate condiții care să afecteze negativ prețul de vânzare ([86]).

5.3. **Observații din partea Pan Med**

(252) În răspunsul său la decizia din 2011, Pan Med a susținut că concurenții prestau servicii zilnic pe rutele Genova-Porto Torres și Napoli-Palermo, în pofida afirmațiilor Italiei potrivit cărora niciun concurent al Tirrenia nu presta servicii similare din punctul de vedere al frecvenței și al continuității.

(253) În special, potrivit Pan Med, timp de cel puțin zece ani, Grandi Navi Veloci a exploatat ruta Genova-Porto Torres, iar SNAV ruta Napoli-Palermo (din 2011 în cooperare cu Grandi Navi Veloci). În plus, Moby ar oferi legături între Livorno și Cagliari. Prin urmare, Tirrenia nu ar fi singurul operator pe această legătură. De asemenea, Pan Med a susținut că serviciile de transport exclusiv de marfă de la Napoli la Cagliari, de la Ravenna la Catania și de la Livorno la Cagliari nu pot constitui SIEG autentice în măsura în care acestea nu asigură continuitatea teritorială, ci reprezintă doar o rută alternativă pentru vehiculele de transport maritim de marfă care, în absența legăturilor respective, ar fi direcționate prin alte servicii de transport de marfă existente. Pan Med se concentrează, în principal, pe legăturile cu Sicilia și menționează alternativele oferite autovehiculelor pentru traversarea Strâmtorii Messina cu feribotul. În sfârșit, Pan Med a susținut că presupusele tarife scăzute pentru transportul de marfă aplicate de Tirrenia pe aceste rute reprezintă un obstacol în calea intrării altor operatori pe această piață.

([85]) Acesta a inclus numai numărul de membri ai echipajului (personal la bord, dar și când sunt în concediu sau în afara orelor de program), fără a specifica numărul angajaților auxiliari și al angajaților de pe uscat alocat pentru fiecare rută. CIN subliniază, de asemenea, că reglementările aplicabile oferă indicații exacte cu privire la timpul de lucru, siguranța și securitatea personalului, pentru a asigura un număr suficient și o calitate adecvată a membrilor echipajului pentru fiecare legătură.

([86]) A se vedea secțiunile 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 și 5.2.4 pentru mai multe detalii.

(254) În răspunsul său la decizia din 2012, Pan Med a susținut că a intenționat să înceapă exploatarea noilor rute, dar concurența era împiedicată de ajutorul incompatibil acordat societăților din fostul Tirrenia Group și achizitorilor lor. Următoarele considerente sintetizează observațiile Pan Med, care fac referire fie numai la Tirrenia, fie la toate societățile din fostul Tirrenia Group.

(255) În ceea ce privește ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar, Pan Med a susținut că, începând cu 28 august 2011 – data până la care ajutorul respectiv ar fi trebuit să fie încheiat – și până la rambursare, survenită după aproximativ un an și două luni, aceste două societăți au beneficiat de ajutor pentru salvare ilegal și neregulamentar. În special, ajutorul pentru salvare nu ar fi respectat Liniile directoare pentru salvare și restructurare și nu ar fi făcut parte dintr-un plan de restructurare cuprinzător. Prin urmare, în opinia Pan Med, acesta a constituit ajutor pentru funcționare acordat Tirrenia și Siremar.

(256) În ceea ce privește noile convenții, Pan Med și-a prezentat observațiile referitoare la natura de SIEG autentice prestate de CIN și Compagnia delle Isole (CdI). Pan Med a susținut că nici nevoile zonelor implicate, în ceea ce privește mobilitatea comunităților locale, nici nevoile legate de dezvoltarea economică nu ar mai putea justifica acordarea compensației publice acestor operatori. Pan Med a subliniat că obiectivul asigurării continuității teritoriale nu ar trebui abordat prin grupuri de rute selectate arbitrar, care, în acest caz, nu au părut să reflecte interesul general.

(257) Scrisoarea a inclus, de asemenea, sinteza proprie a Pan Med cu privire la situația concurențială pe rutele de cabotaj deservite în regim de serviciu public de CIN și CdI. Pan Med a concluzionat pe baza acestei analize generale că, pe multe dintre aceste rute ([87]), sunt prezenți operatori concurenți care, în opinia sa, ar presta servicii comparabile. Aceasta ar arăta că piața este cu adevărat capabilă să îndeplinească obligațiile de serviciu public care au fost încredințate CIN și CdI. În plus, Pan Med a subliniat că, pentru unele dintre rute, CIN primește compensație numai pentru serviciile prestate în extrasezon, fiind liberă să stabilească tarifele în sezonul de vârf. Potrivit Pan Med, această situație ar crea o subvenționare încrucișată necuvenită din fonduri publice.

(258) Pan Med a afirmat, de asemenea, că insula Sicilia este deservită, în prezent, în mod adecvat de șase aeroporturi ([88]). În special, legăturile aeriene dintre regiunea Sicilia și Italia continentală ar fi (i) comparabile, din punctul de vedere al frecvenței, continuității și regularității, cu serviciile de transport maritim care primesc compensație publică și (ii) suficiente pentru a asigura mobilitatea comunităților locale. În ceea ce privește argumentul referitor la dezvoltarea economică, Pan Med a subliniat că majoritatea transporturilor de marfă din Italia se desfășoară pe cale rutieră și că legăturile cu Sicilia sunt bine dezvoltate prin Strâmtoarea Messina. În plus, multe dintre legăturile maritime subvenționate nu ar fi către sau dinspre zone îndepărtate.

(259) Pe lângă cele de mai sus, Pan Med susține că compensația pentru prestarea serviciului public permite operatorilor să realizeze profituri care sunt mai mult decât rezonabile și, prin urmare, nu ar îndeplini al treilea criteriu Altmark. Pan Med a oferit exemplul unui calcul al costurilor și veniturilor pe ruta Ravenna-Catania în 2010, care, se pare, ar fi avut ca rezultat un profit de 8,3 milioane EUR ([89]) și, prin urmare, o supracompensație pentru operatorul acestei rute, și anume Tirrenia. Pan Med consideră, de asemenea, că prima de risc de 6,5 % prevăzută de Directiva CIPE nu este justificată, întrucât CIN nu și-ar asuma niciun risc de afaceri.

(260) Pan Med descrie, ulterior, o serie de noi rute pe care intenționează să opereze, inclusiv legătura Augusta-Ravenna. Pan Med a susținut că, în acest mod, ar oferi un serviciu continuu de-a lungul coridorului adriatic, asigurând legături către și dinspre Sicilia, oferind o capacitate de transport mai mare pentru marfă și legături mai cuprinzătoare către continent. Prin urmare, Pan Med a susținut că forțele pieței sunt suficiente pentru prestarea SIEG încredințat CIN pe ruta Ravenna-Catania. Printre altele, Pan Med a prezentat un argument similar pentru ruta sa planificată Gaeta-Termini Imerese, care ar fi în concurență cu ruta Napoli-Palermo operată de CIN.

([87]) În special, Pan Med a menționat că Grimaldi a prestat servicii de transport de marfă pe rutele Ravenna-Catania, Salerno-Cagliari, Palermo-Cagliari și Trapani-Cagliari. Potrivit Pan Med, Moby și Sardinia Ferries operau pe ruta Civitavecchia-Olbia în regim sezonier, în timp ce Moby ar fi operat pe parcursul întregului an pe ruta Genova-Olbia. Pan Med susține că Moby ar fi operat, de asemenea, pe o legătură săptămânală între Civitavecchia și Arbatax.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, precum și aeroporturile Lampedusa și Pantelleria.

([89]) Comisia nu va evalua în continuare, în prezenta decizie, această afirmație nefondată, întrucât conturile analitice furnizate de autoritățile italiene arată că Tirrenia a înregistrat o pierdere pe această rută în 2010.

(261) În ceea ce privește amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru ramura de activitate Tirrenia, Pan Med afirmă că opțiunea de a plăti în tranșe nu a fost prevăzută în cererea de exprimare a interesului pentru cumpărarea ramurii de activitate Tirrenia și nici nu a fost anunțată de comisarul extraordinar al Tirrenia sau de consilierul (consilierii) acestuia. Dacă ar fi știut de posibilitatea de a plăti prețul în tranșe, Pan Med susține că ar fi evaluat în mod serios posibilitatea de a achiziționa ramura de activitate Tirrenia. În plus, Pan Med precizează că își exprimase, față de Tirrenia în AE, și interesul de a achiziționa numai divizia Adriatica a Tirrenia, dar nu a primit niciun răspuns.

(262) În sfârșit, în concluziile răspunsului său la decizia din 2012, Pan Med a susținut că este de părere că există o continuitate economică între Tirrenia și CIN. Pentru acest motiv, Pan Med consideră că CIN ar trebui să ramburseze presupusul ajutor incompatibil.

5.4. **Observații din partea Grandi Navi Veloci**

(263) Grandi Navi Veloci a prezentat observații privind următoarele: (i) presupusa încălcare a articolului 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim; (ii) compensația anuală pentru obligația de serviciu public; (iii) privatizarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar; (iv) prioritatea la acostare acordată Saremar; (v) alte măsuri de ajutor acordate în contextul privatizărilor; (vi) caracterul ilegal al ajutorului deja acordat și necesitatea de a suspenda și a recupera provizoriu ajutorul ([90]). Majoritatea acestor observații sunt legate numai de cazul specific al societății Saremar, care nu face obiectul prezentei decizii. În următoarele considerente sunt sintetizate observațiile cele mai relevante pentru prezenta decizie.

(264) În ceea ce privește privatizarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar, Grandi Navi Veloci a fost de acord cu opinia preliminară a Comisiei, exprimată în decizia din 2011, potrivit căreia procedura nu ar fi fost suficient de transparentă și necondiționată pentru a exclude existența ajutorului. În plus, societatea a susținut că autoritățile italiene amânau pe termen nedeterminat privatizarea societăților din Tirrenia Group, în pofida garanțiilor oferite, se pare, Comisiei pe parcursul anilor și formalizate în decizia din 2001 (în considerentele 4 și 12 din aceasta) și în decizia din 2004 (în considerentele 5 și 45 din aceasta). societatea a susținut că perspectivele viitoarei privatizări au fost utilizate ca mijloc de negociere cu Comisia, pentru a permite plata compensației pentru obligația de serviciu public către societățile din Tirrenia Group până în 2008.

(265) În ceea ce privește prioritatea la acostare, societatea a citat două decizii (*segnalazioni*) ale AGCM, care prevăd că această prioritate poate avea un impact negativ asupra concurenței, îndeosebi dacă beneficiarul are un drept exclusiv asupra locurilor în dană care sunt cele mai valoroase din punct de vedere economic. societatea nu a contestat opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia măsura nu constituie ajutor de stat întrucât nu există o pierdere la nivelul resurselor de stat. Totuși, Grandi Navi Veloci a susținut că transferul priorității la acostare către noii proprietari ai societăților din fostul Tirrenia Group, astfel cum este prevăzut la articolul 19-*ter* alineatul (21) din Legea din 2009, constituie, în sine, o încălcare a articolului 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(266) La cererea Comisiei, GNV a furnizat, de asemenea, date detaliate privind propria sa activitate pe rutele exploatate de Tirrenia/CIN în regim de serviciu public. În specia, GNV a explicat că a operat pe următoarele rute:

— Genova-Porto Torres: pe parcursul întregului an, în 2009 și 2010, în perioada 1 ianuarie 2011-5 noiembrie 2011 și în perioada 30 martie 2012-16 septembrie 2012;

— Genova-Olbia (numai în sezonul de vârf): în perioadele 22 mai 2009-5 octombrie 2009, 28 mai 2010-3 octombrie 2010, 27 mai 2011-18 septembrie 2011 și 1 iunie 2012-15 septembrie 2012;

— Napoli-Palermo: nu a fost activă pe această rută în anii 2009 și 2010, în 2011 în perioada mai-decembrie și pe tot parcursul anului 2012.

(267) În ceea ce privește ruta Genova-Porto Torres, GNV a precizat că și-a redus serviciile (inclusiv frecvența acestora) în 2012, după ce Saremar a intrat pe piață. Pe ruta Napoli-Palermo, GNV a început să opereze, în 2012, două legături zilnice (una de noapte și una de zi) de-a lungul întregului an. GNV a susținut că serviciile sale pe aceste rute sunt echivalente celor oferite de Tirrenia/CIN. Răspunsurile GNV au arătat, de asemenea, că, pe ruta Napoli-Palermo, această societate a folosit următoarele nave: SNAV Sardegna (construită în 1989), SNAV Campania (construită în 1974), SNAV Lazio (construită în 1989) și numai în 2011 și nava Finn Forest (construită în 1978).

([90]) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

6. **INFORMAȚII TRANSMISE DE GRIMALDI**

(268) Grimaldi a transmis mai multe seturi de informații, toate depășind termenele procedurale stabilite pentru prezentarea de către părțile terțe interesate a opiniilor lor cu privire la decizia din 2011 și decizia din 2012. Niciunul dintre aceste seturi de informații nu a fost transmis prin completarea formularului obligatoriu de plângere menționat la articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([91]). Totuși, Comisia va rezuma în următoarele secțiuni informațiile transmise și va oferi un răspuns la acestea în secțiunea 7.4.

6.1.1. **Primul set de informații transmise (februarie 2016)**

(269) La 12 februarie 2016, Grimaldi a transmis Comisiei un set de informații privind atât compensația acordată CIN în temeiul noii convenții, cât și un presupus abuz de poziție dominantă (în temeiul articolului 102 din TFUE), fără a oferi însă documente justificative. Scrisoarea a fost transmisă și AGCM. Elementele cele mai relevante pentru prezenta decizie sunt sintetizate mai jos.

(270) În ceea ce privește elementele din scrisoare referitoare la ajutorul de stat, Grimaldi a susținut că CIN ar fi supracompensată pentru îndeplinirea presupuselor sale obligații de serviciu public. Grimaldi a oferit următoarele argumente.

(271) În primul rând, valoarea fixă a compensației a fost calculată pe baza unor ipoteze, se pare învechite și eronate, privind costurile, în special costurile cu combustibilul. Astfel, Grimaldi a considerat, mai exact, că acestea din urmă, care ar reprezenta aproximativ 30 % din costurile cu transportul, au scăzut drastic în perioada 2012-2016 și, prin urmare, compensația ar fi trebuit, în opinia sa, să fie ajustată (și anume, diminuată) în mod corespunzător ([92]).

(272) În al doilea rând, Grimaldi a susținut, de asemenea, că numeroase inițiative agresive de marketing și reduceri operate de CIN au fost posibile numai ca urmare a supracompensării în temeiul noii convenții. În special, Grimaldi a subliniat că, în februarie 2016, CIN și Moby au prezentat două oferte promoționale identice, sugerând astfel că atât CIN, cât și Moby operau, în esență, pe baza unei strategii de afaceri integrate și că CIN subvenționa în mod încrucișat ofertele și promoțiile Moby din presupusa supracompensare rezultată din noua convenție.

(273) În al treilea rând, Grimaldi a arătat că, pentru unele dintre rutele incluse în noua convenție, CIN opera efectiv ca o societate de monopol, în timp ce pe alte rute concurentul principal era chiar Moby. Prin urmare, Grimaldi susține că, în urma achiziționării de către Onorato Partecipazioni a controlului exclusiv asupra CIN și Moby, permisă de AGCM prin hotărârea sa nr. 25773, concurența a dispărut efectiv pentru CIN pe rutele pe care Moby fusese anterior singurul său concurent. Prin urmare, potrivit Grimaldi, prima de risc inclusă în calcularea compensației acordate CIN în temeiul noii convenții ar trebui redusă, întrucât aceasta era menită să remunereze riscul suplimentar asumat de CIN pentru aceste rute pe care nu îndeplinea obligația de serviciu public în condiții de exclusivitate. În plus, Grimaldi a subliniat că, în hotărârea AGCM nr. 25773 punctele 47 și 56, faptul că CIN primește „subvenții publice considerabile" ca urmare a obligațiilor sale de serviciu public a fost considerat ca reprezentând o barieră în calea intrării unor potențiali concurenți pe piețele pe care concentrarea CIN/Moby crea efectiv o poziție dominantă apropiată de monopol ([93]).

(274) Grimaldi a considerat, de asemenea, că nu exista o nevoie reală de SIEG cel puțin pe unele dintre rutele pe care erau prezenți concurenții, în special pe legăturile Genova-Olbia și Civitavecchia-Olbia, pe care opera chiar Moby. Potrivit Grimaldi, aceasta sugerează că prezența comună a CIN și Moby pe cele două rute era suficient de stabilă pentru a pune sub semnul întrebării nevoia unui SIEG, cel puțin în anii respectivi.

(275) În ceea ce privește presupusul abuz de poziție dominantă, Grimaldi evidențiază mai multe practici de piață abuzive și de retorsiune, aplicate de CIN și Moby împotriva clienților lor care operau în sectorul transporturilor și care începeau să folosească serviciile concurenților Moby și CIN pe mai multe rute. Grimaldi arată, de asemenea, că presupusa compensație excesivă acordată CIN în temeiul noii convenții i-a oferit acestei societăți mijloacele financiare pentru a se implica în practici restrictive împotriva potențialilor noi actori de pe piață.

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

([92]) În plus, Grimaldi contestă faptul că, întrucât revizuirea echilibrului economic și financiar al noii convenții are loc o dată la trei ani și, se pare, pe o bază voluntară, nu există, esențialmente, nicio posibilitate de a ține seama de variațiile costurilor cu combustibilul atunci când se stabilește compensația.

([93]) Acest punct este detaliat în continuare de AGCM în hotărârea sa nr. 27 053 punctele 198-207. A se vedea secțiunea 6.2 pentru mai multe detalii.

(276) În sfârșit, Grimaldi a susținut că ajutorul acordat CIN este ilegal întrucât Italia nu a respectat clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE și a sugerat că Comisia ar trebui să adopte o decizie prin care să solicite Italiei să suspende plata ajutorului și să recupereze provizoriu ajutorul (cel puțin partea corespunzătoare presupusei supracompensații) în temeiul articolului 13 din Regulamentul (UE) 2015/1589.

6.1.2. **Hotărârea nr. 27053 a AGCM din 28 martie 2018**

(277) La 28 martie 2018, AGCM a pronunțat hotărârea nr. 27053 și ca urmare a scrisorii trimise de Grimaldi (a se vedea considerentul 269), concluzionând că, în perioada cuprinsă între 28 septembrie 2015 și data adoptării hotărârii (și anume, 28 februarie 2018), atât CIN, cât și Moby au abuzat de poziția lor dominantă în temeiul articolului 102 litera (b) din TFUE pe mai multe rute de transport de marfă și mixte dintre Italia continentală și Sardinia, inclusiv pe următoarele:

1. Genova-Porto Torres,
2. Olbia-Genova,
3. Olbia-Civitavecchia,
4. Livorno-Cagliari,
5. Cagliari-Civitavecchia.

(278) Comportamentul anticoncurențial a vizat cele cinci rute de mai sus, care sunt acoperite de noua convenție, într-o perioadă în care respectivele obligații de serviciu public erau în vigoare. Acest comportament a inclus refuzarea accesului la nave pentru furnizorii de servicii de transport, inclusiv în cazul bunurilor perisabile. Pentru această încălcare a normelor în materie de concurență, CIN și Moby au trebuit să plătească o amendă în valoare de 29 202 673,73 EUR.

(279) Hotărârea nr. 27 053 a AGCM a făcut obiectul unui recurs la tribunalul administrativ regional (*Tribunale Amministrativo Regionale*, „TAR"), iar amenda a fost, în consecință, suspendată. La 4 iunie 2019, TAR a pronunțat hotărârea nr. 7175/2019, anulând parțial hotărârea nr. 27 053 a AGCM și solicitând AGCM să redeschidă ancheta și să recalculeze amenda.

6.3. **Al doilea set de informații transmise (mai 2018)**

(280) La 29 mai 2018, Grimaldi a transmis Comisiei un nou set de informații, bazate în mare parte pe hotărârea nr. 27056 a AGCM, reiterând solicitările formulate deja în primul set de informații transmis și prezentând unele argumente suplimentare în sprijinul acestora, sintetizate mai jos.

(281) În primul rând, în ceea ce privește presupusa supracompensație în temeiul noii convenții, Grimaldi a susținut că Ministerul Transporturilor din Italia ar fi criticat practica descrisă în considerentul 272, deoarece aceasta risca să pericliteze sustenabilitatea financiară a noii convenții și reprezenta, se pare, o confuzie inoportună a costurilor și veniturilor între cele două societăți. De aici, Grimaldi a dedus și că CIN nu respecta separarea obligatorie a conturilor.

(282) În al doilea rând, în ceea ce privește autenticitatea SIEG, Grimaldi a susținut că există mai mulți operatori pe unele dintre rutele vizate de obligațiile de serviciu public, punând astfel sub semnul întrebării existența unui SIEG autentic. În special, Grimaldi a susținut că Moby, GNV, Forship, Grendi și Grimaldi însuși operează, în diferite perioade pe parcursul anului, rute care ar putea fi considerate echivalente celor oferite de CIN în temeiul noii convenții (uneori numai către porturi alternative).

(283) În plus, Grimaldi a susținut că CIN a încălcat în repetate rânduri condițiile convenției. În special, conform deciziei nr. 27 053 a AGCM, pe mai multe rute către și dinspre Sardinia, acoperite de obligațiile de serviciu public, operatorilor de transport li s-a refuzat sistematic îmbarcarea sau li s-au aplicat condiții de piață defavorabile, ca o modalitate de a descuraja intrarea unor noi actori pe piață în ceea ce privește deservirea unora dintre aceste rute, actori printre care se numără Grimaldi însuși și Grendi. În pofida abuzului de poziție dominantă, CIN a considerat că aceasta arată că CIN nu prestează, de fapt, un SIEG autentic, cel puțin în ceea ce privește transportul de marfă, întrucât nu a asigurat nicio continuitate teritorială pentru operatorii de transport respectivi. În schimb, Grimaldi consideră că CIN utilizează pur și simplu compensația pentru obligația de serviciu public pentru a abuza de poziția sa dominantă împreună cu Moby.

(284) În al treilea rând, Grimaldi consideră că întârzierea la plata primei tranșe a prețului reportat pentru ramura de activitate Tirrenia, în valoare de 55 de milioane EUR, conferă CIN un avantaj suplimentar [a se vedea considerentul 88 litera (b)].

6.4. **Al treilea set de informații transmise (septembrie 2018)**

(285) La 18 septembrie 2018, Grimaldi a transmis un alt set de informații adresate Ministerului Transporturilor din Italia, AGCM și Comisiei. În acest set, Grimaldi a informat Ministerul Transporturilor și AGCM cu privire la fuziunea planificată între CIN și Moby și a solicitat autorităților italiene să intervină în limitele competențelor lor. Grupul Moby a anunțat această fuziune în raportul său bianual din 30 iunie 2018, precizând că actul relevant urma să fie semnat până în noiembrie 2018 și că fuziunea va intra în vigoare începând cu 1 ianuarie 2018 (a se vedea considerentul 83).

(286) Grimaldi a susținut că această fuziune ar contraveni deciziei AGCM din 23 septembrie 2013 care prevedea, se pare, că o fuziune între Moby și CIN încalcă obligațiile CIN privind „separarea societăților" prevăzute la articolul 8 alineatul (2-*bis*) din Legea nr. 287/90 (care a fost introdusă prin articolul 11 alineatul (3) din Legea 57/2001) ([94]). În temeiul acestei norme, SIEG și activitățile comerciale nu pot fi prestate de aceeași societate, ci trebuie furnizate de societăți separate (chiar dacă fac parte din același grup). Pentru acest motiv, Grimaldi a solicitat AGCM să intervină și să penalizeze cele două societăți în temeiul articolului 8 alineatul (2-*sexies*), inclusiv pe baza practicii decizionale anterioare din cazuri similare.

(287) În plus, Grimaldi a susținut că fuziunea ar conduce la o încălcare a convenției din 18 iulie 2012. În special, Grimaldi a susținut că fuziunea ar încălca cerința de a ține conturi separate și analitice pentru costurile și veniturile legate de fiecare rută de servicii publice. Potrivit Grimaldi, ca urmare a articolului 22 din noua convenție, această cerință trebuie să fie interpretată în lumina articolului 8 alineatul (2-*bis*) din Legea nr. 287/90, care impune separarea deplină a societăților și nu doar simpla separare a conturilor. Într-adevăr, Grimaldi a susținut că fuziunea ar permite CIN să subvenționeze încrucișat serviciile comerciale prestate de ea însăși sau de Moby și ar împiedica ministerul să controleze în mod adecvat utilizarea subvențiilor publice.

(288) În sfârșit, Grimaldi a îndemnat Comisia să închidă procedura oficială de investigare.

6.5. **Alte informații transmise (octombrie și noiembrie 2018)**

(289) La 9 octombrie 2018, Grimaldi a transmis noi informații Ministerului Transporturilor din Italia și AGMC, trimițând o copie și Comisiei în scopul informării. În scrisoarea respectivă, Grimaldi se concentrează pe majorarea prețurilor anunțate de Moby și CIN, se pare pentru a compensa creșterea costurilor cu combustibilul. Grimaldi a afirmat că majorările sunt mai pronunțate pe rutele pe care Moby/CIN ar opera, se pare, din poziție de monopol (Genova-Olbia, Genova-Porto Torres), respectiv mai moderate pe rutele pe care Moby/CIN ar concura cu Grimaldi (Napoli-Catania, în timp ce Grimaldi operează pe ruta Salerno-Catania). În plus, Grimaldi a precizat că majorările prețurilor nu sunt proporționale cu lungimea rutei, după cum ar trebui să fie dacă ar urmări, într-adevăr, să contracareze creșterea costurilor cu combustibilul. Pentru aceste motive, Grimaldi a solicitat:

(a) AGCM să verifice presupusul caracter abuziv și anticoncurențial al majorării prețurilor de către Moby și CIN (care ar reprezenta, se pare, o încălcare a condițiilor din decizia nr. 27053 a AGCM din 28 februarie 2018);

(b) AGCM să oprească fuziunea prin încorporarea Moby în CIN (după cum a solicitat deja în setul de informații transmis anterior, la 18 septembrie 2018);

(c) Ministerului Transporturilor să verifice compatibilitatea majorărilor prețurilor aplicabile CIN cu condițiile din noua convenție.

(290) La 20 noiembrie 2018, Grimaldi a trimis un alt set de informații către AGCM și o copie a scrisorii respective către Ministerul Transporturilor din Italia și Comisie. În setul respectiv, Grimaldi a reiterat solicitarea sa adresată autorității italiene din domeniul concurenței privind stoparea fuziunii planificate între Moby și CIN. Grimaldi a recunoscut că fuziunea nu necesită autorizarea prealabilă a AGCM întrucât reprezintă o simplă restructurare în

([94]) GURI nr. 240 din13 octombrie 1990.

cadrul unui grup. Cu toate acestea, Grimaldi a susținut că, după fuziune, confuziile la nivelul costurilor și veniturilor între SIEG și activitățile comerciale nu ar face decât să crească. În sprijinul afirmațiilor sale, Grimaldi a menționat două scrisori trimise de Ministerul Transporturilor către CIN cu privire la ofertele de comercializare comune ale CIN și Moby și la potențialul lor impact asupra echilibrului financiar al noii convenții.

7. **EVALUARE**

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

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

(292) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În consecință, pentru a aprecia dacă măsurile care fac obiectul prezentei decizii constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite cumulativ toate condițiile menționate mai sus. Cu alte cuvinte, măsura ar trebui:

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

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

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

(d) să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

(293) Comisia constată că prioritatea la acostare, care se aplică doar rutelor aferente serviciului public, este indisolubil legată de prestarea SIEG de către Tirrenia și cumpărătorul acesteia, CIN. Prin urmare, această măsură va fi evaluată împreună cu compensația pentru obligația de serviciu public acordată acestor societăți (a se vedea secțiunile 7.1.1 și 7.1.3).

(294) Mai mult, Comisia precizează că noua convenție dintre Italia și CIN ar trebui evaluată împreună cu privatizarea ramurii de activitate Tirrenia (inclusiv amânarea plății unei părți a prețului de achiziție). O astfel de evaluare comună este adecvată deoarece, în esență, Italia a organizat o procedură de atribuire a unui contract de servicii publice (și anume, noua convenție) prin care ofertantul câștigător urma să achiziționeze de la Tirrenia o serie de active (în principal nave) necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractul respectiv de servicii publice.

7.1.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Tirrenia și Italia*

7.1.1.1. Resurse de stat

(295) Pentru a fi încadrată la ajutor de stat, o măsură trebuie să fie imputabilă statului și acordată direct sau indirect prin resurse ale statului.

(296) Tirrenia a fost însărcinată de statul italian cu exploatarea rutelor maritime, astfel cum se arată în detaliu în convenția inițială, prelungită ulterior. Convenția inițială a fost încheiată cu statul, iar compensația pentru obligația de serviciu public rezultată în favoarea Tirrenia este plătită de stat din bugetul propriu. Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia este imputabilă statului și este plătită prin intermediul resurselor de stat.

(297) Comisia ia act de faptul că, potrivit statului italian, toți operatorii de transport cu feribotul plătesc taxe obișnuite pentru acostare către autoritățile portuare relevante, dar Tirrenia nu a plătit nicio taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare. Totuși, Comisia consideră că, în principiu, Italia ar fi putut decide să impună o taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare și că, neprocedând astfel, a renunțat la venituri ale statului. Mai mult, având în vedere că prioritatea la acostare este prevăzută de lege (a se vedea considerentul 108), aceasta este imputabilă statului.

7.1.1.2. Selectivitate

(298) Pentru a fi încadrată la ajutor de stat, o măsură trebuie să fie selectivă. Compensația pentru obligația de serviciu public pentru prestarea serviciilor maritime în cauză este acordată doar Tirrenia, prin urmare este selectivă. Având în vedere că prioritatea la acostare a fost acordată doar societăților care au făcut parte din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia, această facilitate este, de asemenea, selectivă.

7.1.1.3. Avantaj economic

(299) Comisia amintește că compensația pentru obligația de serviciu public acordată unei societăți poate să nu constituie un avantaj economic în anumite condiții strict definite.

(300) În special, în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark ([95]), Curtea de Justiție a statuat că nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) TFUE o intervenție a statului considerată drept o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor prestate de întreprinderile beneficiare în executarea obligațiilor de serviciu public, astfel încât aceste întreprinderi nu profită în realitate de un avantaj financiar, iar intervenția respectivă nu are ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente.

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

1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar (criteriul Altmark 1);

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

3. compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații (criteriul Altmark 3);

4. în cazul în care întreprinderea care urmează să fie însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public, într-un caz concret, nu este aleasă prin intermediul unei proceduri de achiziții publice, care face posibilă alegerea candidatului în măsură să furnizeze astfel de servicii la costurile cele mai scăzute pentru comunitate, valoarea compensației necesare trebuie stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și deținând echipamentele adecvate pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor și ținând cont de veniturile asociate, precum și de un profit acceptabil pentru îndeplinirea acestora (criteriul Altmark 4).

(302) Comisia a specificat modul în care se aplică criteriile Altmark în cadrul comunicării sale privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (denumită în continuare „comunicarea privind SIEG”) ([96]).

(303) Întrucât criteriile Altmark trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, nerespectarea oricăruia dintre acestea ar conduce Comisia la concluzia că măsura supusă evaluării oferă un avantaj economic beneficiarului. În continuare, Comisia va evalua mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.

(304) Criteriul Altmark 4 prevede că valoarea compensației trebuie să fie la nivelul minim necesar pentru ca aceasta să nu fie calificată drept ajutor de stat. Acest criteriu este considerat a fi îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru obligația de serviciu public a fost ales în urma unei proceduri de achiziții care face posibilă alegerea candidatului în măsură să furnizeze astfel de servicii la cele mai mici costuri pentru comunitate sau, în caz contrar, compensația a fost calculată prin raportare la cheltuielile unei întreprinderi eficiente.

(305) Tirrenia nu a fost aleasă ca urmare a unei proceduri de achiziții în cazul niciuneia dintre prelungirile convenției inițiale în perioada 1 ianuarie 2009-18 iulie 2012. Statul italian a prelungit doar sistemul deja în vigoare, ceea ce a permis operatorului prestabilit să beneficieze în continuare de compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

([95]) A se vedea Hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00, Altmark Trans, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

(306) Mai mult, autoritățile italiene nu au furnizat Comisiei nicio dovadă că valoarea compensației necesare ar fi fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și care dispune de mijloace adecvate de transport pentru a putea îndeplini cerințele necesare de serviciu public, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor obligații, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații. Italia a susținut doar că valoarea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia a scăzut semnificativ începând din 2010, după introducerea valorii maxime a compensației stabilite prin Legea din 2009 (a se vedea considerentul 25). Totuși, Italia nu a demonstrat că valoarea costurilor suportate de Tirrenia pentru furnizarea obligațiilor sale de serviciu public era în concordanță cu cea a costurilor unei întreprinderi medii, bine gestionate și care dispune de mijloace adecvate de transport.

(307) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în cazul de față, criteriul Altmark 4 nu a fost respectat.

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

(309) Cu privire la prioritatea la acostare, Comisia amintește, mai întâi, că Autoritatea italiană națională de reglementare în domeniul concurenței, AGCM, a considerat, cel puțin de două ori, că această măsură are o valoare economică (a se vedea considerentul 265). Cu toate acestea, Tirrenia nu plătește nicio taxă pentru prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 190). Mai mult, Comisia observă faptul că prioritatea la acostare poate, cel puțin în teorie, să reducă costurile operatorului (de exemplu, pentru că acostarea garantată ar putea reduce timpul de așteptare în porturi și, prin urmare, ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul) sau să-i crească veniturile (de exemplu, pentru că anumite intervale orare ar putea atrage o cerere mai mare din partea pasagerilor). Într-adevăr, în măsura în care prioritatea la acostare permite o procedură de andocare mai rapidă, utilizatorii serviciului de transport cu feribotul ar putea prefera operatorul de transport cu feribotul care beneficiază de această măsură. Chiar dacă aceste efecte s-ar materializa doar în circumstanțe limitate sau ar fi relativ neimportante, prioritatea la acostare ar putea, totuși, să constituie un avantaj economic acordat Tirrenia.

7.1.1.4. Efectul asupra concurenței și schimburilor comerciale

(310) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([97]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([98]).

(311) În cazul de față, beneficiarul își desfășoară activitatea în concurență cu alte întreprinderi care furnizează servicii de transport maritim în Uniune, în special de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului ([99]) și a Regulamentului privind cabotajul maritim, care liberalizează piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. Faptul că pe anumite rute Tirrenia era, la acel moment, singurul operator, nu înseamnă că alți operatori (internaționali) nu ar fi putut fi interesați să ofere servicii de transport maritim similare. Prin urmare, compensația pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul prelungirii convenției inițiale poate afecta schimburile comerciale din interiorul Uniunii și denatura concurența în cadrul pieței interne. Pentru aceleași motive, respectiva concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

7.1.1.5. Concluzie

(312) Întrucât toate criteriile prezentate la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt îndeplinite, Comisia concluzionează că atât compensația pentru obligația de serviciu public în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale, cât și prioritatea la acostare pentru rutele aferente serviciului public constituie ajutor de stat acordat Tirrenia.

([97]) A se vedea, în special, Hotărârea pronunțată în cauza C-730/79, Philip Morris/Comisia, ECLI:EU:C:1980:209, punctul 11; Hotărârea pronunțată în cauza C-53/00, Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, punctul 21; Hotărârea pronunțată în cauza C-372/97, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:2004:234, punctul 44.

([98]) Hotărârea pronunțată în Cauza T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisia, ECLI:EU:T:1998:77.

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

7.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent

(313) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 201), Tirrenia în AE consideră că, în cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia până la sfârșitul anului 2008 ar fi clasificată drept ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, această clasificare ar fi, de asemenea, aplicabilă compensației plătite în temeiul prelungirii convenției inițiale.

(314) Comisia menționează, în primul rând, că în prezenta decizie nu va evalua compensația plătită către Tirrenia pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public maritim până la sfârșitul anului 2008. Evaluarea respectivei compensații și aspectul dacă poate fi sau nu clasificată drept ajutor existent vor face obiectul unei decizii separate a Comisiei ([100]).

(315) În conformitate cu articolul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/1589, un ajutor nou înseamnă „orice ajutor, respectiv orice schemă de ajutor și orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificările ajutoarelor existente". Mai mult, articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că proiectele care urmăresc să acorde sau să modifice un ajutor existent trebuie să fie notificate în timp util Comisiei și nu pot fi puse în aplicare înainte de adoptarea unei decizii finale ([101]). În conformitate cu poziția instanțelor europene ([102]), Comisia consideră că modificarea (și anume, prelungirea) duratei unei scheme de ajutor sau a unui ajutor individual care aveau o dată de expirare clară (și anume 31 decembrie 2008) este suficientă pentru a le transforma într-un ajutor nou, indiferent dacă au fost sau nu modificate și alte caracteristici ale măsurii.

(316) Pentru toate aceste motive, Comisia consideră că, indiferent dacă compensația acordată Tirrenia până la sfârșitul anului 2008 ar fi clasificată drept ajutor existent, compensația pentru obligația de serviciu public plătită în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale ar trebui considerată ca fiind ajutor nou, iar argumentele Tirrenia în AE ar trebui, astfel, respinse.

(317) Comisia constată că nici autoritățile italiene și nici Tirrenia în AE nu au susținut că prioritatea la acostare constituie un ajutor existent. Prin urmare, Comisia va evalua această măsură drept un ajutor nou.

7.1.2. *Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia*

(318) Comisia a stabilit deja în considerentele 34-40 din decizia din 2010 faptul că măsura notificată de ajutor pentru salvare a constituit ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(319) În decizia din 2010, Comisia a declarat compatibil cu piața internă ajutorul pentru salvare notificat care fusese acordat Tirrenia. În conformitate cu Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004, Italia s-a angajat să comunice Comisiei, în termen de șase luni, fie un plan de restructurare (sau lichidare), fie o dovadă că împrumutul a fost restituit integral și/sau că garanția a încetat.

(320) Prima tranșă din împrumutul garantat a fost plătită către Tirrenia la 28 februarie 2011 și, prin urmare, termenul-limită de șase luni ar fi expirat la 28 august 2011.

(321) Italia nu a prezentat Comisiei un plan de restructurare (sau de lichidare) până la această dată. În schimb, înainte de expirarea celor șase luni prevăzute de lege, și anume la 11 iulie 2011, garanția a fost executată și, începând cu această dată, Tirrenia a devenit debitor al statului. Suma datorată de Tirrenia ca rezultat al executării garanției a fost, în cele din urmă, rambursată statului la 18 septembrie 2012. Până la acea dată, Tirrenia a continuat să beneficieze de măsura de ajutor pentru salvare.

(322) Autoritățile italiene nu au susținut și nici nu au demonstrat că prelungirea ajutorului pentru salvare nu ar mai constitui ajutor de stat. Acestea au oferit doar argumente (a se vedea secțiunea 4.2) privind motivele pentru care măsura ar fi rămas compatibilă chiar în urma expirării termenului de șase luni.

([100]) În special, această măsură este evaluată în cazul SA.15631.

([101]) Hotărârea pronunțată în cauza C-590/14 P, DEI și Comisia/Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, punctul 45.

([102]) Hotărârea pronunțată în cauzele conexate T-127/99, T-129/99 și T-148/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2002:59, punctul 175.

(323) Prin urmare, Comisia consideră că prelungirea ajutorului pentru salvare cu depășirea termenului de șase luni, și anume de la 28 august 2011 până la 18 septembrie 2012, constituie, de asemenea, ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.3. *Atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Tirrenia către CIN, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN*

(324) Pentru a concluziona dacă atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Tirrenia, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție, constituie un avantaj pentru CIN în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze respectarea criteriilor Altmark (a se vedea considerentul 299).

7.1.3.1. Criteriul Altmark 1

(325) Comisia reiterează faptul că nu există o definiție uniformă și precisă a unui serviciu care poate constitui un SIEG în temeiul dreptului Uniunii, în sensul primului criteriu Altmark sau în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE. Punctul 46 din comunicarea privind SIEG este formulat astfel:

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

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

(327) În domeniul cabotajului maritim, au fost stabilite norme detaliate ale Uniunii care reglementează obligațiile de serviciu public atât în Regulamentul privind cabotajul maritim, cât și, în perspectiva examinării ajutorului de stat potențial acordat întreprinderilor angajate în transportul maritim, în Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (denumite în continuare „orientările maritime") ([103]).

(328) Articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul privind cabotajul maritim prevede că:

„Un stat membru poate încheia contracte de servicii publice cu societăți de navigație care participă la servicii regulate spre, dinspre și între insule sau le poate impune obligații aferente serviciilor publice ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj.

În cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari."

(329) Articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim stabilește că un contract de servicii publice poate reglementa:

— servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate,

— servicii de transport suplimentare,

— servicii de transport la prețuri specificate și în condiții stabilite, în special pentru anumite categorii de pasageri sau anumite rute,

— adaptarea serviciilor la anumite cerințe efective.

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

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

(331) Din jurisprudența consacrată rezultă că obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai în cazul în care acestea sunt justificate de necesitatea de a asigura un nivel adecvat al serviciilor de transport maritim periodice care nu poate fi asigurat doar prin acțiunea forțelor pieței ([104]). Comunicarea referitoare la interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim ([105]) confirmă faptul că „este responsabilitatea statelor membre (inclusiv a autorităților locale și regionale, unde este cazul) și nu a armatorilor să stabilească rutele care necesită obligații ale serviciului public. În mod special, obligațiile aferente serviciului public pot fi aplicate pentru serviciile (regulate) de cabotaj insular în cazul imposibilității pieței de a furniza servicii adecvate.” De asemenea, articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul privind cabotajul maritim definește obligațiile aferente serviciului public ca obligații pe care „armatorul respectiv, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții”.

(332) În conformitate cu jurisprudența ([106]), pentru a verifica dacă există o necesitate reală pentru un serviciu public și dacă acesta a fost necesar și proporțional, și, prin urmare, dacă primul criteriu Altmark este îndeplinit, Comisia va evalua:

1. dacă exista o **cerere din partea utilizatorilor**;

2. dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în lipsa unei obligații stabilite de autoritățile publice (**existența unei disfuncționalități a pieței**);

3. dacă utilizarea unor simple obligații de serviciu public era insuficientă pentru a atenua această lipsă (**abordarea cea mai puțin dăunătoare**).

1. **Cererea din partea utilizatorilor**

(333) În cazul de față, CIN a fost însărcinată cu furnizarea de servicii mixte și de servicii exclusiv de marfă pe cele 12 linii prezentate în tabelul 3. Obligațiile de serviciu public impuse CIN privesc legăturile de transport maritim care urmează a fi exploatate, tipul și capacitatea navelor alocate respectivelor rute maritime exploatate, disponibilitatea unei nave de rezervă pentru a asigura continuitatea serviciului, frecvența serviciului și tarifele maxime aplicate utilizatorilor (respectiv rezidenților insulei și altor pasageri) serviciului pentru fiecare dintre rutele respective.

(334) Astfel cum s-a menționat în considerentul 152, Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în noua convenție în principal pentru (i) a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule și pentru (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective, prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia consideră că acestea pot constitui, într-adevăr, obiective legitime de interes public.

(335) Cu privire la rutele destinate exclusiv mărfurilor, Comisia reamintește că Tribunalul a stabilit deja ([107]) faptul că, pentru a putea fi calificat drept un serviciu de interes economic general, serviciul în cauză nu trebuie să reprezinte în mod necesar un serviciu universal *stricto sensu*. Într-adevăr, noțiunea de serviciu universal nu implică faptul că serviciul în cauză trebuie să răspundă unei nevoi comune întregii populații sau să fie prestat pe ansamblul unui teritoriu ([108]), ci, mai degrabă, să servească intereselor societății în ansamblu. În plus, Comisia consideră că legislația comunitară nu împiedică statele membre să califice în mod valabil, în exercițiul marjei lor de apreciere, anumite servicii de transport maritim de mărfuri către și dinspre zone îndepărtate drept SIEG, cu condiția respectării principiilor prevăzute de Regulamentul privind cabotajul maritim. Cu toate acestea, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la posibilitatea ca exploatarea rutelor destinate exclusiv transportului de mărfuri să poată fi considerată ca având drept scop satisfacerea intereselor economice generale în sensul dreptului Uniunii.

([104]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Comunicare a Comisiei privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), Bruxelles, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([106]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza T-454/13, SNCM/Comisia, ECLI:EU:C:2017:134, punctele 130 și 134.

([107]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza T-289/03, BUPA/Comisia, ECLI:EU:C:2008:29, punctul 186.

([108]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen, ECLI:EU:C:1989:140, punctul 55; Hotărârea pronunțată în cauza C-266/96, Corsica Ferries France, ECLI:EU:C:1998:306, punctul 45; Hotărârea pronunțată în cauza T-17/02, Fred Olsen/Comisia, ECLI:EU:C:2005:218, punctul 186 și următoarele.

(336) Autoritățile italiene au explicat faptul că legăturile de transport maritim de mărfuri supuse evaluării sunt necesare pentru furnizarea tuturor tipurilor de bunuri către insulele Sicilia și Sardinia. Mai mult, frecvența regulată a acestor servicii de transport de mărfuri pe tot parcursul anului asigură, și în extrasezon, atunci când există o cerere mai scăzută din partea turiștilor, continuarea aprovizionării corespunzătoare a locuitorilor și a societăților comerciale de pe aceste insule. În plus, aceste servicii contribuie, de asemenea, la dezvoltarea economică a celor două insule prin transportarea bunurilor dinspre și către continent. În acest fel, societățile comerciale din Sardinia și din Sicilia pot, de exemplu, să-și vândă produsele pe continent. Italia consideră că serviciile de transport exclusiv de marfă sunt necesare în plus față de serviciile mixte care fac, de asemenea, parte din contractul de servicii publice ([109]). În plus, autoritățile italiene susțin că serviciile de transport maritim exclusiv de marfă nu pot fi înlocuite de serviciile de transport aerian de marfă. În această privință, Comisia constată ([110]) că, în 2012, portul din Catania a prelucrat aproape 2,7 milioane de tone de marfă, în timp ce aeroporturile din Catania, Palermo și Trapani au prelucrat, împreună, doar 10 309 tone. În mod similar, în 2012, portul din Cagliari a prelucrat peste 12,5 milioane de tone de marfă, în timp ce aeroporturile din Alghero, Cagliari și Olbia au prelucrat, împreună, doar 4 825 de tone. Pentru aceste motive, Comisia concluzionează că serviciile de transport exclusiv de marfă pot, de asemenea, să îndeplinească obiective legitime de interes public. Se impune, așadar, respingerea afirmației Pan Med (a se vedea considerentul 253) potrivit căreia rutele destinate exclusiv transportului de mărfuri către Sicilia și Sardinia nu pot constitui SIEG autentice.

(337) Înainte ca CIN să fie însărcinată cu exploatarea legăturilor maritime, astfel cum s-a stabilit în noua convenție, aceste rute erau exploatate de Tirrenia (și, până în 2004 ([111]), unele și de Adriatica) în temeiul convențiilor inițiale. Într-adevăr, Comisia observă că rutele în cauză au fost exploatate, în mare parte fără modificări, timp de mulți ani, și anume cel puțin de la intrarea în vigoare a convenției inițiale. Autoritățile italiene și, în special, autoritățile regionale relevante au considerat că aceste servicii au fost (și au continuat să fie) necesare pentru a satisface cererea din partea utilizatorilor.

(338) Pentru a ilustra cererea reală a utilizatorilor pentru aceste servicii, Italia a furnizat statistici care arată că, în 2010, Tirrenia a transportat 944 225 de pasageri, 218 779 de autoturisme și peste 2,7 milioane de metri liniari de marfă pe cele 12 rute aferente serviciului public combinate pe durata perioadelor respective acoperite de obligațiile de serviciu public (și anume, nu în sezonul de vârf pentru trei rute). Cifrele pentru anul 2011 au fost chiar ușor mai mari. Acest lucru arată că, în cursul celor doi ani înainte ca CIN să fie însărcinată cu obligațiile sale de serviciu public, a existat o cerere globală semnificativă pentru servicii de transport maritim pe rutele respective.

(339) Cu toate acestea, pentru a stabili existența unei cereri reale din partea utilizatorilor pe fiecare dintre cele 12 rute în cauză, este necesară o evaluare mai detaliată. În acest scop, Italia a furnizat statistici pentru fiecare rută în parte pentru perioada 2007-2018. În afara numărului total de pasageri sau de metri liniari de marfă transportați pe an, aceste statistici permit calcularea unor valori medii pentru fiecare călătorie. Cu titlu de exemplu, tabelul 4 prezintă doi indicatori de acest fel pentru anii 2010 și 2018. Aceste cifre arată că, pe parcursul anilor respectivi, fiecare călătorie dus-întors pe fiecare dintre cele șase (respectiv, cinci în 2018) rute mixte în cauză transportă câteva sute de pasageri. Numărul mai mic de călătorii pe ruta care face legătura cu Insulele Tremiti ar trebui privit din perspectiva populației mai puțin numeroase și a dimensiunii mai reduse (și anume, mai puțin de 500 de locuitori și o suprafață de aproximativ 3 kilometri pătrați). Doar în extrasezon, numărul mediu de pasageri depășește 500 de pasageri per călătorie dus-întors pe cele trei rute exploatate în regim de serviciu public. Numărul reflectă cererea din partea utilizatorilor pentru aceste servicii în extrasezon. În ceea ce privește transportul de mărfuri, cifrele din 2010 arată că pe opt dintre cele 12 rute (inclusiv cele trei rute de transport exclusiv de marfă), cantitatea de marfă a fost semnificativă, depășind 1 250 de metri liniari per călătorie dus-întors. În 2018, acest prag a fost depășit pentru șapte dintre cele zece rute rămase (inclusiv cele două rute destinate transportului de marfă). Comisia reamintește că orice comparație între cifrele pentru 2010 și cele pentru 2018 ar trebui să ia în considerare acordul de modificare din august 2014 (a se vedea considerentul 103), care a desființat anumite rute și a schimbat frecvența pe altele. În plus, Comisia subliniază că, pe rutele destinate transportului exclusiv de marfă, CIN a operat cu nave mai mari decât Tirrenia și, prin urmare, au putut fi transportate cantități mai mari de marfă decât în trecut.

([109]) Comisia precizează că, în orice caz, în cazul a două dintre cele trei rute destinate exclusiv mărfurilor, nu există niciun serviciu mixt exploatat în regim de serviciu public pe aceeași rută. Doar în cazul rutei Napoli-Cagliari, CIN a trebuit să opereze atât un serviciu mixt, cât și un serviciu de transport exclusiv de mărfuri, iar acesta din urmă a trebuit să fie desființat în 2014 (a se vedea considerentul 103) pentru a restabili echilibrul economic-financiar al operațiunilor.

([110]) Pe baza datelor pe care Comisia le-a extras de pe site-urile internet ale Istituto Nazionale di Statistica (pentru transportul maritim) și Associazione Italiana Gestori Aeroporti (pentru transportul aerian).

([111]) Până la fuziunea dintre Tirrenia și Adriatica (a se vedea, de asemenea, considerentul 13).

Tabelul 4

Statistici privind cererea din partea utilizatorilor pentru anii 2010 (exploatate de Tirrenia) și 2018 (exploatate de CIN)

	Număr mediu de pasageri per călătorie ([1])		Cantitatea medie de marfă per călătorie ([2])	
Rute destinate serviciilor mixte:	2010	2018	2010	2018
Napoli-Palermo (extrasezon)	606	583	1 418	1 794
Genova-Porto Torres (extrasezon)	714	678	1 381	1 380
Genova-Olbia-Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia-Olbia (extrasezon)	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	anulată	475	anulată
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli-Insulele Tremiti	146	204	65	31
	Număr mediu de pasageri per călătorie		Cantitatea medie de marfă per călătorie	
Rute destinate serviciilor de transport de marfă:	2010	2018	2010	2018
Livorno-Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napoli-Cagliari	3	anulată	1 339	anulată
Ravenna-Catania	14	11	2 594	6 498

([1]) Numărul total de pasageri împărțit la numărul total de călătorii dus-întors în perioada respectivă.
([2]) Cantitatea totală de marfă (în metri liniari) împărțită la numărul total de călătorii dus-întors în perioada respectivă.

(340) Pentru a demonstra în continuare faptul că cererea din partea utilizatorilor a rămas prezentă atunci când CIN a început să opereze în temeiul noii convenții, Italia a furnizat, de asemenea, statistici agregate până la sfârșitul anului 2018. Cifrele din tabelul 5 arată faptul că, începând din 2013, respectiv 2014, CIN a transportat mai mulți pasageri, autoturisme și mărfuri decât a transportat Tirrenia în 2010, respectiv în 2011 (a se vedea considerentul 338). Acest lucru confirmă faptul că cererea din partea utilizatorilor a rămas prezentă și chiar a crescut semnificativ din momentul în care CIN a început să furnizeze serviciul public. În sfârșit, o analiză a statisticilor pentru fiecare rută în parte pe fiecare an până la sfârșitul anului 2018 nu a furnizat nicio dovadă privind o eventuală dispariție a cererii utilizatorilor pe anumite rute. Cu titlu de exemplu, tabelul 4 include statisticile pentru fiecare rută în parte pe 2018. Din rațiuni de concizie, Comisia nu a raportat cifrele pentru ceilalți ani în care CIN a furnizat serviciul în cauză.

Tabelul 5

Statistici pentru anii 2012-2018 (rute destinate serviciilor publice de transport de marfă și mixt exploatate de CIN)

	Nr. de pasageri transportați	Nr. de autoturisme transportate	Marfa transportată (în metri liniari)
2012 (iulie-decembrie)	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) Comisia consideră că statisticile de mai sus (a se vedea considerentele 338-340) demonstrează în mod clar că există o cerere reală pentru servicii de transport pasageri și marfă pe fiecare dintre cele 12 rute aferente serviciului public în cauză. Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii răspund unor nevoi publice reale și unei cereri autentice din partea utilizatorilor.

2. **Existența unei disfuncționalități a pieței**

(342) În conformitate cu punctul 48 din comunicarea privind SIEG, „nu este oportun să se impună o obligație specifică de serviciu public unei activități care este deja furnizată sau care poate fi furnizată în mod satisfăcător și în condiții – precum prețul, trăsăturile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu – compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de către stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață” ([112]). Prin urmare, Comisia ar trebui să examineze dacă serviciul ar fi inadecvat în cazul în care prestarea acestuia este lăsată în seama forțelor pieței având în vedere cerințele de serviciu public impuse de către statul membru în temeiul noii convenții. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită”.

(343) Comisia constată că, în cursul perioadei de timp anterioare semnării noii convenții cu CIN, alți operatori au oferit servicii de transport cu feribotul pe unele rute care fac obiectul noii convenții, deși nu neapărat pe tot parcursul anului și nu cu aceeași frecvență. Având în vedere situația concurențială care a precedat momentul atribuirii din 18 iulie 2012 (astfel cum se menționează în considerentul 34) și observațiile părților interesate (a se vedea secțiunea 5), Comisia va evalua pentru fiecare rută în cauză dacă serviciile furnizate de alți operatori au fost echivalente celor pe care CIN trebuie le să furnizeze în temeiul noii convenții.

(344) Deși noua convenție impune obligații specifice de serviciu public în ceea ce privește tarifele care trebuie percepute (inclusiv tarife reduse pentru rezidenții insulelor), Italia nu a justificat necesitatea serviciului public susținând faptul că CIN trebuie să mențină tarifele aferente rutelor în cauză la un nivel mai scăzut decât cele percepute de ceilalți operatori. Prin urmare, Comisia nu a efectuat o analiză comparativă a tarifelor percepute de toți operatorii pe rutele în cauză. În cursul investigației, Italia susținut mai degrabă că, în măsura în care alți operatori furnizează servicii de transport cu feribotul pe rutele exploatate de CIN în regim de serviciu public, aceste servicii concurente nu ar respecta pe deplin obligațiile de serviciu public prevăzute de noua convenție. În special, acestea ar fi diferite în ceea ce privește continuitatea și frecvența din timpul anului, nu ar fi echivalente (în ceea ce privește porturile sau tipul de serviciu, de exemplu un serviciu de transport exclusiv de mărfuri în locul unui serviciu mixt) sau nu ar fi de aceeași calitate. Prin urmare, Comisia se va concentra pe diferențele posibile în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea (a se vedea considerentul 329).

(345) În primul rând, Comisia constată că, până la momentul atribuirii serviciilor către CIN, niciun alt operator nu a oferit servicii mixte pe cinci dintre cele nouă rute pentru servicii mixte reglementate de noua convenție. Mai exact:

— Civitavecchia-Cagliari-Arbatax: Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu mixt zilnic pe această rută. Comisia nu a primit și nici nu a identificat nicio dovadă în favoarea afirmației Pan Med (a se vedea nota de subsol 87) potrivit căreia Moby ar exploata o rută săptămânală între Civitavecchia și Cagliari. Chiar dacă Moby ar fi operat într-adevăr pe această rută, *quod non*, atunci oferta sa ar fi fost insuficientă pentru a răspunde nevoii de serviciu public în ceea ce privește regularitatea (și anume, un serviciu săptămânal nu echivalează cu o rută zilnică) și nu ar fi îndeplinit cerința de a asigura o rută către Arbatax. Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută pentru servicii mixte.

— Napoli-Cagliari: Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu mixt pe această rută. În răspunsul său la decizia din 2012 (a se vedea nota de subsol 87), Pan Med a afirmat că Grimaldi furniza un serviciu de transport de marfă între Salerno și Cagliari. Cu toate acestea, Comisia constată că, deși pot exista alte diferențe față de cerințele specifice aplicabile CIN în temeiul noii convenții, un serviciu de transport exclusiv de marfă nu poate să îndeplinească nevoia de serviciu public în legătură cu transportul de pasageri și de autoturisme. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută pentru servicii mixte.

([112]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001: 107, punctul 71.

— Palermo-Cagliari: Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu mixt pe această rută. În răspunsul său la decizia din 2012 (a se vedea nota de subsol 87), Pan Med a afirmat că Grimaldi furniza un serviciu de transport de marfă între aceste porturi. Cu toate acestea, Comisia constată că, deși pot exista alte diferențe posibile față de cerințele specifice aplicabile CIN în temeiul noii convenții, un serviciu de transport exclusiv de marfă nu poate să îndeplinească nevoia de serviciu public în legătură cu transportul de pasageri și de autoturisme. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută pentru servicii mixte.

— Trapani-Cagliari: Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu mixt pe această rută. În răspunsul său la decizia din 2012 (a se vedea nota de subsol 87), Pan Med a afirmat că Grimaldi furniza un serviciu de transport de marfă între aceste porturi. Cu toate acestea, Comisia constată că, deși pot exista alte diferențe posibile față de cerințele specifice aplicabile CIN în temeiul noii convenții, un serviciu de transport exclusiv de marfă nu poate să îndeplinească nevoia de serviciu public în legătură cu transportul de pasageri și de autoturisme. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută pentru servicii mixte.

— Termoli-Insulele Tremiti: Tirrenia era singurul operator pe această rută. Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută pentru servicii mixte.

(346) Pe cele patru rute pentru servicii mixte rămase vizate de noua convenție, ofereau servicii mixte și alți operatori pe lângă Tirrenia. Cu toate acestea, Comisia consideră că Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe aceste patru rute. În special, serviciile furnizate de ceilalți operatori nu satisfac pe deplin nevoia de serviciu public identificată de Italia în noua convenție pentru motivele prezentate mai jos:

— Genova-Porto Torres: Singurul operator care furniza servicii pe această rută pe toată durata anului în cursul perioadei de timp relevante, Grandi Navi Veloci (a se vedea considerentele 266 și 267), garanta doar trei plecări săptămânale în extrasezon. Cu toate acestea, noua convenție impune CIN să furnizeze un serviciu zilnic (peste noapte) din ambele porturi. Oferta Grandi Navi Veloci era, prin urmare, insuficientă pentru a răspunde nevoii de serviciu public în ceea ce privește regularitatea în extrasezon. Comisia reiterează că o compensație pentru obligația de serviciu public se acordă CIN doar pentru exploatarea acestei rute în extrasezon, și anume atunci când apare disfuncționalitatea pieței. Referirea Pan Med (a se vedea considerentul 253) la prezența Grandi Navi Veloci pe această rută nu poate, prin urmare, să fie acceptată ca dovadă că oferta pieței era suficientă pentru a răspunde nevoilor de serviciu public.

— Civitavecchia-Olbia: În 2008, SNAV, singurul operator care furniza servicii pe această rută în cursul anului pe durata a cel puțin unei părți din perioada de timp relevantă, garanta doar trei plecări săptămânale în extrasezon. Cu toate acestea, noua convenție a impus CIN să furnizeze un serviciu zilnic (peste noapte) din ambele porturi în extrasezon. Deși, ulterior, SNAV și-a intensificat, se pare, frecvența serviciilor în extrasezon, acesta a încetat să mai activeze pe această rută după mai 2011, iar succesorul său Grandi Navi Veloci a decis să continue să furnizeze acest serviciu doar în sezonul de vârf. Oferta SNAV și prezența altor operatori în sezonul de vârf (a se vedea considerentul 34) au fost, prin urmare, insuficiente pentru a răspunde nevoii de serviciu public în ceea ce privește regularitatea și continuitatea serviciului în extrasezon. Referirea Grimaldi (a se vedea considerentul 274) la prezenta societății Moby pe această rută nu poate afecta această concluzie, de vreme ce Moby opera doar în sezonul de vârf. Comisia reiterează că o compensație pentru obligația de serviciu public se acordă CIN doar pentru exploatarea acestei rute în extrasezon, și anume atunci când apare disfuncționalitatea pieței.

— Napoli-Palermo: Singurul operator care furniza servicii pe această rută pe toată durata anului în cursul perioadei de timp relevante, SNAV (în anumiți ani, în colaborare cu Grandi Navi Veloci, a se vedea considerentul 266), a furnizat servicii zilnice cu plecări seara din ambele porturi, atât în sezonul de vârf, cât și în extrasezon. În principiu, această frecvență corespunde cu cerințele noii convenții. Totuși, datele prezentate de autoritățile italiene arată o diferență semnificativă între continuitatea oferită de SNAV și, ulterior, de furnizorul serviciului public, Tirrenia. În special, în perioada 2009-2012, SNAV a anulat 76 de călătorii pe această rută, în timp ce Tirrenia a anulat doar 19 (cu alte cuvinte, de patru ori mai puține). În plus, dintre aceste 76 de anulări ale SNAV, 19 s-au datorat unor zile de sărbători legale, iar restul de 57 condițiilor meteorologice nefavorabile. Deși orele de plecare erau aproape aceleași, Tirrenia a anulat doar cinci călătorii (adică de unsprezece ori mai puține decât SNAV) din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile. Celelalte anulări efectuate de Tirrenia s-au datorat unor evenimente de forță majoră, și anume șapte au fost cauzate de greva personalului și alte șapte de probleme tehnice. Mai mult, Italia a susținut că SNAV nu îndeplinea cerințele de calitate stabilite de noua convenție, deoarece opera pe această rută nave din 1973, 1974, 1980 și doar una singură din 1989. Tirrenia și ulterior

CIN au utilizat, totuși, nave mai recente (construite între 1999 și 2000). Când GNV a început să exploateze această rută în 2011 (în colaborare cu SNAV), a utilizat nave construite în 1974, 1978 și două din 1989 (a se vedea considerentul 267). Comisia consideră că, pe baza acestor elemente, Italia a concluzionat, pe bună dreptate, că SNAV nu putea să asigure în mod suficient continuitatea, regularitatea și calitatea serviciului pe această rută și, prin urmare, că acest stat membru nu a făcut o eroare vădită încredințând CIN exploatarea acestei rute. Comisia reamintește că compensația pentru obligația de serviciu public este acordată CIN doar pentru exploatarea acestei rute în extrasezon (atunci când există cea mai mare probabilitate a unor condiții meteorologice nefavorabile), dar că CIN operează ruta, de asemenea, cu aceeași frecvență în sezonul de vârf fără o astfel de compensație (continuând, totuși, să facă obiectul unor constrângeri tarifare). Referirea Pan Med (a se vedea considerentul 253) la prezența SNAV (împreună cu Grandi Navi Veloci începând din 2011) pe această rută nu poate, prin urmare, să fie acceptată ca dovadă că oferta pieței era suficientă pentru a răspunde nevoilor de serviciu public în ceea ce privește continuitatea, regularitatea și calitatea. În sfârșit, afirmațiile Pan Med potrivit cărora a intenționat să exploateze ruta Gaeta-Termini Imerese (a se vedea considerentul 260), care ar fi echivalentul rutei Napoli-Palermo, nu pot ridica îndoieli cu privire la această concluzie. În special, Pan Med a menționat planurile sale într-o scrisoare din aprilie 2013 și dovezile pe care le-a prezentat arată că a făcut demersuri în sensul solicitării autorizațiilor necesare pentru a exploata această rută doar la câteva luni după ce CIN a fost însărcinată cu SIEG (și anume, în iulie 2012). Pan Med nu a prezentat probe că ar fi început într-adevăr să exploateze ruta Gaeta-Termini Imerese. În orice caz, la momentul atribuirii, Italia nu a făcut o eroare vădită atunci când a considerat că a existat o disfuncționalitate a pieței pe ruta Napoli-Palermo, având în vedere că Pan Med nu depusese încă o solicitare pentru a începe exploatarea și dat fiind că oferta furnizată de SNAV și Grandi Navi Veloci nu răspundea nevoilor de serviciu public în ceea ce privește continuitatea, regularitatea și calitatea.

— Genova-Olbia-Arbatax: În cursul perioadei de timp relevante, Moby a exploatat ruta dintre Genova și Olbia doar pe durata unei părți din an (în majoritatea anilor de la mijlocul lui martie până la mijlocul lui octombrie). Afirmația Pan Med conform căreia Moby a exploatat această rută pe toată durata anului (a se vedea nota de subsol 87) nu este confirmată de dovezi. Prin urmare, referirea Grimaldi, de asemenea, (a se vedea considerentul 274) cu privire la prezența Moby pe această rută nu poate fi considerată o dovadă a unei lipse a disfuncționalității pieței. În mod similar, GNV (a se vedea considerentul 266) exploata ruta dintre Genova și Olbia doar în sezonul de vârf. Totuși, noua convenție impune CIN să exploateze ruta dintre Genova și Olbia de cel puțin trei ori pe săptămână, pe toată durata anului. Mai mult, noua convenție prevede, de asemenea, o legătură către Arbatax (de două ori pe săptămână), pe care niciunul dintre ceilalți operatori nu o furnizează. Oferta furnizată de Moby și de GNV a fost, prin urmare, insuficientă pentru a răspunde nevoilor de serviciu public, în special în ceea ce privește continuitatea și regularitatea.

(347) Pe două dintre cele trei rute de transport de marfă, niciun alt operator nu a furnizat servicii de transport de marfă, în timp ce pe ruta de transport de marfă rămasă serviciile furnizate de un alt operator nu satisfac pe deplin cerințele prevăzute în noua convenție. Mai exact:

— Livorno-Cagliari ([113]): În cursul perioadei de timp relevante, alți operatori (de exemplu, Moby, astfel cum a precizat Pan Med, a se vedea considerentul 253) ofereau, pe această rută, doar o plecare pe săptămână. Totuși, noua convenție impune CIN să furnizeze un serviciu de transport de marfă între aceste porturi de cel puțin cinci ori pe săptămână. Oferta celorlalți operatori a fost, prin urmare, insuficientă pentru a răspunde nevoii de serviciu public în ceea ce privește regularitatea.

— Napoli-Cagliari: Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu de transport de marfă pe această rută. În răspunsul său la decizia din 2012, Pan Med a arătat că Grimaldi furniza un serviciu de transport de marfă între Salerno și Cagliari. Deși porturile Napoli și Salerno se află la o distanță de doar 50 de kilometri pe cale rutieră, autoritățile italiene au susținut că acestea nu pot fi considerate ca fiind interschimbabile. Italia subliniază că Directiva CIPE, care face parte din temeiul juridic pentru compensația pentru obligația de serviciu public supusă evaluării, a precizat că unul dintre obiectivele acordurilor de serviciu public (inclusiv noua convenție cu CIN) este de a furniza „legături capabile de a reduce cantitatea de trafic a vehiculelor motorizate de pe principalele drumuri, deja saturate, ale părții peninsulare ale țării". Potrivit autorităților italiene, un serviciu de transport de marfă furnizat din Napoli contribuie la acest obiectiv, întrucât drumurile dintre Napoli și Salerno sunt saturate. În acest context, Comisia precizează, de asemenea, că a chemat Italia în fața Curții de Justiție pentru nerespectarea Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului ([114]). Reducerea congestionării traficului rutier poate contribui cu siguranță la îmbunătățirea calității aerului. Deși pot exista alte diferențe față de cerințele specifice aplicabile CIN în temeiul noii convenții, Comisia consideră că, pe baza acestor elemente, Italia a putut concluziona că serviciile de transport de marfă furnizate din Salerno nu erau echivalente cu cele impuse de noua convenție și că, prin urmare, nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe ruta de transport de marfă Napoli-Cagliari.

([113]) De asemenea, noua convenție permite ca această rută să fie exploatată din Genova în loc de Livorno, însă această posibilitate nu a fost niciodată utilizată în practică.

([114]) Pentru context, a se vedea: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_18_3450

— Ravenna-Catania: până la momentul încredințării serviciilor către CIN, Tirrenia era singurul operator care oferea un serviciu de transport de marfă pe această rută. În răspunsul său la decizia din 2012, Pan Med a arătat că Grimaldi a început să furnizeze un serviciu de transport de marfă între aceste porturi de la sfârșitul anului 2012. Mai mult, Pan Med a precizat (a se vedea considerentul 260) că a intenționat să exploateze ruta Augusta-Ravenna, care ar fi echivalentul rutei Catania-Ravenna. Pan Med a menționat planurile sale într-o scrisoare din aprilie 2013 și dovezile pe care le-a prezentat arată că a făcut demersuri în sensul solicitării autorizațiilor necesare pentru a exploata această rută doar în noiembrie 2012. Pan Med nu a dovedit faptul că a început într-adevăr să exploateze ruta Augusta-Ravenna. În orice caz, având în vedere că la momentul încredințării nu a fost prezent niciun alt operator, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței pe această rută de transport de marfă ([115]).

(348) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că, la momentul încredințării, doar forțele pieței nu erau suficiente pentru a răspunde nevoilor de serviciu public. Într-adevăr, CIN era singurul operator pe mai multe rute, în timp ce pe celelalte rute serviciile furnizate de ceilalți operatori nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, acestea nu au răspuns pe deplin nevoilor de serviciu public identificate de Italia în noua convenție.

3. **Abordarea cea mai puțin dăunătoare**

(349) Comisia constată că autoritățile italiene au ales să încheie un contract de servicii publice cu un operator (CIN) mai degrabă decât să impună obligații de serviciu public tuturor celorlalți operatori interesați de deservirea rutelor în cauză. Pe baza informațiilor furnizate de Italia, Comisia admite faptul că cererea din partea utilizatorilor (astfel cum a fost descrisă mai sus, a se vedea considerentele 333-341) nu ar fi putut fi satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public. Mai exact, CIN este singurul operator pe mai multe rute (a se vedea, de exemplu, considerentul 345) și, acolo unde acest lucru nu este valabil, oferta furnizată de ceilalți operatori nu satisface (toate) cerințele de regularitate, continuitate și calitate. Mai mult, exploatarea majorității rutelor (dacă nu a tuturor), în special în extrasezon, este generatoare de pierderi, astfel încât în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, cel mai probabil, acestea nu ar mai fi exploatate deloc. Ecorys ajunge la o concluzie similară în raportul său (a se vedea considerentul 98). În plus, Comisia ia act de afirmația Italiei potrivit căreia opțiunea pentru un contract de servicii publice a fost, de asemenea, necesară în vederea privatizării Tirrenia. Mai exact, Italia susține că lansarea unei cereri de ofertă pentru activele aparținând Tirrenia împreună cu un contract nou de servicii publice a permis (i) să se asigure continuitatea serviciului public maritim, (ii) să se maximizeze valoarea pentru stat și (iii) să se protejeze locurile de muncă. Pentru aceste motive, Comisia a fost de acord (a se vedea considerentul 114) ca Italia să lanseze o cerere de ofertă pentru ramura de activitate Tirrenia împreună cu o nouă convenție. Procedând astfel, Comisia a acceptat, de asemenea, și reiterează acest lucru în decizia sa, faptul că Italia nu se putea baza pe obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor, ci, mai degrabă, aceasta a încheiat un contract de servicii publice doar cu CIN.

Concluzie

(350) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită atunci când a definit serviciile încredințate CIN drept servicii de interes economic general. Îndoielile exprimate de Comisie în decizia din 2012 sunt, prin urmare, înlăturate.

(351) Pentru a concluziona că criteriul Altmark 1 este respectat, Comisia trebuie să verifice în continuare dacă CIN a fost însărcinat cu obligații de serviciu public care au fost clar definite. În această privință, Comisia constată că obligațiile de serviciu public sunt descrise în mod clar în noua convenție și în anexele sale (care includ, de exemplu, specificații pentru nave pentru fiecare rută). În mod similar, normele care reglementează compensația sunt detaliate în convenție, în Legea din 2009 și în Directiva CIPE. De asemenea, noua convenție are o durată clară (opt ani), identifică CIN drept operatorul de servicii publice și conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații (a se vedea, de asemenea, considerentul 365). Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark este respectat.

([115]) Pentru exhaustivitate, Comisia menționează că, inclusiv în cazul în care Italia ar fi cunoscut (și acest lucru nu a fost nici susținut și nici demonstrat) intențiile Grimaldi sau ale Pan Med de a începe să exploateze această rută, ar fi putut în continuare să concluzioneze că serviciile Grimaldi sau ale Pan Med nu ar fi fost suficiente pentru a răspunde nevoii de serviciu public (de exemplu, deoarece aceștia nu ar fi oferit servicii echivalente în ceea ce privește porturile deservite, calitatea sau capacitatea oferite ori deoarece continuitatea și regularitatea acestui serviciu nu ar fi putut fi garantate).

Prioritatea la acostare

(352) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Legea din 2009 menționează în mod clar faptul că prioritatea la acostare este necesară pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și din perspectiva obligațiilor de serviciu public ale societăților din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia. Într-adevăr, dacă nu ar exista nicio prioritate la acostare pentru societățile însărcinate cu obligații de serviciu public, acestea ar putea (uneori) să trebuiască să-și aștepte rândul înainte să acosteze și, prin urmare, să aibă întârzieri, ceea ce ar submina scopul de a asigura o legătură fiabilă și convenabilă pentru cetățeni. Un orar regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației de pe insule și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. Mai mult, având în vedere că în noua convenție există obligații specifice privind planificarea orară a plecărilor pe rutele aferente serviciului public, prioritatea la acostare contribuie la asigurarea faptului că porturile alocă cheiurile și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să-și respecte obligațiile de serviciu public. Această prioritate la acostare a fost transferată către CIN în momentul în care acesta a achiziționat ramura de activitate Tirrenia. În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite CIN să-și îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 350). Mai mult, autoritățile italiene au confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public (și, de exemplu, nu atunci când CIN exploatează rute în regim comercial în timpul sezonului de vârf). Prin urmare, prioritatea la acostare respectă, de asemenea, prima condiție din hotărârea Altmark.

7.1.3.2. Criteriul Altmark 2

(353) Comisia reamintește faptul că în decizia din 2012 (a se vedea considerentul 205) a plecat de la premisa că al doilea criteriu din hotărârea Altmark este respectat.

(354) În acest context, Comisia constată că parametrii care stau la baza calculării compensației au fost stabiliți în prealabil și respectă cerințele de transparență în conformitate cu al doilea criteriu Altmark.

(355) Mai exact, parametrii pe baza cărora a fost calculată compensația sunt explicați în detaliu în Directiva CIPE și au fost aplicați în noua convenție (și anexele la aceasta), iar valorile maxime ale compensației sunt prevăzute în Legea din 2009. Metoda de calcul al compensației, inclusiv, de exemplu, elementele de cost luate în considerare, sunt detaliate în Directiva CIPE. Având în vedere faptul că prioritatea la acostare nu presupune o compensație financiară pentru CIN, Comisia consideră că această măsură respectă criteriul Altmark 2.

(356) Prin urmare, Comisia concluzionează că al doilea criteriu din hotărârea Altmark este respectat.

7.1.3.3. Criteriul Altmark 3

(357) În conformitate cu al treilea criteriu Altmark, compensația primită pentru îndeplinirea SIEG nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații.

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

(359) În decizia din 2012, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la proporționalitatea compensației plătite către CIN. În special, Comisia a plecat de la premisa că prima de risc de 6,5 % nu a reflectat un nivel adecvat de risc deoarece, *prima facie*, CIN nu a părut că își asumă riscurile suportate în mod normal în furnizarea acestor servicii. Mai exact, elementele de cost luate în considerare pentru a calcula compensația includ toate costurile implicate în furnizarea serviciului și, de exemplu, au fost luate în calcul variații ale prețurilor combustibilului. Drept rezultat, Comisia a considerat la acel moment că este posibil ca CIN să fi primit o compensație prea mare.

(360) Comisia constată că anumite aspecte ale metodei de compensare, astfel cum sunt prevăzute în noua convenție, par, într-adevăr, să reducă riscul comercial suportat de CIN. În special, tarifele maxime pe care le poate percepe CIN sunt ajustate anual pentru a lua în calcul inflația și pentru a reflecta variațiile costurilor cu combustibilul. Mai mult, noua convenție conține anumite clauze (a se vedea considerentul 107) care urmăresc să mențină echilibrul economic și

financiar al serviciului public. În special, în cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public ar fi insuficientă pentru a acoperi costul serviciilor încredințate prin noua convenție, aceste clauze permit revizuirea (i) domeniului de aplicare al acestor servicii, (ii) a modului în care aceste servicii sunt furnizate (de exemplu, tipul navelor) sau (iii) a tarifelor maxime.

(361) Totuși, clauzele menționate mai sus fac obiectul unei serii de restricții. În special, în temeiul articolului 8 din noua convenție, echilibrul economico-financiar al serviciului public este revizuit doar o dată la trei ani. Dacă această revizuire arată că compensația este insuficientă pentru a acoperi costurile aferente serviciului public, atunci CIN și autoritățile italiene pot conveni asupra unor modificări doar pentru următoarea perioadă de trei ani. În cazul în care veniturile sau costurile aferente serviciului public prezintă diferențe structurale neprevăzute care sunt cu 3 % mai mari sau mai mici decât valorile stabilite în noua convenție, articolul 9 din aceasta permite părților să solicite (în anumite condiții) o revizuire a echilibrului economico-financiar. În temeiul ambelor articole, astfel de modificări (dacă există) sunt rezultatul unei proceduri de negociere și, până se ajunge la un acord, CIN trebuie să continue să furnizeze serviciul public în condiții neschimbate. În consecință, CIN rămâne parțial expus la riscul ca respectiva compensație să fie insuficientă pentru a-și acoperi costurile aferente furnizării serviciului în cauză. Deși articolele 8 și 9 din noua convenție pot fi utilizate pentru a restabili echilibrul economico-financiar, acest lucru este realizat doar pentru viitor și nu este posibilă nicio corecție retroactivă.

(362) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 42), Directiva CIPE estimează că prima de risc de 6,5 % ar fi utilizată pentru a stabili rentabilitatea capitalului folosind formula WACC. Cu toate acestea, în cursul investigației oficiale (a se vedea considerentul 180), Italia a clarificat faptul că, întrucât valoarea compensației este plafonată prin Legea din 2009, s-a luat decizia de a simplifica modul de calcul prin aplicarea valorii de 6,5 % ca o rată forfetară a rentabilității capitalului. De asemenea, autoritățile italiene au demonstrat că aplicarea întregii metodologii, astfel cum este prevăzută în Directiva CIPE, ar fi putut conduce, cel puțin în câțiva ani, la o rentabilitate a capitalului de peste 6,5 %. Pentru acest motiv, autoritățile italiene consideră că abordarea lor simplificată este prudentă și nu permite o compensație mai mare pentru CIN decât cea care a fost stabilită în temeiul Directivei CIPE.

(363) În acest context, Comisia a comparat rentabilitatea capitalului angajat de 6,5 % care a fost aplicat CIN cu rentabilitatea medie a capitalului angajat generată de un grup de referință în 2011 (anul anterior încredințării serviciilor către CIN). Grupul de referință este format din operatori de transport cu feribotul selectați care au exploatat rute maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre ([116]). Analiza arată că rentabilitatea capitalului angajat aplicată CIN este puțin sub rentabilitatea medie generată de grupul de referință. Această comparație ilustrează faptul că, în anul anterior atribuirii serviciilor către CIN, o rentabilitate de 6,5 % a capitalului era rezonabilă.

(364) Cel mai important, Comisia constată faptul că, indiferent care ar fi fost suma pe care CIN ar fi fost îndreptățită să o primească în temeiul metodologiei menționate mai sus (inclusiv rentabilitatea capitalului), CIN nu poate primi niciodată mai mult decât valoarea maximă stabilită în Legea din 2009 (și anume 72 685 642 EUR). Această sumă, care a fost stabilită în 2009 și nu a fost niciodată ajustată în funcție de inflație, a fost, cel mai probabil, prudentă, întrucât a fost cu aproape 10 % mai mică decât suma de care avea nevoie Tirrenia pentru a furniza serviciul în același an ([117]). Cifrele reale pentru perioada 2012-2018 din tabelul 6 arată că în toți anii, cu excepția unuia singur (2015), compensația pentru obligația de serviciu public a fost insuficientă pentru a acoperi costurile nete aferente serviciului, inclusiv rentabilitatea de 6,5 % a capitalului. În conformitate cu punctul 47 din Cadrul SIEG din 2011, Comisia evaluează dacă a existat o supracompensare pe întreaga durată a contractului. Pentru perioada 2012-2018, CIN a primit cu aproximativ 47 de milioane EUR mai puțin decât suma calculată utilizând metodologia care include rentabilitatea de 6,5 %. Această cifră confirmă faptul că clauzele de revizuire din noua convenție nu protejează CIN împotriva tuturor riscurilor legate de furnizarea serviciului public. Într-adevăr, deși perimetrul serviciului public a fost modificat în august 2014 (a se vedea considerentul 103), ca urmare a unei solicitări din partea CIN în temeiul articolului 9 din noua convenție, acest lucru nu a avut nicio influență asupra subcompensării existente până în acel moment. Chiar dacă rezultatele s-au îmbunătățit în unii dintre anii următori, rentabilitatea capitalului realizată de CIN pe întreaga perioadă (până în 2018) a fost, așadar, de doar 3,4 % ([118]) în loc de cea anticipată inițial de Italia, de 6,5 %.

([116]) În special, este vorba despre Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV și Caronte & Tourist. Societățile din fostul Tirrenia Group (de exemplu, Caremar, Toremar) au fost excluse din grupul de referință.

([117]) Comisia reamintește faptul că 2009 a fost ultimul an în care Tirrenia și-a desfășurat activitatea în condiții normale (cu alte cuvinte, nu intrase încă sub administrarea extraordinară).

([118]) Valoarea totală a compensației primite de CIN în perioada 2012-2018 este egală cu costurile nete suportate pentru furnizarea serviciului public, incluzând o rentabilitate a capitalului de aproximativ 3,4 %.

Tabelul 6

Costul net al serviciului public furnizat de CIN în perioada 2012-2018

(EUR)

Misiunea de serviciu public a CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total general
Venituri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Costuri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Costul net al serviciului public	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Rentabilitatea capitalului (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Eligibil pentru compensație	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Compensația efectivă	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Compensație excesivă/ insuficientă	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) În continuare, Comisia ia act în mod pozitiv de faptul că noua convenție impune CIN să trimită, în fiecare an, documentele financiare și contabile (defalcate pe fiecare rută în parte și certificate de un auditor independent) către Ministerul Transporturilor pentru a permite acestuia din urmă să verifice dacă a existat o supracompensare. Acest lucru oferă o garanție suplimentară pentru a asigura faptul că CIN nu poate beneficia de nicio supracompensare. Având în vedere că aceste documente financiare și contabile fac distincția, de asemenea, între rutele exploatate în regim de serviciu public și cele exploatate în regim comercial, subvenționarea încrucișată a acestor din urmă activități este exclusă. De asemenea, autoritățile italiene au prezentat aceste documente financiare și contabile pentru perioada 2012-2018, oferind astfel Comisiei posibilitatea de a efectua calculele din tabelul 6.

(366) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că compensația pentru obligația de serviciu public acordată CIN nu depășește suma necesară acoperirii costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Mai exact, Comisia consideră că prima de risc de 6,5 % estimată de Directiva CIPE trebuie să fie evaluată în combinație cu valoarea maximă a compensației prevăzută în Legea din 2009. În acest sens, rentabilitatea capitalului pe care CIN ar putea să o preconizeze dintr-o perspectivă *ex ante* a fost în conformitate cu riscurile la care a fost expusă în furnizarea serviciilor publice în temeiul noii convenții. Îndoielile Comisiei privind respectarea celui de al treilea criteriu din hotărârea Altmark sunt, așadar, înlăturate.

(367) Cu privire la prioritatea la acostare și la orice supracompensare posibilă care ar putea rezulta din aceasta, Comisia constată următoarele aspecte. Italia a susținut că orice posibil avantaj monetar care ar putea rezulta din prioritatea la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 191 de mai sus). În consecință, riscul de supracompensare care decurge din această acțiune ar fi, de asemenea, limitat. În plus, în măsura în care această acțiune ar reduce costurile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte ar fi reflectate în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Analiza Comisiei de mai sus (a se vedea considerentul 364) a confirmat faptul că în perioada 2012-2018 CIN nu a primit nicio supracompensare. Prin urmare, Comisia concluzionează că și prioritatea la acostare respectă al treilea criteriu Altmark.

7.1.3.4. Criteriul Altmark 4

(368) Al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru furnizarea unui SIEG a fost ales în urma unei proceduri de achiziții care face posibilă alegerea unui candidat în măsură să furnizeze SIEG la cele mai mici costuri pentru comunitate sau, în caz contrar, compensația a fost calculată prin raportare la cheltuielile unei întreprinderi eficiente.

(369) În conformitate cu punctul 63 din comunicarea privind SIEG, cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu Altmark este de a efectua o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([119]) („Directiva 2004/17/CE") și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([120]) („Directiva 2004/18/CE").

(370) Mai mult, punctul 65 din comunicarea privind SIEG menționează că, potrivit jurisprudenței Curții de Justiție, o procedură de achiziții publice exclude existența unui ajutor de stat numai în cazul în care permite alegerea ofertantului capabil să furnizeze serviciul „la cel mai scăzut cost pentru comunitate".

(371) Comisia observă că, în cazul de față, procedura de achiziții a avut loc înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([121]) (care se aplică contractelor publice atribuite pentru furnizarea serviciilor de transport maritim) și a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([122]). La acea dată, erau aplicabile Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE. Cu toate acestea, Directiva 2004/17/CE nu se aplică serviciilor de transport maritim, cum sunt cele furnizate de Tirrenia. Într-adevăr, articolul 5 din Directiva 2004/17/CE menționează în mod clar faptul că domeniul său de aplicare include doar serviciile de transport feroviar, prin sisteme automate, cu tramvai, troleibuz, autobuz sau prin cablu.

(372) În schimb, în temeiul considerentului 20 din Directiva 2004/18/CE, contractele de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante în cadrul activităților lor de prestare de servicii în sectorul transportului maritim, de coastă sau fluvial intră în domeniul de aplicare al acestei directive. Cu toate acestea, serviciile de transport naval sunt, de asemenea, enumerate în anexa II B la respectiva directivă, ceea ce implică faptul că ([123]) acestea fac obiectul exclusiv al articolului 23 și al articolului 35 alineatul (4) din aceasta. Acest lucru înseamnă că, în temeiul Directivei 2004/18/CE, un contract de achiziții publice pentru servicii de transport maritim face obiectul exclusiv al obligațiilor privind specificațiile tehnice (articolul 23) și al obligației de a publica un anunț de atribuire a contractului [după ce contractul a fost atribuit și, prin urmare, la sfârșitul, și nu la începutul, procedurii de atribuire: articolul 35 alineatul (4)]. Toate celelalte norme prevăzute de Directiva 2004/18/CE, inclusiv prevederile privind conținutul anunțurilor care trebuie publicate [articolul 36 alineatul (1)], precum și dispozițiile referitoare la criteriile de selecție (articolele 45-52), nu sunt aplicabile contractelor de achiziții publice pentru serviciile de transport maritim.

(373) Mai mult, Directiva 2004/18/CE nu se aplică în niciun caz concesionărilor de servicii astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatul (4) ([124]). Comisia constată că concesionările de servicii, care prezintă un oarecare interes transfrontalier, rămân totuși sub incidența principiilor generale ale tratatului privind transparența și egalitatea de tratament.

(374) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că Directiva 2004/18/CE se poate aplica doar în cazul unui contract de achiziții publice, dar nu atunci când acesta vizează o concesionare de servicii. În plus, având în vedere că în cazul de față sunt vizate servicii de transport naval, ar fi aplicabilă doar o parte din cerințele respectivei directive. În acest context, Comisia consideră că nu se poate baza doar pe conformitatea cu directivele privind achizițiile publice pentru a demonstra respectarea celui de al patrulea criteriu Altmark. Pentru acest motiv, Comisia evaluează în continuare dacă procedura de achiziții utilizată de Italia a fost competitivă, transparentă și nediscriminatorie. Pentru a efectua această evaluare, Comisia se va baza pe orientările relevante prezentate în comunicarea sa privind noțiunea de ajutor ([125]) (în special la punctele 89 și următoarele).

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

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

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

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

([123]) În temeiul articolului 21 din Directiva 2004/18/CE.

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

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

Natura competitivă și transparentă a procedurii de ofertare

(375) Punctul 90 din comunicarea privind noțiunea de ajutor specifică faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie competitivă ([126]) pentru a permite tuturor ofertanților interesați și calificați să participe la proces. Mai mult, în conformitate cu punctul 91 din comunicarea respectivă, procedura trebuie să fie transparentă, pentru a permite tuturor ofertanților interesați să fie informați în mod egal și adecvat în fiecare etapă a procedurii de ofertare. De asemenea, punctul respectiv subliniază faptul că accesibilitatea informațiilor, o perioadă de timp suficientă pentru ofertanții interesați și claritatea criteriilor de selecție și de atribuire sunt toate elemente esențiale ale unei proceduri de selecție transparente și precizează faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie suficient de bine promovată, astfel încât toți ofertanții potențiali să poată lua act de aceasta.

(376) Ca observație preliminară, Comisia subliniază faptul că deși dreptul italian ([127]) a oferit comisarului extraordinar posibilitatea de a lansa negocieri private cu potențialii cumpărători, în cazul de față nu s-a recurs la această posibilitate. Într-adevăr, în cazul de față a fost preferată o procedură de achiziții deschisă pentru a asigura faptul că ramura de activitate Tirrenia va fi vândută la prețul pieței și că, prin urmare, veniturile realizate din vânzare vor fi maximizate. Având în vedere că nu a avut loc nicio negociere privată pentru privatizarea ramurii de activitate Tirrenia, îndoielile exprimate de Comisie în decizia din 2011 privind această posibilitate sunt, așadar, înlăturate.

(377) În cazul de față, procedura de achiziții a fost lansată prin intermediul publicării unei cereri de exprimare a interesului pentru achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia într-un ziar internațional și în mai multe ziare naționale, precum și pe site-urile internet specializate selectate (a se vedea considerentul 70). Această cerere de ofertă a invitat „pe oricine care poate garanta continuitatea serviciului de transport maritim" să-și exprime interesul și nu a impus alte condiții. Părților potențial interesate li s-a oferit suficient timp (și anume, 35 de zile) să-și exprime interesul, condiție care le permitea să participe în continuare la proces. În cadrul următoarei etape, de verificare prealabilă, a acestui proces, ofertanții calificați au avut la dispoziție patru luni pentru a evalua toate informațiile relevante, astfel încât să fie în măsură să stabilească dacă doreau să prezinte o ofertă pentru achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia și care urma să fie valoarea ofertei lor.

(378) Comisia constată că cererea de exprimare a interesului a clarificat faptul că ramura de activitate Tirrenia urma să fie vândută în temeiul unor norme specifice ale procedurii Marzano, cu scopul expres de a asigura continuitatea serviciului de transport maritim în regim de serviciu public. Mai mult, în cererea de ofertă s-a făcut o trimitere la articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, care specifică faptul că, la finalizarea procedurii de achiziții, se va încheia o nouă convenție cu cumpărătorul Tirrenia. Respectivul articol arată, de asemenea, că durata acestei noi convenții nu va fi mai mare de opt ani și precizează ce ar trebui să conțină. În plus, același articol stabilește valoarea maximă a compensației pentru Tirrenia la 72 685 642 EUR pe an pentru întreaga durată a noii convenții. În sfârșit, articolul 19-*ter* precizează, de asemenea, că cumpărătorul Tirrenia va păstra prioritatea la acostare pe rutele aferente serviciului public.

(379) Astfel cum s-a subliniat în decizia din 2011, cererea de exprimare a interesului nu a conținut detalii specifice cu privire la activele exacte care făceau obiectul vânzării, la criteriul de atribuire și la calendarul următoarelor etape ale procedurii de achiziții. Comisia consideră că procesul de atribuire, în ansamblu, a fost, totuși, suficient de transparent pentru motivele prezentate în următoarele considerente.

(380) Mai întâi, cererea de exprimare a interesului a menționat că ofertanții trebuiau să fie în măsură „să garanteze continuitatea serviciului de transport maritim". Acesta a fost singurul criteriu de selecție pe care l-a aplicat Italia pentru a stabili dacă părțile interesate puteau sau nu să participe la procedura de achiziții. Deși cererea de ofertă nu specifica modul în care ofertanții puteau dovedi îndeplinirea acestei cerințe, acest lucru presupunea, în mod implicit, că puteau fi utilizate orice mijloace de probă ([128]). Comisia nu a primit nicio informație care să arate că una sau mai multe dintre cele cinci părți interesate excluse au furnizat de fapt dovezi adecvate cu privire la capacitatea financiară suficientă pentru a asigura continuitatea serviciului, astfel cum se solicita prin cererea de exprimare a interesului. Comisia consideră că acest criteriu de selecție a fost clar pentru toți ofertanții interesați și că, de asemenea, a fost justificat având în vedere obiectivul urmărit.

([126]) În nota de subsol 146 din comunicarea privind noțiunea de ajutor, Comisia precizează că instanțele Uniunii se referă adesea, în contextul ajutoarelor de stat, la o procedură de ofertare „deschisă". Utilizarea cuvântului „deschisă" nu desemnează, totuși, o procedură specifică în temeiul directivelor privind achizițiile publice. Prin urmare, Comisia consideră că termenul „competitivă" pare a fi mai adecvat, fără a se intenționa abaterea de la condițiile de fond stabilite în jurisprudență.

([127]) Mai exact: Decretul-lege nr. 134 din 28 august 2008, convertit în Legea nr. 166 din 27 octombrie 2008.

([128]) Mai mult, astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 373), articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/CE nu s-a aplicat acestei proceduri de achiziții. Prin urmare, Italia nu avea de fapt nicio obligație să furnizeze criterii de selecție în cadrul cererii de exprimare a interesului.

(381) În al doilea rând, astfel cum s-a explicat în considerentul 378, trimiterea la Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009 a adus clarificări pentru părțile interesate în privința faptului că o nouă convenție (cu o durată maximă de opt ani) va fi încheiată la finalizarea procedurii de achiziții și că valoarea anuală a compensației pentru obligația de serviciu public a fost stabilită la valoarea maximă de 72 685 642 EUR pe an. În plus, cererea de exprimare a interesului a precizat că obiectivul era de a vinde ramura de activitate dedicată furnizării serviciului public. Mai mult, astfel cum a confirmat Italia, toate informațiile relevante în ceea ce privește sfera acestei vânzări, inclusiv proiectul de convenție care urma să fie încheiată între cumpărător și stat, au fost puse la dispoziția celor 11 părți care au decis, în cele din urmă, să participe la etapa de verificare prealabilă. Acest lucru a permis părților respective să decidă dacă vor prezenta oferte sau nu și, în caz afirmativ, care va fi valoarea acestora. Comisia subliniază că este o practică normală în cadrul procedurilor de vânzare dintre operatori privați ca informațiile sensibile din punct de vedere comercial să fie puse la dispoziție doar în etapa de verificare prealabilă. Din același motiv, părțile interesate au trebuit să semneze acorduri de confidențialitate înainte de a primi acces la documentația relevantă (a se vedea considerentul 71). Pe această bază, Comisia consideră că cererea de exprimare a interesului ([129]) a fost suficient de clară în privința faptului că vânzarea a vizat ramura de activitate Tirrenia grupată cu noua convenție. După ce părțile și-au exprimat interesul, acestea au primit acces la toate informațiile necesare pentru a decide asupra unei posibile oferte.

(382) În al treilea rând, cu privire la calendarul următoarelor etape ale procedurii de achiziții, Comisia constată următoarele aspecte. Ofertanții interesați care au îndeplinit singurul criteriu de selecție au fost invitați prin scrisoarea din 10 noiembrie 2010 să participe la etapa de verificare prealabilă. Detaliile relevante referitoare la următoarele etape ale procedurii, în special la calendarul procedurii și la criteriile de admitere în etapa a doua de verificare prealabilă au fost furnizate ulterior ofertanților interesați rămași, prin scrisoarea comisarului extraordinar din 2 februarie 2011. Comisia consideră că absența acestor informații din cererea de exprimare a interesului ([130]) nu este susceptibilă de a fi descurajat ofertanții potențiali să-și exprime interesul.

(383) În al patrulea rând, Comisia constată că, pe baza cererii de exprimare a interesului, 21 de părți și-au exprimat interesul față de achiziționarea ramurii de activitate Tirrenia. Aceste 21 de părți au inclus entități naționale, europene și non-europene, printre care s-au aflat și câțiva dintre cei mai importanți operatori de transport cu feribotul din Italia (de exemplu, Grandi Navi Veloci, Moby). Comisia consideră că acest lucru confirmă faptul că toți potențialii ofertanți au dispus de suficiente posibilități de a-și exprima interesul față de participarea la procedura de achiziții. În acest context, Comisia subliniază că părțile interesate nu au fost nevoite să urmeze proceduri greoaie și să suporte costuri semnificative pentru a-și exprima interesul. Era suficient ca acestea să trimită o scrisoare în care să-și demonstreze capacitatea de a garanta continuitatea serviciului de transport maritim. Cele 16 părți care au îndeplinit acest criteriu de selecție au fost ulterior invitate să participe la etapa de verificare prealabilă și 11 dintre ele au decis să participe. Numai după această etapă părțile au trebuit să decidă dacă doresc să prezinte o ofertă sau nu și, în caz afirmativ, care va fi valoarea ofertei lor.

(384) În sfârșit, Comisia a constatat în decizia din 2012 că nu era clar dacă toți ofertanții potențiali erau la curent, încă din primele etape ale procedurii de achiziții, cu posibilitatea de a amâna plata unei părți din prețul de achiziție pe mai mulți ani, fără nicio dobândă. Această posibilitate nu a fost menționată, dar nici exclusă în cadrul cererii de exprimare a interesului ([131]). Pe această bază, CIN a prezentat o ofertă care a inclus eșalonarea plății a aproape jumătate din prețul de achiziție. În primul rând, Comisia constată că, având în vedere faptul că procedura de atribuire a inclus un contract de servicii publice cu o durată de opt ani, amânarea unei părți din plată pe toată durata contractului nu era neobișnuită. Într-adevăr, în cazul contractelor de concesionare, este o practică obișnuită ca redevența de concesiune să fie plătită în tranșe în locul unei plăți complete inițiale. În plus, Comisia constată că valoarea reală a ofertei CIN, obținută prin actualizarea plăților amânate la valoarea lor la momentul vânzării, este doar cu 4 % mai mică decât în cazul în care prețul s-ar fi plătit integral de la început. Comisia consideră că această diferență relativ mică nu este susceptibilă de a fi afectat disponibilitatea părților de a-și exprima interesul. În acest context, ar trebui reamintit că valoarea ramurii de activitate Tirrenia (inclusiv noua convenție) nu era cunoscută

([129]) De asemenea, Comisia subliniază că Italia nu avea obligația să furnizeze o descriere detaliată a activelor exacte care făceau obiectul vânzării și a noului contract de achiziții publice de servicii în cadrul cererii de exprimare a interesului, întrucât articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/CE nu a fost aplicabil acestei proceduri de achiziții.

([130]) În plus, având în vedere faptul că articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/CE nu a fost aplicabil acestei proceduri de achiziții, Italia nu avea obligația de a descrie în cadrul cererii de exprimare a interesului modul în care vor fi organizate etapele ulterioare ale procedurii de achiziții.

([131]) În plus, Comisia constată că Italia nu avea obligația de a detalia condițiile de plată (posibile) în cadrul cererii de ofertă, întrucât articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/UE nu era aplicabil acestei proceduri de achiziții.

atunci când părțile și-au exprimat interesul, așadar informația referitoare la opțiunea de amânare a plății în această etapă nu este susceptibilă de a fi afectat decizia de a participa la procedura de achiziții. Mai mult, Comisia subliniază că oferta cu valoare de angajament a CIN (inclusiv amânarea parțială a plății) a fost divulgată în camera de date și toți ceilalți ofertanți au fost invitați în mod expres să prezinte o ofertă mai bună. Deși ofertanții au avut la dispoziție șaisprezece zile pentru a face acest lucru și indiferent de posibilitatea de a include și amânarea plății în ofertele lor, niciunul dintre ceilalți ofertanți nu a prezentat o ofertă. Pentru aceste motive, Comisia concluzionează că posibilitatea de a amâna plata (a unei părți a) prețului de achiziție nu poate fi considerată ca având un efect negativ asupra competitivității sau transparenței procesului de achiziții.

(385) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia consideră că, în ansamblu, procedura de achiziții a fost competitivă și transparentă. În special, intenția Tirrenia de a cesiona activitatea de serviciu public (și anume, ramura de activitate Tirrenia) și de a încheia o nouă convenție cu o durată de opt ani cu ofertantul câștigător a fost comunicată la scară largă, ajungând astfel la cunoștința tuturor ofertanților posibili de pe piața regională sau internațională relevantă. Mai mult, Comisia ia în calcul faptul că ofertanții potențiali au putut să-și exprime cu ușurință interesul și nu au trebuit să se angajeze la nimic în etapa respectivă. Sub rezerva demonstrării îndeplinirii singurului criteriu de selecție, aceste părți au avut la dispoziție toate informațiile necesare și timp suficient pentru a decide dacă doreau să prezinte oferte pentru ramura de activitate Tirrenia și care era valoarea ofertei lor. Pentru aceste motive, Comisia consideră că îndoielile sale cu privire la faptul că procedura de achiziții nu a fost suficient de transparentă din cauza unor posibile deficiențe în cererea de exprimare a interesului au fost înlăturate.

Natura nediscriminatorie a procedurii de atribuire și criteriul prețului celui mai mare

(386) Punctul 92 din comunicarea privind noțiunea de ajutor evidențiază faptul că tratamentul nediscriminatoriu al tuturor ofertanților în toate etapele procedurii și criteriile de selecție și de atribuire obiective stabilite înaintea procesului sunt condiții indispensabile pentru a asigura conformitatea tranzacției cu condițiile pieței. Mai mult, punctul menționat specifică faptul că, pentru a garanta egalitatea de tratament, criteriile de atribuire a contractului trebuie să permită compararea și evaluarea ofertelor în mod obiectiv. În sfârșit, conform punctului 95 din comunicarea privind noțiunea de ajutor, atunci când organismele publice vând active, singurul criteriu pertinent pentru selectarea cumpărătorului trebuie să fie prețul cel mai ridicat ([132]), ținând seama, de asemenea, de dispozițiile contractuale solicitate (de exemplu, garanția vânzătorului).

(387) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 380), cererea de exprimare a interesului a conținut doar o singură condiție de selecție, și anume aceea că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Dintre cele 21 de părți care și-au exprimat interesul, cinci au fost excluse deoarece s-a constatat că nu pot îndeplini această condiție (a se vedea, de asemenea, nota de subsol 36). Comisia consideră că singurul criteriu de selecție aplicabil a fost obiectiv și a fost prezentat suficient de clar pentru toate părțile interesate în cererea de exprimare a interesului.

(388) Cei 16 ofertanți interesați care au îndeplinit condiția de selecție au fost invitați ulterior să participe la etapa de verificare prealabilă, însă cinci dintre aceștia au precizat că nu mai sunt interesați. În cursul etapei de verificare prealabilă, care a durat patru luni, cele 11 părți rămase au primit acces la o cameră de date care conținea toate informațiile relevante (a se vedea considerentul 72) pe baza cărora ofertanții să poată evalua ramura de activitate și noul proiect de convenție care făceau obiectul vânzării. Prin urmare, toți ofertanții au primit aceleași informații și au fost tratați în permanență în mod egal.

(389) La 2 februarie 2011, comisarul extraordinar a trimis o scrisoare celor 11 ofertanți interesați rămași, în care a detaliat procedura și cerințele pentru prezentarea ofertelor. În special, respectiva scrisoare a stabilit în mod clar condițiile pentru vânzare: întocmirea unui plan de afaceri pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, astfel cum au fost definite în proiectul de convenție, și furnizarea de garanții suficiente care să dovedească soliditatea financiară a ofertantului. Italia a confirmat faptul că, în situația în care se primea mai mult de o ofertă eligibilă, singurul criteriu de atribuire ar fi fost prețul cel mai ridicat. Într-adevăr, Comisia constată că, la 29 aprilie 2011, comisarul extraordinar a solicitat oferte mai bune din partea celorlalte părți interesate, tocmai în scopul de a obține cel mai bun beneficiu financiar posibil din vânzare.

([132]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 28 februarie 2012, pronunțată în cauzele conexate T-268/08 și T-281/08, Land Burgenland și Austria/Comisia, ECLI:EU:T:2012:90, punctul 87.

(390) Îndoielile Comisiei exprimate în decizia din 2011 potrivit cărora Decretul 134/2008 ar permite atribuirea contractului pe baza altor criterii sunt, prin urmare, înlăturate. Toate părțile au fost informate în mod corect și egal pe întreaga durată a diferitelor etape ale procedurii de achiziții, ceea ce le-a permis să prezinte o ofertă cunoscând pe deplin procedura și cerințele. De asemenea, Comisia consideră că criteriul de atribuire permite o comparație și o evaluare obiective ale ofertanților.

Amânarea de la plata unei părți din prețul de achiziție pentru CIN

(391) Comisia a constatat, în decizia din 2012, că valoarea reală ([133]) a prețului de achiziție oferit de CIN este sub valoarea de piață stabilită de expertul numit de ministerul competent. Cu toate acestea, în cauza Land Burgenland, Curtea de Justiție a statuat că, în cazul în care o autoritate publică procedează la vânzarea unei întreprinderi care îi aparține și recurge în acest scop la o procedură de cerere de ofertă deschisă, transparentă și necondiționată, se poate prezuma că prețul de piață corespunde ofertei celei mai ridicate (cu valoare de angajament și credibilă) și că doar prețul este luat în considerare, fără nevoia de a recurge la alte mijloace de evaluare în scopul verificării prețului de piață, cum ar fi expertizele independente ([134]). Mai mult, chiar oferta cea mai ridicată depusă în cadrul unei proceduri de atribuire afectate de o neregularitate din cauza impunerii unor condiții nelegale poate totuși să corespundă prețului de piață atunci când deficiențele care afectează condițiile cererii de ofertă nu au influențat valoarea acestei oferte în sensul reducerii ei ([135]).

(392) Comisia constată că, de vreme ce în cazul de față prețul plătit de CIN este rezultatul unei proceduri de achiziții deschise, transparente și nediscriminatorii, prețul respectiv poate fi prezumat a fi egal cu prețul pieței. Prin urmare, nu este necesară compararea acestui preț cu evaluările stabilite de experții independenți numiți de Italia și, respectiv, de Comisie. Mai mult, Comisia este de acord cu Italia (a se vedea considerentul 176) în privința faptului că experții independenți au trebuit în mod necesar să facă anumite presupuneri, așa încât evaluările rezultate ar trebui, în orice caz, interpretate cu atenție. În sfârșit, astfel cum s-a menționat de către CIN (a se vedea considerentul 236), cel puțin un ofertant potențial pentru ramura de activitate Tirrenia a precizat că prețul stabilit de expertul independent numit de Italia a fost prea ridicat. Deși această dovadă este empirică, ea confirmă faptul că evaluările experților pot să nu reflecte întotdeauna valoarea de piață, astfel cum a fost stabilită de operatorii de pe piață prin intermediul unei proceduri de achiziții.

(393) Din motive de exhaustivitate, Comisia consideră că există și un raționament economic pentru amânarea plății. Într-adevăr, astfel cum a subliniat CIN (a se vedea considerentul 240), amânarea plății este corelată cu natura obiectului vânzării, și anume o ramură de activitate a cărei valoare efectivă depinde (astfel cum a confirmat Banca Profilo, a se vedea secțiunea 2.3.3.4 și considerentul 240) de plata efectivă, pe o perioadă de opt ani, a compensațiilor prevăzute în noua convenție. Amânarea plății (unei părți a prețului de achiziție) poate, așadar, să fie văzută ca o consecință logică a naturii activelor (în special, contractul de servicii publice și compensația aferentă) care sunt scoase la licitație.

(394) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că îndoielile sale privind amânarea plății unei părți din prețul de achiziție sunt înlăturate.

Asigurarea că serviciile sunt furnizate la cel mai mic cost pentru comunitate

(395) În cazul de față, s-a scos la licitație noua convenție grupată cu ramura de activitate Tirrenia și cu respectarea anumitor condiții în ceea ce privește nivelul forței de muncă, nu doar noua convenție. În decizia din 2012, Comisia a plecat de la premisa că, în măsura în care ofertanții erau deja dotați în mod corespunzător cu nave și echipaje, aceștia ar fi suportat costuri mai mici dacă nu ar fi fost obligați să preia o parte din activele fixe și din angajații Tirrenia. Prin urmare, Comisia a plecat de la premisa că scoaterea la licitație a noii convenții fără o obligație de a prelua navele și echipajele Tirrenia necesare pentru realizarea serviciului public ar fi avut drept rezultat un cost mai mic pentru comunitate.

([133]) Obținută prin actualizarea plăților amânate la valoarea lor la momentul vânzării.

([134]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 2013, pronunțată în cauzele conexate C-214/ 12 P, C-215/12 P și C-223/12 P, Land Burgenland/Comisia, ECLI:EU:T:2013:682, punctele 94 și 95.

([135]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 2013, pronunțată în cauzele conexate C-214/ 12 P, C-215/12 P și C-223/12 P, Land Burgenland/Comisia, ECLI:EU:T:2013:682, punctul 96.

(396) Având în vedere că Tirrenia era o societate mare sub administrare extraordinară, legislația internă generală ([136]) prevedea obligația cumpărătorului acesteia de a menține, pentru o perioadă de doi ani, același nivel de personal necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public prevăzut în planurile de afaceri ale Tirrenia. În acest context, contractul pentru transferul ramurii de activitate impune CIN să ofere locuri de muncă (pe baza unor contracte noi) foștilor angajați Tirrenia și să nu facă concedieri ([137]) pentru o perioadă de doi ani. În primul rând, Comisia constată că această cerință se bazează pe o obligație legală, pe care autoritățile italiene nu au putut să o ignore în cadrul pregătirii transferului ramurii de activitate și că această obligație este limitată în timp, și anume la doi ani. De asemenea, Comisia constată că ramura de activitate Tirrenia va continua furnizarea serviciului public în temeiul obligațiilor de serviciu public definite în noua convenție. În acest sens, Italia a susținut că CIN va prelua doar echipajul și personalul administrativ necesar pentru furnizarea în continuare a serviciului public. Mai mult, Italia a susținut că CIN va trebui să respecte aceste niveluri minime de forță de muncă indiferent de orice condiții care afectează forța de muncă. Întrucât costurile cu personalul vor fi acoperite din compensația plătită către CIN în temeiul noii convenții, Comisia consideră că obligația de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă nu implică, în practică, niciun cost pentru CIN. Prin urmare, această obligație nu este susceptibilă de a fi determinat scăderea prețului de vânzare a ramurii de activitate și nu poate să fi oferit CIN un avantaj în acest fel. În plus, această soluție a fost benefică și pentru Tirrenia (și, prin urmare, pentru proprietarul acesteia, statul italian), întrucât acesta din urmă nu va mai trebui să suporte plăți compensatorii pentru concedierea personalului care a fost reangajat de CIN. Comisia precizează că Ecorys a estimat că, pentru întregul personal Tirrenia, plățile compensatorii pentru concediere s-ar fi ridicat la cel puțin 35 de milioane EUR.

(397) Prin gruparea activelor ramurii de activitate Tirrenia cu un nou contract de servicii publice ([138]), cumpărătorul intră în mod automat sub incidența cerinței de a asigura continuitatea serviciului public și i se oferă prioritatea la acostare. În primul rând, Comisia constată că doar activele necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public au fost grupate cu contractul de servicii publice. Toate celelalte active (inclusiv, de exemplu, bunuri imobile, șase nave, o colecție de artă) au fost vândute prin intermediul unor proceduri de licitație separate. În al doilea rând, Comisia consideră că gruparea activelor ramurii de activitate Tirrenia cu noul contract de servicii publice nu are drept rezultat un preț mai mic decât dacă activele și contractul respectiv ar fi fost vândute separat, pentru următoarele motive:

— Astfel cum s-a precizat mai sus (a se vedea considerentul 164), comisarul extraordinar al Tirrenia a organizat proceduri de licitație separate pentru a vinde șase nave care erau utilizate doar pe rute ce nu făceau obiectul obligațiilor de serviciu public. Dintre aceste șase nave, doar una a putut fi vândută unui ofertant care intenționa să continue să o utilizeze în scopuri de transport maritim. Celelalte cinci nave au putut fi vândute doar pentru a fi casate. Mai mult, în martie 2011, brokerii maritimi ([139]) cărora li s-a solicitat să stabilească valoarea navelor Tirrenia au subliniat că criza economică a avut un impact semnificativ, care s-a reflectat în valori mai mici pentru nave și într-un exces de nave pe piață. Pentru aceste motive, pare improbabil ca toate cele 18 nave Tirrenia rămase să fi putut fi vândute în scopuri de transport maritim (și anume, pentru un preț mai mare decât valoarea lor reziduală). Comisia consideră că gruparea acestor nave cu contractul de servicii publice a permis obținerea unui preț mai mare ([140]) pentru navele Tirrenia, având în vedere că în schimbul utilizării navelor pe rute aferente serviciului public, cumpărătorul acestora va primi compensație pentru obligația de serviciu public pentru o perioadă de opt ani.

— În decizia din 2012, Comisia a ridicat problema posibilității ca ofertanții să fi fost deja dotați cu suficiente nave și echipaje și, prin urmare, aceștia să fi preferat să nu cumpere navele Tirrenia și să nu angajeze personalul acesteia. Comisia constată că, atunci când CIN a început să-și îndeplinească obligațiile în temeiul noii convenții, dispunea de o forță de muncă totală de 1 239 de angajați și de 18 nave (care făceau parte din ramura de activitate Tirrenia pe care a cumpărat-o). Comisia consideră că este improbabil ca ofertanții potențiali să fi avut suficiente resurse deja disponibile pentru a fi (re)utilizate în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute în noua

([136]) Articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege 270/1999 prevede că orice potențial cumpărător al unei ramuri de activitate aparținând unei societăți de mari dimensiuni aflată în administrare extraordinară trebuie să se angajeze să mențină nivelul forței de muncă (și anume, numărul lucrătorilor) și să continue activitățile comerciale pentru cel puțin doi ani de la achiziție.

([137]) Cu excepția circumstanțelor specificate în mod expres.

([138]) Un proiect al acestui contract a fost pus la dispoziție tuturor ofertanților în camera de date. Mai mult, dispozițiile esențiale ale acestuia erau deja prevăzute la articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Acest lucru se datorează faptului că atunci când o navă nu se află încă la sfârșitul duratei sale de viață utilă, valoarea sa în scopuri de transport maritim este mai mare decât valoarea sa reziduală. În scenariul în care navele sunt vândute separat, este probabil ca cel puțin unele dintre ele să fie vândute la valoarea lor reziduală. Prin urmare, prin gruparea navelor cu contractul de servicii publice, toate navele rămân în activitate și pot fi, așadar, vândute la un preț mai mare decât valoarea lor reziduală.

convenție. Acest lucru este cu atât mai adevărat cu cât noua convenție conține cerințe specifice (de exemplu, capacitatea) referitoare la navele care urmează a fi utilizate pe diferitele rute aferente serviciului public. Orice operator care ar fi dispus de resursele necesare le-ar fi utilizat probabil deja pe alte rute, iar reutilizarea lor în conformitate cu noua convenție ar fi condus cu siguranță la pierderea veniturilor obținute din utilizarea lor anterioară. În această privință, Comisia subliniază că atât Grimaldi, cât și GNV au participat la procedura de achiziție și că niciuna dintre acestea nu a susținut în fața Comisiei că ar fi preferat să nu fie necesar să achiziționeze navele Tirrenia.

(398) Pentru a verifica faptul că gruparea noii convenții cu ramura de activitate Tirrenia și cu condiția privind forța de muncă nu este oneroasă pentru CIN, Comisia, în cursul investigației oficiale, a comandat realizarea unui studiu de către un expert independent (Ecorys). Consultantului Ecorys i s-a solicitat (a se vedea considerentul 96 și următoarele) să stabilească valoarea de piață a ramurii de activitate Tirrenia fără alte condiții impuse. Ecorys a concluzionat că, dacă ramura de activitate Tirrenia ar fi fost vândută fără nicio condiție impusă și, în special, fără a fi grupată cu un nou contract de servicii publice pentru furnizarea serviciului public (și, prin urmare, fără obligația de a asigura continuitatea respectivului serviciu public), societatea ar fi trebuit vândută la valoarea de lichidare de 303,5 milioane EUR. Ecorys și-a bazat această concluzie pe ipoteza potrivit căreia ramura de activitate Tirrenia nu își putea continua operațiunile în mod profitabil fără compensația pentru obligația de serviciu public. Ecorys a observat că această valoare de lichidare este mai scăzută decât valoarea care a rezultat din procedura de achiziții și a precizat, prin urmare, că lichidarea imediată (în esență, o vânzare a navelor) nu era o alternativă viabilă pentru un operator economic privat în economia de piață. În plus, Ecorys a comparat dotarea cu personal a ramurii de activitate Tirrenia cu aceea a mai multor societăți de transport cu feribotul comparabile și a concluzionat că numărul angajaților Tirrenia și structura costurilor cu personalul sunt similare celor ale societăților comparabile, în ceea ce privește cota costurilor cu forța de muncă din totalul veniturilor și raportul dintre costurile cu forța de muncă și numărul angajaților. Analiza a arătat că nu există nicio diferență semnificativă între ramura de activitate Tirrenia și societățile comparabile care să fi putut sugera un excedent de personal sau costuri cu forța de muncă excesive. Un cumpărător potențial ar fi avut, astfel, o marjă redusă de manevră în ceea ce privește concedierea sau înlocuirea unei părți a forței de muncă. Pe această bază, Ecorys a concluzionat că nu există elemente care să arate că condiția privind forța de muncă a avut un impact semnificativ asupra valorii ramurii de activitate Tirrenia. Prin urmare, Comisia concluzionează că gruparea noii convenții cu ramura de activitate Tirrenia și cu condiția privind forța de muncă nu ar putea nici să determine scăderea prețului de vânzare a ramurii de activitate și nici să confere CIN un avantaj în acest fel.

(399) În sinteză, condiția privind păstrarea nivelurilor de ocupare a forței de muncă este impusă de legislația internă generală, iar nu de vânzător. Mai mult, condiția nu este oneroasă pentru cumpărătorul ramurii de activitate Tirrenia, astfel cum a confirmat și expertul independent al Comisiei, Ecorys. Condiția de a garanta continuitatea serviciului public, care este consecința directă a grupării activelor cu obligația de serviciu public, nu poate fi considerată ca determinând scăderea prețului. Dimpotrivă, astfel cum s-a arătat mai sus, vânzarea separată a activelor ar fi avut drept rezultat un preț mai mic (astfel cum a confirmat Ecorys). Mai mult, este foarte puțin probabil să fi existat potențiali ofertanți interesați de achiziționarea contractului de serviciu public fără preluarea activelor, având în vedere numărul mare de nave și de membri ai echipajului necesar pentru prestarea serviciului public. Prin urmare, Comisia concluzionează că orice vânzător în economia de piață ar fi decis să vândă activele ramurii de activitate Tirrenia împreună cu un nou contract de servicii publice pentru a obține prețul cel mai mare. Pe această bază, Comisia concluzionează că Italia nu a impus condiții susceptibile de a scădea prețul sau pe care un vânzător privat nu le-ar fi impus. Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că este înlăturată îndoiala sa că scoaterea la licitație a noii convenții împreună cu ramura de activitate Tirrenia și cu condițiile privind forța de muncă nu ar fi putut avea ca rezultat cel mai mic cost pentru comunitate.

Garanții solide în conceperea procedurii în care se depune o singură ofertă

(400) Pe baza evaluării descrise mai sus (a se vedea considerentele 375-399), Comisia concluzionează că procedura de achiziții a fost deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu regulile de atribuire a contractelor de achiziție publică. Cu toate acestea, punctul 68 din comunicarea privind SIEG menționează că „în cazurile în care se depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate”.

(401) Prin urmare, întrucât în cadrul procedurii de achiziții doar CIN a prezentat o ofertă pentru ramura de activitate Tirrenia (care a inclus noua convenție), această procedură de atribuire nu ar fi în mod normal suficientă pentru a asigura absența unui avantaj pentru câștigător.

(402) Cu toate acestea, Comisia și-a nuanțat poziția exprimată la punctul 68 din comunicarea privind SIEG în cadrul Ghidului său privind SIEG ([141]), afirmând că „aceasta nu exclude însă faptul că în anumite cazuri în care se prevăd garanții deosebit de puternice, o procedură în cadrul căreia se prezintă o singură ofertă poată fi suficientă pentru a asigura prestarea serviciului la «cel mai scăzut cost pentru comunitate»".

(403) Comisia consideră că în cazul de față supus evaluării au existat astfel de garanții. Mai exact:

— Procedura de achiziții a fost organizată astfel încât să maximizeze interesul din partea potențialilor ofertanți. Mai mult, acești ofertanți potențiali nu au fost nevoiți să urmeze proceduri greoaie și să suporte costuri semnificative pentru a-și exprima interesul. În consecință, s-au primit nu mai puțin de 21 de manifestări ale interesului de la entități italiene, europene și non-europene, dintre care 16 entități au fost invitate să participe la etapa de verificare prealabilă (a se vedea considerentul 387).

— Procedura de achiziții a permis o concurență reală până la încheierea sa. În special, au rămas 11 ofertanți posibili în etapa de ofertare. Trei dintre aceștia (și anume Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. și Marinvest S.r.l.) au decis să-și unească forțele sub denumirea de CIN și să prezinte o ofertă cu valoare de angajament. Comisia consideră că, pe baza profilului lor, dintre ceilalți opt posibili ofertanți rămași, cel puțin cinci erau în măsură (datorită experienței și resurselor lor financiare) să prezinte oferte sau să aibă motive să manifeste un interes real de a prezenta o ofertă (de exemplu, erau activi deja în sector și/sau în Italia).

— A fost stabilit de la început un preț minim pe baza evaluării realizate de expertul independent desemnat de Italia (a se vedea considerentul 73). Prețul minim respectiv a fost comunicat tuturor ofertanților potențiali în camera de date și a stabilit un prag relativ ridicat de la care să înceapă ofertarea. Într-adevăr, astfel cum s-a subliniat mai sus (a se vedea considerentul 168), un ofertant potențial pentru ramura de activitate Tirrenia a precizat că prețul minim a fost, de fapt, prea ridicat. Deși acest preț minim ridicat a contribuit la asigurarea faptului că procedura conducea la cel mai mic cost pentru comunitate, este posibil să fi descurajat, în același timp, alți ofertanți potențiali să mai prezinte o ofertă.

— Oferta cu valoare de angajament prezentată de CIN la 14 aprilie 2011 a fost divulgată în camera de date și, prin scrisoarea din 2 mai 2011, comisarul extraordinar a invitat toți ofertanții luați în considerare pentru etapa de verificare prealabilă să prezinte, până la 12 mai 2011, o ofertă mai bună decât cea prezentată de CIN. În urma unei cereri formulate de unul dintre cumpărătorii potențiali, termenul pentru depunerea ofertelor mai bune a fost prelungit de comisarul extraordinar până la 19 mai 2011. Invitația de a prezenta oferte mai bune este o garanție extrem de solidă, care asigură obținerea celei mai mari oferte posibile (și, prin urmare, a celui mai mic cost pentru comunitate). Mai mult, cererea formulată de o parte de a prelungi termenul arată că a existat o concurență reală până în ultimul moment al procedurii de achiziții.

(404) Comisia consideră că, având în vedere garanțiile de mai sus, inclusiv, în special, prețul minim și invitația de a prezenta oferte mai mari, procedura de achiziții a fost suficientă pentru a asigura furnizarea serviciului la cel mai mic cost pentru comunitate, chiar dacă s-a prezentat doar o singură ofertă. Pentru exhaustivitate, Comisia precizează că prezentul caz diferă de următoarele cazuri în care s-a prezentat o singură ofertă:

— În cadrul procedurii de achiziții pentru exploatarea unei rute maritime rapide pentru pasageri între Messina și Reggio Calabria, doar Ustica Lines a prezentat o ofertă. Totuși, această societate a fost, de asemenea, singura care și-a exprimat interesul, așadar nu a fost posibilă o concurență reală în niciun moment. În cazul respectiv, Comisia a concluzionat, așadar, în mod necesar că criteriul Altmark 4 nu a fost îndeplinit și că compensația pentru obligația de serviciu public a constituit ajutor de stat ([142]). Comisia reamintește că, în cazul supus evaluării, 21 de părți și-au exprimat interesul, iar 11 dintre acestea au participat la partea finală a procedurii de atribuire.

— În cadrul procedurii de achiziții pentru atribuirea contractelor de concesiune pentru distribuția presei în Belgia, doar bpost (prestatorul existent al acestui SIEG) a prezentat o ofertă. Deși inițial trei societăți și-au exprimat interesul de a participa la procedura de achiziții, o societate s-a retras înainte de expirarea termenului pentru depunerea unei oferte și o altă societate a anunțat că nu mai dorește să prezinte o ofertă (la trei zile după ce bpost își prezentase oferta). Cu toate acestea, autoritățile belgiene au susținut că a existat o concurență reală în

([141]) A se vedea mai exact răspunsul Comisiei la întrebarea 68 în cadrul Documentului de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Ghid privind aplicarea normelor Uniunii privind ajutoarele de stat, achizițiile publice și piața internă în cazul serviciilor de interes economic general" din 29 aprilie 2013 (a se vedea: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_ro.pdf).

([142]) Decizia Comisiei în cazul SA.42710, SIEG – ruta maritimă rapidă pentru pasageri între Messina și Reggio Calabria – Italia (JO C 40, 2.2.2018, p. 4).

timpul procedurii de achiziții și că au existat suficiente garanții pentru a asigura faptul că procedura de achiziții avea drept rezultat costul cel mai mic pentru comunitate. Totuși, Comisia a constatat în cazul respectiv că garanțiile au fost insuficiente și, prin urmare, a concluzionat că criteriul Altmark 4 nu a fost îndeplinit, iar compensația pentru obligația de serviciu public a constituit ajutor de stat ([143]). În timp ce autoritățile italiene au utilizat o procedură de achiziții deschisă, autoritățile belgiene au organizat o procedură de negociere ([144]), care, conform punctului 66 din comunicarea privind SIEG, „[poate fi considerată suficientă] pentru a satisface al patrulea criteriul Altmark doar în cazuri excepționale". Comisia constată că, în afara acestei diferențe importante, și garanțiile din cazul bpost au fost complet diferite de cele aplicabile în cazul de față. În sfârșit, trebuie remarcat faptul că, în cazul bpost, prestatorul existent al SIEG a câștigat licitația după ce a prezentat singura ofertă, cu un singur ofertant concurent posibil prezent. În cazul supus evaluării, licitația a fost câștigată de un ofertant care nu a avea nicio legătură cu prestatorul existent al SIEG, cu mai mulți ofertanți concurenți posibili prezenți și cu garanțiile menționate mai sus. Pentru aceste motive, Comisia concluzionează că circumstanțele în cazul bpost nu sunt comparabile cu cele din cazul de față.

(405) Mai mult, Comisia constată că procedura de achiziții utilizată pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia diferă în mod semnificativ de procedura utilizată pentru a alege operatorul de servicii de transport maritim între Franța continentală și Corsica ([145]) („cazul SNCM") sub următoarele aspecte:

— Autoritățile franceze au atribuit contractele privind delegarea de serviciu public pe baza unei proceduri de negociere, cu publicare prealabilă. Conform punctului 66 din comunicarea privind SIEG, o astfel de procedură „[poate fi considerată suficientă] pentru a satisface al patrulea criteriul Altmark doar în cazuri excepționale". Dimpotrivă, autoritățile italiene au utilizat o procedură de achiziții deschisă.

— Deși în cazul SNCM au fost prezentate două oferte, una a fost respinsă pe baza unui singur criteriu de selecție. Prin urmare, cele două oferte nici nu au mai fost comparate pe fond pentru a se reține cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Astfel, chiar dacă au fost prezentate două oferte, acest lucru nu a fost suficient pentru a garanta o concurență efectivă. În schimb, în cadrul procedurii de achiziții pentru Tirrenia, la etapa finală au participat 11 părți, iar Comisia consideră că a fost posibilă o concurență reală până la sfârșitul procedurii (a se vedea considerentul 403), chiar dacă, în cele din urmă, doar CIN a prezentat o ofertă.

— În cazul SNCM, operatorul existent reprezentat de grupul SNCM/CMN a prezentat, de asemenea, o ofertă și a avut un avantaj competitiv semnificativ, având în vedere că deținea deja nave care îndeplineau cerințele tehnice prevăzute în contractul privind delegarea de serviciu public. Acest aspect a fost esențial, întrucât cerințele respective presupuneau construirea unor nave aproape individualizate, similare anumitor nave ale SNCM. Acest lucru a presupus un cost ridicat pentru ofertanții interesați posibili. În cazul supus evaluării, operatorul existent Tirrenia în AE nu a prezentat o ofertă și nici nu putea să o facă acest lucru, iar ofertantul câștigător nu avea nicio legătură cu operatorul existent. Având în vedere că procedura de achiziții a inclus navele care îndeplineau cerințele tehnice pentru a furniza serviciul public, niciunul dintre ofertanții posibili nu a avut un avantaj competitiv asupra celuilalt.

— Mai mult, în cazul SNCM, Comisia a considerat că însăși perioada de timp foarte scurtă (și anume, mai puțin de o lună) stabilită între data atribuirii contractului privind delegarea de serviciu public și data de începere a furnizării serviciilor a fost susceptibilă de a reprezenta un obstacol semnificativ în calea accesului unor noi participanți. Comisia constată că în cazul Tirrenia a existat o perioadă de peste un an între închiderea procedurii de achiziții și începerea furnizării serviciului public de către CIN.

(406) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia concluzionează că, în cazul de față, cel de al patrulea criteriu Altmark este respectat.

(407) Întrucât cele patru criterii stabilite de Curtea de Justiție în cazul Altmark sunt îndeplinite în mod cumulativ, Comisia concluzionează că atribuirea noii convenții grupate cu ramura de activitate Tirrenia și cu prioritatea la acostare către CIN, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN, nu conferă un avantaj economic acestei societăți.

([143]) Decizia Comisiei în cazul SA.42366, compensații pentru obligația de serviciu public acordate bpost în perioada 2016-2020 – Belgia (JO C 341, 16.9.2016, p. 5).

([144]) Articolul 30 din Directiva 2004/18/CE, articolul 1 alineatul (9) litera (a) din Directiva 2004/17/CE.

([145]) Decizia Comisiei în cazul SA.22843, contractul privind delegarea de serviciu public, Corsica, 2007-2013, atribuit SNCM și CMN (JO L 220, 17.8.2013, p. 20).

7.1.3.5. Concluzie

(408) Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că atribuirea noii convenții grupate cu ramura de activitate Tirrenia și cu prioritatea la acostare către CIN, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN, nu constituie un ajutor de stat acordat CIN.

7.1.4. *Măsurile stabilite de Legea din 2010*

(409) În cadrul deciziei din 2011, Comisia a plecat de la premisa că toate măsurile prevăzute de Decretul-lege 125/2010, convertit cu amendamente în Legea din 2010, constituie ajutor de stat acordat în favoarea societăților din fostul Tirrenia Group, în măsura în care beneficiarii respectivi au putut să utilizeze aceste măsuri pentru a acoperi nevoile de lichidități și, prin urmare, să-și îmbunătățească situația financiară generală.

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

7.1.4.1. Posibilă utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate

(411) Resurse de stat: fondurile în cauză au fost acordate de către stat de la bugetul propriu (a se vedea considerentul 109) și utilizarea lor în scopuri legate de lichiditate a fost permisă prin Legea din 2010. Prin urmare, măsura este imputabilă statului și este acordată prin intermediul resurselor de stat.

(412) Selectivitate: această măsură a fost acordată doar societăților care au făcut parte din fostul Tirrenia Group, inclusiv societății Tirrenia, și este, prin urmare, selectivă. Pentru exhaustivitate, Comisia subliniază că această măsură nu a fost acordată CIN.

(413) Avantaj economic: Comisia constată că Tirrenia a primit aproximativ 12 051 900 EUR pentru a efectua modernizarea navelor, necesară în vederea conformării la standardele internaționale de siguranță, și putea, în temeiul Legii din 2010, să utilizeze aceste fonduri temporar în scopuri legate de lichiditate (a se vedea considerentul 109). Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 110), o parte din aceste fonduri (și anume, 4 657 005,35 EUR) au fost utilizate de Banca Carige pentru a compensa două creanțe ale Tirrenia la această bancă. În plus, autoritățile italiene au confirmat (a se vedea considerentul 192) că, într-adevăr, Tirrenia a utilizat doar suma de 630 600 EUR din aceste fonduri pentru a plăti efectuarea modernizărilor la nava Clodia. Restul de 11 421 300 EUR nu au fost utilizați pentru a se plăti efectuarea de modernizări și nici nu au fost rambursați statului. În cele din urmă, noul proprietar al ramurii de activitate Tirrenia (și anume CIN) a trebuit să plătească pentru restul de modernizări din fondurile proprii (și această datorie în valoare de 11 421 300 EUR a fost luată, de asemenea, în considerare în cadrul evaluării întocmite de Banca Profilo). Italia nu a demonstrat că această lichiditate a fost acordată în condițiile de piață. Mai mult, Tirrenia nu a rambursat și nici nu a utilizat lichiditatea în scopul inițial al acesteia (și anume, pentru modernizarea navelor), cu excepția sumei de 630 600 EUR utilizate pentru modernizarea navei Clodia. Având în vedere că un operator de pe piață obișnuit nu ar fi putut să beneficieze de o astfel de măsură, Comisia consideră că aceasta a conferit în mod necesar Tirrenia un avantaj economic.

(414) Efectul asupra schimburilor comerciale: în temeiul motivelor prezentate în considerentele 310 și 311, Comisia consideră că acordarea acestei măsuri către Tirrenia poate să afecteze schimburile comerciale din cadrul Uniunii și să denatureze concurența de pe piața internă.

(415) Concluzie: Comisia concluzionează că utilizarea de către Tirrenia a sumei de 11 421 300 EUR, destinată inițial pentru modernizarea navelor, în scopuri legate de lichiditate, astfel cum a fost permis în temeiul Legii din 2010, constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.4.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare

(416) Astfel cum s-a descris în considerentul 111, în conformitate cu articolul 1 din Legea din 2010, anumite acte și operațiuni efectuate pentru a privatiza Tirrenia Group și descrise la articolul 19-*ter* alineatele (1)-(15) din Decretul-lege 135/2009, convertit cu modificări în Legea din 2009, sunt scutite de la plata taxelor datorate în mod obișnuit pentru aceste acte și operațiuni.

(417) În primul rând, Comisia constată că trebuie evaluate două transferuri separate: (1) transferurile fostelor filiale ale Tirrenia, Caremar, Saremar și Toremar, de la Tirrenia (acum în AE) către regiunile Campania, Sardinia și Toscana și (2) transferul ramurii de activitate Tirrenia de la Tirrenia în AE către CIN. Taxele scutite sunt, în special, taxa de înregistrare, taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii, taxele de timbru (denumite în mod colectiv „taxe indirecte"), TVA-ul și impozitul pe profit. Beneficiarii acestei măsuri de ajutor ar fi vânzătorul, cumpărătorul sau ambele părți.

(418) De la bun început, Comisia acceptă faptul că transferurile către regiuni nu făceau obiectul impozitului pe profit (având în vedere că nu s-a plătit niciun preț) și nici al TVA-ului (care nu se aplică unor astfel de tranzacții în temeiul legislației naționale). În ceea ce privește taxele indirecte, acestea, în temeiul legislației naționale, trebuiau plătite doar de cumpărători – în cazul de față de regiuni, care acționează în cadrul misiunii lor de serviciu public, și anume, în calitate de entități ale statului. Ca atare, acestea nu se califică drept întreprinderi economice. Prin urmare, niciuna dintre scutirile de taxe menționate mai sus nu va fi evaluată în continuare în cadrul prezentei decizii.

(419) De asemenea, Comisia constată că, având în vedere faptul că tranzacțiile, precum vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN, nu fac obiectul TVA ([146]), scutirea de taxe nu ar fi putut conferi Tirrenia un avantaj în ceea ce privește TVA-ul. Mai mult, Comisia ia act de faptul că contractul de vânzare pentru ramura de activitate Tirrenia prevede în mod clar obligația cumpărătorului, și anume a CIN, de a suporta toate impozitele, taxele și costurile notariale aferente tranzacției, fără nicio scutire în favoarea CIN cu privire la aceste taxe. Prin urmare, Comisia concluzionează că CIN nu poate să fi beneficiat de această măsură. Pentru aceste motive, niciuna dintre scutirile de taxe menționate mai sus nu va fi evaluată în continuare în cadrul prezentei decizii.

(420) În acest context, Comisia va evalua, așadar, doar aspectul dacă Tirrenia (în AE) a beneficiat de scutiri de la plata taxei de înregistrare, a taxelor de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii, precum și de la plata taxelor de timbru („taxe indirecte") pentru ambele transferuri, precum și de scutiri de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din transferul ramurii de activitate Tirrenia către CIN.

(421) Resurse de stat: o scutire de taxe presupune, prin definiție, o pierdere de resurse ale statului. Mai mult, având în vedere că aceste scutiri au fost acordate în temeiul Legii din 2010 [a se vedea considerentul 111 litera (b)], ele sunt, de asemenea, imputabile statului.

(422) Selectivitate: având în vedere că scutirile de taxe sunt acordate numai pentru operațiuni și acte legate de privatizarea fostului Tirrenia Group, acestea sunt selective. Italia nu a susținut și nici nu a demonstrat că scutirile de taxe nu sunt selective.

(423) Avantaj economic: în ceea ce privește taxele indirecte, Tirrenia a fost scutită de la plata acestora pentru operațiunile și actele legate de cele două transferuri descrise în considerentul 416 (către regiuni și CIN) și, prin urmare, această societate a beneficiat de un avantaj economic egal cu taxele datorate în mod obișnuit pentru aceste tipuri de operațiuni și de acte în temeiul legislației naționale.

(424) În plus, în ceea ce privește transferul ramurii de activitate Tirrenia către CIN, Comisia constată că acest transfer a fost realizat în schimbul unei contraprestații (în valoare de 380 100 000 EUR) plătită de CIN. Veniturile obținute din această tranzacție ar trebui să facă, în mod normal, obiectul impozitului pe profit. Scutirea de la plata acestei taxe constituie un avantaj economic, având în vedere că veniturile obținute din vânzarea unor active sau a unei afaceri ar trebui, în mod normal, luate în considerare la calcularea impozitului pe profit al unei societăți. Comisia subliniază că această concluzie nu este afectată de faptul că, în această etapă, nu este încă posibil să se stabilească dacă Tirrenia va beneficia în practică de o scutire de la plata impozitului pe venit, deoarece este încă neclar dacă, la momentul în care Tirrenia va fi lichidată în totalitate, se va datora impozitul pe venit ([147]).

([146]) În temeiul decretului prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972, transferurile de societăți în activitate sau de unități operaționale către o altă societate nu sunt considerate a constitui o livrare de bunuri și sunt, prin urmare, scutite de la plata TVA.

([147]) În special, în cazul unei proceduri de insolvență, precum cea care vizează Tirrenia în AE, veniturile sunt determinate în conformitate cu regulile prevăzute la articolul 183 din Legea consolidată privind impozitul pe venit. În temeiul acestor dispoziții, veniturile unei întreprinderi din perioada cuprinsă între începutul procedurii de faliment și închiderea acesteia reprezintă diferența dintre activele întreprinderii de la începutul procedurii și activele reziduale la sfârșitul acesteia. Înainte de închiderea procedurii, nu se poate, așadar, anticipa dacă există o obligație fiscală și nici valoarea acesteia. Având în vedere că procedura de lichidare a Tirrenia în AE este încă în curs, nu se poate concluziona dacă va fi datorat vreun impozit pe venit.

(425) Efectul asupra schimburilor comerciale: în temeiul motivelor prezentate în considerentele 310 și 311, Comisia consideră că scutirea Tirrenia de la plata anumitor taxe, astfel cum s-a menționat mai sus, este susceptibilă de a afecta schimburile comerciale din cadrul Uniunii și de a denatura concurența de pe piața internă.

(426) Concluzie: scutirile de la plata (i) taxelor indirecte aferente operațiunilor și actelor legate de transferurile Caremar, Saremar și Toremar, precum și al ramurii de activitate Tirrenia către cumpărătorii respectivi și de la plata (ii) impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN, care au fost acordate în temeiul Legii din 2010, au constituit ajutor de stat acordat Tirrenia.

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

(427) În cadrul deciziilor din 2011 și din 2012, Comisia a menționat posibilitatea ca societățile care au făcut parte din fostul Tirrenia Group să utilizeze resursele FAS [a se vedea considerentul 111 litera (c)] pentru a satisface nevoile curente de lichidități. Cu toate acesta, în cursul procedurii de investigație oficială, autoritățile italiene au clarificat faptul că resursele FAS nu au reprezentat o compensație suplimentară pentru Tirrenia (sau pentru orice altă societate din fostul Tirrenia Group). În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta rectificările bugetare prevăzute pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile din fostul Tirrenia Group, în cazul în care acestea s-ar fi dovedit a fi insuficiente. Într-adevăr, articolul 1 alineatul (5-*ter*) din Legea din 2010 a permis regiunilor să utilizeze resursele FAS pentru a finanța (o parte din) compensația obișnuită pentru obligația de serviciu public și, prin urmare, pentru a asigura continuitatea serviciilor publice de transport maritim. Cu alte cuvinte, această măsură a vizat de fapt o alocare de resurse de la bugetul statului italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

(428) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că resursele FAS reprezintă doar o sursă de finanțare care permite statului să plătească compensațiile pentru obligația de serviciu public (acordate în temeiul convenției inițiale prelungite) și nu constituie o măsură de care Tirrenia poate beneficia în plus față de compensațiile pentru obligația de serviciu public. Cu alte cuvinte, posibila utilizare a resurselor FAS nu constituie ajutor de stat acordat Tirrenia și nu va fi, așadar, evaluată în continuare în prezenta decizie.

7.1.5. *Concluzie privind existența unui ajutor*

(429) Pe baza evaluării descrise mai sus, Comisia constată următoarele:

— compensația acordată Tirrenia pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-18 iulie 2012 și prioritatea la acostare pe aceste rute aferente serviciului public acordată pentru aceeași perioadă constituie ajutor de stat în favoarea Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și se califică drept un ajutor nou;

— prelungirea ajutorului pentru salvare din 28 august 2011 până la 18 septembrie 2012 constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— atribuirea noii convenții pentru perioada 18 iulie 2012-18 iulie 2020, grupată cu ramura de activitate Tirrenia și cu prioritatea la acostare către CIN, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN, respectă cele patru criterii Altmark și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat acordat CIN în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— utilizarea de către Tirrenia, în scopuri legate de lichiditate, a fondurilor destinate modernizării navelor, astfel cum a fost permis în temeiul Legii din 2010, constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— scutirile de la plata (i) taxelor indirecte aferente transferurilor Caremar, Saremar și Toremar către regiunile Campania, Sardinia și Toscana, precum și al ramurii de activitate Tirrenia către CIN, precum și scutirea de la plata (ii) impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN, care au fost acordate în temeiul Legii din 2010, constituie ajutor de stat acordat Tirrenia; și

— posibilitatea de a utiliza resursele FAS pentru a satisface nevoile de lichiditate, astfel cum se prevede în Legea din 2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2. **Legalitatea ajutorului**

(430) Toate măsurile care fac obiectul prezentei decizii au fost puse în aplicare înainte de aprobarea oficială din partea Comisiei. Prin urmare, întrucât aceste măsuri de ajutor nu au fost exceptate de la obligația de notificare în temeiul Deciziei SIEG din 2005 sau al Deciziei SIEG din 2011, ele au fost acordate de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE ([148]).

7.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(431) Întrucât măsurile identificate mai sus constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, compatibilitatea acestora trebuie să fie evaluată ținând seama de excepțiile prevăzute la alineatele (2) și (3) ale articolului respectiv și la articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

7.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Tirrenia*

7.3.1.1. Norme aplicabile

(432) Astfel cum s-a menționat deja mai sus, prelungirea convenției inițiale după sfârșitul anului 2008 a fost realizată prin acte juridice subsecvente, după cum urmează:

(a) Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008, convertit în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale de la 1 ianuarie 2009 până la 31 decembrie 2009;

(b) Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, convertit în Legea din 2009, a prevăzut, printre altele, prelungirea convențiilor inițiale de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010; și

(c) Decretul-lege nr. 125 din 5 august 2010, convertit în Legea din 2010, a prevăzut o prelungire suplimentară a convențiilor inițiale de la 1 octombrie 2010 până la sfârșitul proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar.

(433) În acest context, Comisia constată că acordarea compensației pentru obligația de serviciu public în temeiul prelungirii convenției inițiale a avut loc înaintea intrării în vigoare a Deciziei SIEG din 2011 și a Cadrului SIEG din 2011. Cu toate acestea, pachetul privind SIEG din 2011 conține, la articolul 10 din Decizia SIEG din 2011 și la punctul 69 din Cadrul SIEG din 2011, norme care prevăd aplicarea sa și în cazul ajutorului acordat înainte de intrarea în vigoare a pachetului SIEG din 2011, la 31 ianuarie 2012. În special, Decizia SIEG din 2011 prevede la articolul 10 litera (b) că

„orice ajutor acordat înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii [și anume, înainte de 31 ianuarie 2012], incompatibil cu piața internă și neexceptat de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE, dar care îndeplinește condițiile stabilite de prezenta decizie, este compatibil cu piața internă și este exceptat de la obligația de notificare prealabilă."

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

([148]) Autoritățile italiene au notificat (a se vedea considerentul 4) doar compensația pentru obligația de serviciu public acordată în temeiul noii convenții, despre care Comisia a constatat că nu constituie ajutor de stat. Mai mult, Italia a susținut că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia în temeiul prelungirii convenției inițiale a fost compatibilă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul Deciziei SIEG din 2005. Comisia va evalua, la secțiunea 7.3.1, dacă lucrurile au stat astfel.

(435) Ca urmare, normele de aplicare ale Deciziei SIEG din 2011 și ale Cadrului SIEG din 2011, astfel cum sunt descrise mai sus, permit evaluarea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia în timpul perioadei de prelungire în conformitate cu pachetul privind SIEG din 2011. Dacă condițiile relevante prevăzute de Decizia SIEG din 2011 sau de Cadrul SIEG din 2011 sunt respectate, această măsură de ajutor este compatibilă cu piața internă pe întreaga perioadă cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 18 iulie 2012 ([149]).

(436) Comisia precizează că Decizia SIEG din 2005, care a intrat în vigoare la 19 decembrie 2005, și Decizia SIEG din 2011 sunt aplicabile doar ajutorului de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public pentru rutele maritime către insule, pe care traficul anual mediu din cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit SIEG nu depășește 300 000 de pasageri. Cu toate acestea, în 2007, 2008 și 2009, numărul pasagerilor pe trei dintre cele 12 rute (și anume, Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia și Genova-Porto Torres), exploatate de Tirrenia în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, a depășit pragul de 300 000 de pasageri pe an ([150]). Prin urmare, pentru aceste trei rute Comisia nu poate evalua compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public plătită către Tirrenia în temeiul prelungirii convenției inițiale până la 18 iulie 2012 nici în temeiul Deciziei SIEG din 2005 și nici în temeiul Deciziei SIEG din 2011.

(437) În consecință, în cazul a trei rute exploatate de Tirrenia, compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordate Tirrenia începând cu 2009 și până la finalizarea procesului de privatizare s-ar încadra, în mod normal, în domeniul de aplicare al Cadrului SIEG din 2011. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 9 din Cadrul SIEG din 2011, ajutoarele acordate furnizorilor de SIEG aflați în dificultate trebuie evaluate în temeiul Liniilor directoare pentru salvare și restructurare din 2004. Tirrenia a fost admisă în procedura de administrare extraordinară la 5 august 2010 și a fost declarată în stare de insolvență la 12 august 2010, aflându-se, astfel, deja în dificultate în sensul punctului 10 litera (c) din Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004 la momentul prelungirii prevăzute în Legea din 2010. Prin urmare, aceasta era un furnizor de SIEG în dificultate, cel puțin pentru o parte din perioada de prelungire (din 12 august 2010 până la vânzarea sa, la 18 iulie 2012).

(438) Orientările pentru salvare și restructurare din 2014 ([151]), intrate în vigoare de la 1 august 2014, se aplică retroactiv pentru ajutoarele acordate furnizorilor de SIEG. Aceste orientări prevăd că evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate înainte de 31 ianuarie 2012 (data intrării în vigoare a Cadrului SIEG din 2011) furnizorilor de SIEG aflați în dificultate este efectuată în temeiul Cadrului SIEG din 2011, cu excepția dispozițiilor de la punctele 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60 ([152]). Prin urmare, aceleași norme se aplică pentru întreaga perioadă cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și până la finalizarea privatizării, la 18 iulie 2012.

(439) Având în vedere că trei dintre rutele exploatate de Tirrenia supuse evaluării nu intră sub incidența deciziilor SIEG din 2005 și 2011 și pentru motive de concizie și eficiență, Comisia va evalua mai întâi dacă compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia pentru exploatarea tuturor celor 12 rute de transport maritim pe durata perioadei de prelungire respectă condițiile prevăzute în Cadrul SIEG din 2011, cu excepția condițiilor prevăzute la punctele 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60. Doar după această primă etapă, Comisia va evalua dacă aceeași

([149]) Pentru exhaustivitate, Comisia precizează că dispoziția tranzitorie de la articolul 10 litera (a) din Decizia SIEG din 2011, conform căreia orice schemă de ajutor aplicată înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii (și anume, înainte de 31 ianuarie 2012), compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia SIEG din 2005, își menține compatibilitatea cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare pentru o perioadă suplimentară de doi ani (și anume până la 30 ianuarie 2014 inclusiv). Acest lucru înseamnă că ajutorul care a fost acordat în temeiul unei astfel de scheme în perioada cuprinsă între intrarea în vigoare a Deciziei SIEG din 2005, la 19 decembrie 2005, și intrarea în vigoare a Deciziei SIEG din 2011, la 31 ianuarie 2012, va fi considerat compatibil cu piața internă, însă doar începând de la data la care a fost acordat și până la 30 ianuarie 2014 inclusiv. În orice caz, pentru ajutoarele acordate în perioada începând de la 31 ianuarie 2012, dispoziția tranzitorie de la articolul 10 litera (a) din Decizia SIEG din 2011 nu se aplică, iar evaluarea compatibilității trebuie efectuată în conformitate cu Decizia SIEG din 2011.

([150]) Comisia constată că, deși aceste trei rute au fost exploatate în regim de serviciu public pe durata întregului an, utilizarea lor a fost limitată treptat la extrasezon, iar în sezonul de vârf serviciul era furnizat în regim comercial (a se vedea considerentul 34). Cu toate acestea, având în vedere că atât Decizia SIEG din 2005, cât și Decizia SIEG din 2011 se referă la „traficul anual", Comisia nu poate exclude numărul de pasageri transportați atunci când serviciul este furnizat în regim comercial, astfel cum a sugerat Italia.

([151]) JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

([152]) A se vedea punctul 140 din Orientările pentru salvare și restructurare din 2014.

compensație (doar pentru cele nouă rute care nu au depășit pragul de 300 000 de pasageri) a fost, eventual, compatibilă cu piața internă și a fost exceptată de la obligația de notificare prevăzută în Decizia SIEG din 2005, având în vedere că aceasta vizează ajutoarele acordate între 19 decembrie 2005 și 31 ianuarie 2012 (a se vedea considerentul 432).

7.3.1.2. Serviciu de interes economic general autentic în sensul articolului 106 din TFUE

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

(441) Evaluarea dacă serviciile SIEG sunt autentice trebuie, de asemenea, să fie efectuată în temeiul comunicării privind SIEG (a se vedea considerentele 325 și 342), al Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea considerentele 327-329) și al jurisprudenței (a se vedea considerentele 331-332). Prin urmare, în ceea ce privește perioada de prelungire, Comisia trebuie să evalueze:

1. dacă exista o **cerere din partea utilizatorilor**;

2. dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în lipsa unei obligații stabilite de autoritățile publice (**existența unei disfuncționalități a pieței**);

3. dacă utilizarea unor simple obligații de serviciu public era insuficientă pentru a acoperi această lipsă (**abordarea cea mai puțin dăunătoare**).

(442) Comisia subliniază că cele 12 rute aferente serviciului public exploatate de Tirrenia în timpul perioadei de prelungire sunt aceleași cu cele atribuite CIN în temeiul noii convenții. În plus, Comisia a descris și a evaluat deja situația concurențială pe aceste rute în timpul perioadei de prelungire. În acest context, evaluarea următoare se va baza pe părțile relevante ale evaluării efectuate pentru noua convenție mai sus și va face trimiteri la acestea (a se vedea secțiunea 7.1.3.1).

(443) În acest context, Comisia reamintește mai întâi (a se vedea considerentul 152) că Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în convenția inițială în principal pentru (i) a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule și pentru (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective, prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia a concluzionat deja (a se vedea considerentul 334) că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public. Mai mult, pentru motivele descrise mai sus (a se vedea considerentele 335 și 336), Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a defini serviciile de transport exclusiv de marfă ca fiind SIEG.

(444) Rutele în cauză au fost exploatate, în mare parte fără modificări, timp de mulți ani, și anume cel puțin de la intrarea în vigoare a convenției inițiale. Singurele modificări efectuate la nivelul domeniului de aplicare al serviciului pe durata perioadei de prelungire față de situația de la sfârșitul anului 2008 (la data inițială de expirare a convenției inițiale) au constat în reduceri privind rutele exploatate în regim de serviciu public. Mai exact:

— Ruta aferentă serviciului public Fiumicino-Arbatax a fost desființată începând din 2009;

— Ruta Fiumicino-Golfo Aranci (pe care Tirrenia își desfășura activitatea în regim comercial) a fost desființată începând din 2009;

— Începând din 2010, ruta aferentă serviciului public Napoli-Palermo a trebuit să fie exploatată în regim comercial în timpul sezonului de vârf deoarece compensația pentru obligația de serviciu public era acordată doar pentru exploatarea rutelor în extrasezon.

(445) Pentru a ilustra cererea reală a utilizatorilor pentru aceste servicii, autoritățile italiene au furnizat statistici detaliate care arată că, în 2009, primul an de prelungire, Tirrenia a transportat 1 181 768 de pasageri, 276 391 de autoturisme și aproape 3 milioane de metri liniari de marfă pe cele 12 rute de servicii publice mixte pe durata perioadelor respective care fac obiectul obligațiilor de serviciu public (și anume, nu în sezonul de vârf pentru două rute). Aceste cifre au fost ușor mai mici în 2010 (a se vedea considerentul 338), însă diferența se datorează în principal faptului că ruta Napoli-Palermo, începând din 2010, nu a mai făcut parte din misiunea de serviciu public în sezonul de vârf. La corectarea acestei diferențe, cifrele din 2011 s-au apropiat de cele din 2009, ceea ce arată că cererea agregată din partea utilizatorilor a fost semnificativă și destul de stabilă.

(446) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 339), autoritățile italiene au furnizat, de asemenea, statistici detaliate pentru fiecare rută în parte pentru perioada 2007-2018. Comisia a demonstrat deja (a se vedea tabelul 4) că, în 2010, a existat o cerere semnificativă din partea utilizatorilor atât pentru servicii de transport de marfă, cât și pentru servicii mixte pe fiecare dintre cele 12 rute în cauză. Aceeași analiză pentru anii 2009 și 2011 ([153]) nu a oferit nicio dovadă că cererea utilizatorilor pentru serviciile de transport cu feribotul pe rutele în cauză ar fi dispărut.

(447) Comisia consideră că statisticile menționate mai sus demonstrează în mod clar că există o cerere reală pentru servicii de transport pasageri și servicii de transport marfă pe fiecare dintre cele 12 rute aferente serviciului public în cauză. Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii abordează o cerere autentică a utilizatorilor și că, prin urmare, satisfac nevoi publice reale.

(448) Astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 342), Comisia ar trebui să examineze și dacă serviciul ar fi fost inadecvat în cazul în care prestarea acestuia ar fi fost lăsată în seama forțelor pieței, având în vedere cerințele de serviciu public impuse de către statul membru în temeiul prelungirii convenției inițiale. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită”.

(449) Comisia precizează că în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 18 iulie 2012, pe unele rute care trebuiau să fie exploatate de Tirrenia în temeiul prelungirii convenției inițiale, au existat alți operatori care au oferit servicii de transport cu feribotul, deși nu neapărat pe toată durata anului și cu aceeași frecvență. Comisia a evaluat deja mai sus (a se vedea considerentele 343-348) pentru fiecare rută în cauză dacă serviciile prestate de alți operatori erau echivalente celor pe care CIN a trebuit să le presteze în temeiul noii convenții. Comisia reamintește că această evaluare s-a bazat pe situația concurențială pe aceste rute în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 18 iulie 2012. Având în vedere că serviciile pe care trebuie să le presteze CIN sunt aproape identice în ceea ce privește rutele deservite, frecvențele și cerințele tehnice cu cele pe care a trebuit să le furnizeze Tirrenia pe durata perioadei de prelungire, concluzia Comisiei (a se vedea considerentul 348) că doar forțele pieței erau insuficiente pentru a satisface nevoile de serviciu public este, de asemenea, valabilă pentru Tirrenia pe întreaga perioadă de prelungire. Într-adevăr, Tirrenia era singurul operator pe mai multe dintre rutele în cauză, iar pe celelalte rute serviciile furnizate de alți operatori nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, nu satisfăceau pe deplin nevoile de serviciu public impuse Tirrenia în temeiul noii convenții (prelungite ulterior).

(450) În sfârșit, având în vedere privatizarea planificată și pentru a asigura continuitatea serviciilor publice care erau prestate în temeiul convenției inițiale, Italia a decis să prelungească această convenție fără modificări (cu excepțiile limitate descrise la considerentul 444) și cu schimbarea metodologiei de compensare aplicabilă începând din 2010). Comisia admite că cererea utilizatorilor (astfel cum este descrisă mai sus, a se vedea considerentele 445 și 446) nu ar fi putut să fie satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor care deservesc rutele în cauză. Mai exact, Tirrenia era singurul operator pe mai multe rute (a se vedea de exemplu considerentul 345) și, acolo unde existau și alți operatori, oferta furnizată de aceștia nu satisfăcea (toate) cerințele de regularitate, continuitate și calitate. Mai mult, exploatarea majorității rutelor (dacă nu a tuturor), în special în extrasezon, este generatoare de pierderi, astfel încât, în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, acestea nu ar mai fi probabil exploatate deloc. Ecorys a ajuns la o concluzie similară în raportul său (a se vedea considerentul 98). În plus, Comisia admite că, în contextul procesului de privatizare a Tirrenia, prelungirea contractului de servicii publice existent era singurul mod de a garanta continuitatea serviciilor publice până la finalizarea privatizării.

(451) Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a defini serviciile încredințate Tirrenia drept SIEG. Îndoielile exprimate de Comisie în deciziile din 2011 și 2012 sunt, prin urmare, înlăturate.

([153]) Pentru motive de concizie, Comisia nu include cifrele detaliate în prezenta decizie.

7.3.1.3. Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației

(452) Astfel cum se specifică la secțiunea 2.3 din Cadrul SIEG din 2011, conceptul de serviciu de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE se referă la faptul că întreprinderii în cauză i s-a atribuit prestarea de servicii de interes economic general pe baza unuia sau a mai multor acte oficiale.

(453) Actele de atribuire trebuie să precizeze, în special:

(a) natura precisă a obligației de serviciu public și durata sa;

(b) întreprinderea și teritoriul în cauză;

(c) natura drepturilor exclusive;

(d) parametrii pentru calcularea, controlarea și revizuirea compensației;

(e) măsurile de evitare a supracompensațiilor și de rambursare a eventualelor supracompensații.

(454) În deciziile sale din 2011 și din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la aspectul dacă actul de atribuire prevedea o descriere cuprinzătoare a naturii obligațiilor de serviciu public ale Tirrenia pe durata perioadei de prelungire. Mai mult, Comisia a subliniat că nu a fost adoptat niciun plan pe cinci ani pentru perioada 2005-2008, astfel cum se stabilise prin convenția inițială. Cu toate acestea, Comisia a reamintit, de asemenea, că elemente diferite ale atribuirii pot fi incluse în mai multe acte, fără ca aceasta să pună sub semnul întrebării caracterul adecvat al definirii obligațiilor. Pe durata perioadei de prelungire, actul de atribuire a serviciilor către Tirrenia a inclus convenția inițială (astfel cum a fost modificată și prelungită în timp), planurile pe cinci ani, o serie de decizii ad-hoc adoptate de autoritățile italiene, Directiva CIPE și Legea din 2009.

(455) În acest context, Comisia constată mai întâi că convenția inițială (astfel cum a fost modificată în timp), care formează partea principală a actului de atribuire a serviciilor către Tirrenia, a rămas pe deplin aplicabilă până la finalizarea privatizării în temeiul unei serii de decrete-lege (a se vedea considerentul 432). Aceste documente precizează că Tirrenia a fost însărcinată cu obligații de serviciu public până la finalizarea privatizării sale.

(456) Conform convenției inițiale, planurile pe cinci ani specifică rutele și porturile care trebuie deservite, tipul și capacitatea navelor care trebuie să fie utilizate pe rutele maritime în cauză, frecvența serviciului și tarifele care trebuie plătite de către utilizatori, inclusiv tarifele subvenționate, în special în cazul rezidenților regiunilor insulare. Deși planul pentru perioada 2005-2008 nu a fost adoptat în mod oficial, planul pentru perioada 2000-2004 (aprobat prin decret ministerial la 20 septembrie 2001) a continuat să se aplice cu o serie de modificări ad-hoc (a se vedea considerentul 33), hotărâte de guvern (de obicei, de către minister sau de către comisia interministerială ([154])). Aceste modificări au limitat în principal domeniul de aplicare al obligațiilor de serviciu public în timp (de exemplu, prin desființarea anumitor rute, inclusiv modificările descrise la considerentul 444), în timp ce majoritatea obligațiilor prevăzute în planul pentru 2000-2004 (care reflectă pe deplin angajamentele asumate de Italia în contextul deciziei din 2001) au rămas în vigoare fără modificări. Prin urmare, cu excepția cazului în care se lua o decizie de modificare a unui element specific (de exemplu, o rută, o frecvență, un tip de navă) din planul pentru 2000-2004, dispozițiile acestui plan au continuat să se aplice integral pe parcursul perioadei cuprinse între 1 ianuarie 2009 și 18 iulie 2012. Înainte de 2009, schema tarifară inițială prevăzută în convenția inițială a fost modificată printr-o serie de acte subsecvente. Cu toate acestea, pe parcursul întregii perioade de prelungire, nu a fost emis niciun decret interministerial pentru a modifica în continuare tarifele care trebuiau percepute de către societățile din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia. Pe această bază, Comisia concluzionează că obligațiile de serviciu public pe care Tirrenia a trebuit să îl presteze în timpul perioadei de prelungire au fost definite într-un mod suficient de clar.

(457) Comisia a constatat deja la considerentele 239 și 240 din Decizia din 2011 faptul că parametrii necesari pentru calcularea valorii compensației au fost stabiliți în prealabil și sunt descriși în mod clar. În special, pentru anul 2009, convenția inițială (a se vedea considerentele 38-40) conține o listă exhaustivă și precisă a elementelor de cost care trebuie luate în considerare, precum și metodologia de calcul al rentabilității capitalului investit pentru operator. Pentru perioada 1 ianuarie 2010-18 iulie 2012, metodologia relevantă este stabilită în Directiva CIPE (a se vedea considerentul 41 și următoarele). Mai exact, Directiva CIPE detaliază elementele de cost luate în considerare și rentabilitatea capitalului investit. În sfârșit, Legea din 2009 prevede valoarea maximă a compensației, și anume

([154]) Pentru deciziile supuse evaluării, această comisie este compusă din Ministerul Infrastructurii și Transporturilor, Ministerul Economiei și Finanțelor și Ministerul Dezvoltării Economice.

72 685 642 EUR, care se aplică începând din 2010. Mai mult, convenția inițială a prevăzut faptul că compensația va fi plătită în tranșe și a asigurat faptul că aceasta s-a bazat pe costurile și veniturile reale aferente prestării serviciului public. În acest fel, supracompensația putea fi identificată și evitată cu ușurință. Acolo unde era cazul, statul putea să recupereze ulterior supracompensația de la Tirrenia.

(458) Pe această bază, Comisia consideră că, pentru perioada de prelungire a convenției inițiale, actele de atribuire au prevăzut o definiție clară a obligațiilor de serviciu public, a duratei, a întreprinderii și a teritoriului vizat, a parametrilor pentru calcularea, controlarea și revizuirea compensației, precum și a măsurilor de evitare a supracompensațiilor și de rambursare a eventualelor supracompensații, astfel cum se prevede în Cadrul SIEG din 2011.

7.3.1.4. Perioada de valabilitate a actului de atribuire

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

(460) Italia a susținut că durata prelungirii este în conformitate cu perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active utilizate pentru prestarea SIEG. În special, durata totală a convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, este puțin peste 23,5 ani. Navele utilizate de Tirrenia pentru furnizarea serviciului public au o durată de viață utilă ([155]) de 30 de ani (în ceea ce privește feriboturile cu motor), respectiv de 20 de ani (în ceea ce privește navele de pasageri de mare viteză) și sunt amortizate în această perioadă. Mai mult, Italia reamintește că prelungirea de la 1 ianuarie 2009 până la 18 iulie 2012 a fost necesară pentru a asigura continuitatea serviciului public până la finalizarea privatizării.

(461) Pe baza considerațiilor de mai sus, Comisia concluzionează că perioada de valabilitate a actului de atribuire este justificată într-o măsură suficiente și că, prin urmare, punctul 17 din Cadrul SIEG din 2011 este respectat.

7.3.1.5. Conformitatea cu Directiva 2006/111/CE a Comisiei ([156])

(462) Potrivit punctului 18 din Cadrul SIEG din 2011, „ajutorul va fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat doar în cazul în care întreprinderea respectă, după caz, dispozițiile Directivei 2006/111/CE a Comisiei".

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

(464) Italia a amintit că articolul 4 din decizia din 2001 prevedea ca Tirrenia să înceapă de la 1 ianuarie 2011 să păstreze o contabilitate separată pentru fiecare rută. În mod similar, articolul 1 alineatul (4) din decizia din 2004 prevedea obligația pentru Adriatica (societate care a fuzionat cu Tirrenia în 2004) să țină o contabilitate separată pentru fiecare dintre rutele sale de la 1 ianuarie 2004. În contextul deciziei din 2001 și la cererea Comisiei, PriceWaterhouseCoopers („PWC") a realizat un studiu care reproduce contabilitatea analitică a Tirrenia pentru perioada 1992-1999. În acest context, PWC a emis un aviz care a confirmat faptul că metodologia utilizată pentru a întocmi această contabilitate a fost adecvată și în conformitate cu practica contabilă aplicabilă. Potrivit Italiei, Tirrenia și Adriatica au continuat să-și elaboreze contabilitatea analitică pe această bază și, prin urmare, au respectat cerințele prevăzute în deciziile din 2001 și din 2004. De asemenea, pentru perioada supusă evaluării, Italia a prezentat ca dovadă contabilitatea Tirrenia aferentă fiecărei rute pentru anii 2009, 2010 și 2011.

([155]) A se vedea decizia din 30 decembrie 2004 adoptată de comisia interministerială. Această decizie a prelungit amortizarea preconizată inițial de la 20 la 30 de ani pentru feriboturile cu motor, respectiv de la 15 la 20 de ani pentru navele de pasageri de mare viteză.

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

(465) Pentru anul 2012, contabilitatea aferentă fiecărei rute a fost întocmită de CIN din momentul în care a început să furnizeze serviciul respectiv (în conformitate cu obligațiile sale în temeiul noii convenții). Comisarul extraordinar nu a pregătit această contabilitate pentru perioada 1 ianuarie 2012-18 iulie 2012, deoarece finalizarea privatizării era iminentă. Cu toate acestea, pe tot parcursul anului 2012, comisarul extraordinar a depus la Ministerul Dezvoltării Economice declarațiile financiare trimestriale generale. Autoritățile italiene au depus aceste declarații ca element de probă. Comisia consideră că aceste declarații sunt suficiente pentru a demonstra că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia în AE nu a acoperit în totalitate costul net al prestării serviciului public și, prin urmare, a exclus, de asemenea, orice subvenționare încrucișată (a se vedea, de asemenea, considerentul 472). Prin urmare, Comisia constată că sunt îndeplinite cele două obiective principale privind contabilitatea separată, și anume evitarea supracompensației și a subvenționării încrucișate.

(466) Pe baza celor de mai sus și luând în considerare circumstanța specifică a privatizării, Comisia concluzionează că au fost îndeplinite cerințele prevăzute la punctele 18 și 44 din Cadrul SIEG din 2011.

7.3.1.6. Valoarea compensației

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

(468) În cazul de față, având în vedere că cel puțin o parte a compensației constituie ajutor ilegal acordat înainte de intrarea în vigoare a Cadrului SIEG din 2011 ([157]), punctul 69 din acesta prevede în mod specific, în scopul evaluării ajutorului de stat, că utilizarea metodologiei costului net evitat nu este necesară. În schimb, se pot utiliza metode alternative pentru calcularea costului net necesar îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, cum ar fi metodologia bazată pe alocarea costurilor. În temeiul acestei metodologii, costul net ar fi calculat ca diferența dintre costurile și veniturile necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, astfel cum sunt precizate și estimate în actul de atribuire. Punctele 28-38 din Cadrul SIEG din 2011 prevăd mai detaliat modul de aplicare a acestei metodologii.

(469) În deciziile sale din 2011 și din 2012, Comisia nu a putut concluziona dacă valoarea compensației a fost proporțională, întrucât avea încă îndoieli cu privire la calificarea unora dintre serviciile publice încredințate Tirrenia ca fiind SIEG autentice. Aceste îndoieli au fost abordate în secțiunea 7.3.1.2. Totuși, Comisia și-a exprimat îndoielile și cu privire la prima de risc de 6,5 % care s-a aplicat începând din 2010. În special, Comisia s-a întrebat dacă această primă reflectă un nivel adecvat de risc, având în vedere că, *prima facie*, Tirrenia nu a părut să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(470) În acest context, Comisia reamintește că, în cadrul deciziei din 2011, a plecat de la premisa că Tirrenia ar fi putut fi supracompensată doar pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public începând din 2010. Chiar dacă Comisia nu a exprimat astfel de îndoieli pentru anul 2009, autoritățile italiene au furnizat calculul valorii compensației pentru anul 2009 (și anume, 80 de milioane EUR), care a fost determinată pe baza metodologiei prevăzute în convenția inițială. Trebuie remarcat faptul că Tirrenia ceruse aproximativ 93,1 milioane EUR, însă Italia a respins unele costuri întrucât nu erau eligibile în temeiul metodologiei respective. Pe această bază, Comisia concluzionează că Tirrenia nu a fost supracompensată pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în 2009.

(471) Începând din 2010, prima de risc de 6,5 % ar fi fost aplicată în principiu pentru a stabili rentabilitatea capitalului folosind formula WACC. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 362), Italia a clarificat faptul că, întrucât valoarea compensației este plafonată prin Legea din 2009, s-a luat decizia de a simplifica modul de calcul prin aplicarea valorii de 6,5 % ca o rată forfetară a rentabilității capitalului. Mai mult, Italia a subliniat că, din cauza situației sale financiare dificile, Tirrenia a trebuit să fie pusă sub administrare extraordinară la 5 august 2010. Potrivit Italiei, era imposibilă acoperirea totală a costului net (și anume, costuri minus venituri) aferent serviciului public cu valoarea maximă a compensației stabilite în Legea din 2009. Prin urmare, Tirrenia nu ar fi beneficiat de nicio rentabilitate a capitalului în perioada 1 ianuarie 2010-18 iulie 2012.

([157]) Astfel cum s-a stabilit în considerentul 436. Ilegalitatea ajutorului acordat pentru celelalte rute va fi examinată în continuare în secțiunea 7.3.1.8.

(472) Pe baza contabilității separate pentru fiecare rută depuse de autoritățile italiene, Comisia a putut să verifice că, atât în 2010, cât și în 2011, costul net al serviciilor publice (fără a lua în calcul rentabilitatea capitalului) furnizate de Tirrenia a depășit valoarea maximă a compensației, adică 72 685 642 EUR. Prin urmare, Tirrenia nu a beneficiat, într-adevăr, de nicio rentabilitate a capitalului în acești ani. Pentru prima jumătate a anului 2012, contabilitatea trimestrială întocmită de comisarul extraordinar arată în mod clar că, inclusiv după luarea în calcul a părții *pro rata* din valoarea maximă a compensației stabilite în Legea din 2009, câștigurile înainte de dobânzi și impozite ale Tirrenia ([158]) (cu alte cuvinte, înainte de costurile extraordinare) au fost negative. Astfel, se poate concluziona că nici în perioada 1 ianuarie 2010-18 iulie 2012 Tirrenia nu a beneficiat de nicio rentabilitate a capitalului. În general, Comisia concluzionează că Tirrenia nu a primit nicio supracompensație în perioada de prelungire a convenției inițiale.

(473) Punctul 49 din Cadrul SIEG din 2011 prevede obligația statelor membre de a se asigura că compensația acordată pentru furnizarea de SIEG nu conduce la primirea de către întreprinderi a unei supracompensări (astfel cum a fost definită la punctul 47 din cadrul respectiv). Printre altele, statele membre trebuie să furnizeze dovezi la cererea Comisiei. Mai mult, acestea trebuie să efectueze verificări regulate sau să se asigure că astfel de verificări sunt efectuate la sfârșitul perioadei de atribuire și, în orice caz, la intervale care nu depășesc trei ani. În această privință, Comisia constată că autoritățile italiene au furnizat dovezile necesare, astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea considerentele 464 și 465). Într-adevăr, Tirrenia a depus în fiecare an contabilitatea separată pentru fiecare rută în parte la ministerul care asigură supravegherea, permițând acestuia să verifice valoarea compensației. În plus, Comisia reamintește că compensația este plătită în tranșe (a se vedea considerentul 36) și că ultima plată este efectuată pe baza costurilor și veniturilor reale din anul respectiv. Acest lucru asigură faptul că valoarea compensației nu depășește costurile nete ale serviciului (la care se adaugă, în principiu, o anumită rentabilitate a capitalului, chiar dacă în practică nu s-a întâmplat acest lucru în perioada supusă evaluării). Pentru exhaustivitate, Comisia constată că, începând din 5 august 2010, prezența comisarului extraordinar numit de statul italian a furnizat încă o garanție împotriva supracompensării. Comisia consideră că aceste măsuri sunt suficiente pentru a evita și a identifica orice eventuală supracompensare.

(474) Pe baza elementelor descrise mai sus (a se vedea considerentele 467-473), Comisia concluzionează că sunt îndeplinite cerințele aplicabile de la punctul 2.8 („Valoarea compensației") din Cadrul SIEG din 2011.

7.3.1.7. Prioritatea la acostare

(475) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Legea din 2009 menționează în mod clar faptul că prioritatea la acostare este necesară pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și din perspectiva obligațiilor de serviciu public ale societăților din fostul Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia. Într-adevăr, dacă nu ar exista nicio prioritate la acostare pentru societățile însărcinate cu obligații de serviciu public, acestea ar putea (uneori) să fie nevoite să își aștepte rândul înainte să acosteze și, prin urmare, să aibă întârzieri, ceea ce ar submina scopul de a asigura o legătură fiabilă și convenabilă pentru cetățeni. Un orar regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației de pe insule și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. Mai mult, având în vedere că în convenția inițială (astfel cum a fost prelungită) se prevăd obligații specifice privind planificarea orarelor de plecări pe rutele de serviciu public, prioritatea la acostare contribuie la asigurarea faptului că porturile alocă cheiurile și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să-și respecte obligațiile de serviciu public.

(476) În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite Tirrenia să-și îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 449). Mai mult, autoritățile italiene au confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public (și, de exemplu, nu atunci când Tirrenia exploatează rute în regim comercial în timpul sezonului de vârf). Comisia a evaluat deja în detaliu (a se vedea considerentele 440-474) compatibilitatea SIEG și compensația aferentă acordate Tirrenia pe durata prelungirii convenției inițiale. Prin urmare, Comisia consideră că evaluarea sa privind compatibilitatea în ceea ce privește prioritatea la acostare se poate limita la a stabili dacă această măsură a putut duce sau nu la supracompensare.

([158]) Această parte a rezultatului este obținută aproape în întregime din furnizarea serviciului public, având în vedere că Tirrenia a desfășurat foarte puține activități comerciale în perioada 1 ianuarie-30 iunie 2012. De asemenea, toate profiturile sau pierderile, de exemplu, vânzarea de active fără legătură cu serviciul public, au fost înregistrate ca rezultate extraordinare.

(477) Comisia ia act de argumentele prezentate de Italia potrivit cărora orice posibil avantaj monetar rezultat din prioritatea la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 191). În consecință, riscul de supracompensare care decurge din prezenta măsură ar fi, de asemenea, limitat. În plus, în măsura în care această acțiune ar reduce costurile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte ar fi reflectate în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Prin urmare, verificările privind supracompensarea efectuate pentru Tirrenia, astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea secțiunea 7.3.1.6), pot, de asemenea, să identifice orice supracompensare posibilă rezultată din prioritatea la acostare.

(478) Prin urmare, Comisia concluzionează că prioritatea la acostare, care este indisolubil legată de SIEG furnizat de Tirrenia, este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE și cu Cadrul SIEG din 2011.

7.3.1.8. Conformitatea cu decizia SIEG din 2005

(479) Astfel cum se explică mai sus (a se vedea considerentul 436), traficul anual mediu pe durata celor două exerciții financiare anterioare celui în care s-a atribuit SIEG a depășit 300 000 de pasageri pe rutele Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia și Genova-Porto Torres. Pentru restul de nouă rute ([159]) exploatate de Tirrenia în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, acest prag nu a fost depășit. Prin urmare, pentru aceste nouă rute este îndeplinită cerința prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (c) din Decizia SIEG din 2005. În plus, Comisia consideră că dispozițiile de la articolul 2 alineatul (2) din Decizia SIEG din 2005, care prevăd respectarea Regulamentului privind cabotajul maritim, sunt, de asemenea, îndeplinite ([160]). Pe această bază, Comisia concluzionează că restul de nouă rute pot fi evaluate în conformitate cu Decizia SIEG din 2005.

(480) Comisia a stabilit deja mai sus (a se vedea secțiunea 7.3.1.3) că, pentru perioada de prelungire a convenției inițiale, actele de atribuire au prevăzut o definiție clară a obligațiilor de serviciu public, durata, întreprinderea și teritoriul în cauză, parametrii pentru calcularea, controlarea și revizuirea compensației, precum și măsurile de evitare a supracompensărilor și de rambursare a eventualelor supracompensări. Prin urmare, în ceea ce privește restul de nouă rute, dispozițiile de la articolul 4 („Mandatul") din Decizia SIEG din 2005 sunt respectate.

(481) Mai mult, Comisia a concluzionat (a se vedea secțiunea 7.3.1.6) că (i) Tirrenia nu a primit nicio supracompensare pe durata perioadei de prelungire a convenției inițiale și că autoritățile italiene au efectuat verificări regulate pentru a evita ca Tirrenia să primească supracompensări. Pe această bază, Comisia constată, de asemenea, că dispozițiile de la articolul 5 („Compensația") și articolul 6 („Controlul supracompensației) din Decizia SIEG din 2005 sunt respectate în cazul restului de nouă rute.

(482) Având în vedere legătura indisolubilă cu prestarea serviciului public și evaluarea de mai sus (a se vedea secțiunea 7.3.1.7), prioritatea la acostare acordată pentru exploatarea restului de nouă rute respectă, de asemenea, Decizia SIEG din 2005.

7.3.1.9. Concluzie

(483) Pe baza evaluării de la considerentele 432-474, Comisia concluzionează că compensația acordată Tirrenia pentru prestarea serviciilor de transport maritim în temeiul prelungirii convenției inițiale în perioada de la 1 ianuarie 2009 până la 18 iulie 2012 respectă condițiile aplicabile din Cadrul SIEG din 2011 și este, prin urmare, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

([159]) Pentru claritate, este vorba despre rutele mixte Genova-Olbia-Arbatax, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Trapani-Cagliari, Termoli-Insulele Tremiti, și despre rutele de transport marfă Livorno-Cagliari, Napoli-Cagliari și Ravenna-Catania.

([160]) Comisia amintește în acest context că s-a constatat că aceste nouă rute constituie SIEG autentice (a se vedea secțiunea 7.3.1.2) și îndeplinesc cerințele aferente obligațiilor de serviciu public, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul privind cabotajul maritim. Mai mult, Comisia a admis prelungirea convenției inițiale pentru Tirrenia în temeiul procesului de privatizare a respectivei societăți și, prin urmare, avizul său motivat din 21 iunie 2012 nu a vizat Tirrenia (a se vedea considerentul 121).

(484) Mai mult, pe baza evaluării de la considerentele 479-481, compensația acordată Tirrenia și prioritatea la acostare pentru exploatarea celor nouă rute ([161]) pe durata perioadei de prelungire sunt, de asemenea, compatibile cu piața internă și exceptate de la obligația de notificare prealabilă în conformitate cu Decizia SIEG din 2005.

7.3.2. *Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia*

(485) Pe baza deciziei din 2010, ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia, în măsura în care este limitat la perioada de șase luni care a expirat la 28 august 2011, a fost compatibil cu piața internă. Cu toate acestea, în conformitate cu Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004, Italia trebuia să comunice Comisiei în termen de șase luni fie (i) dovada că împrumutul a fost restituit integral și/sau că garanția a încetat, fie (ii) un plan de restructurare (sau de lichidare).

(486) Garanția a fost executată la 11 iulie 2011 și Tirrenia a rambursat valoarea totală datorată statului abia la 18 septembrie 2012 (a se vedea considerentul 59). Prin urmare, Italia nu a putut furniza dovezi că împrumutul a fost restituit integral și/sau că garanția a încetat în cursul perioadei de șase luni care a expirat la 28 august 2011.

(487) Potrivit informațiilor furnizate de Italia (a se vedea secțiunea 4.2) în cursul procedurii de investigație oficiale, un plan de lichidare pentru Tirrenia era disponibil pe site-ul internet al Tirrenia în AE înainte de expirarea termenului-limită de șase luni prevăzut în Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004. Mai mult, Italia susține că a informat Comisia în permanență cu privire la evoluția procesului de privatizare a ramurii de activitate Tirrenia.

(488) Informațiile din dosarul Comisiei confirmă faptul că, într-adevăr, autoritățile italiene au informat Comisia în permanență cu privire la privatizarea în curs a ramurii de activitate Tirrenia. Mai mult, Italia a confirmat, de asemenea, intenția Tirrenia de a rambursa ajutorul pentru salvare înainte de expirarea termenului de șase luni, utilizând veniturile obținute din această privatizare. Cu toate acestea, autoritățile italiene nu au prezentat Comisiei în mod oficial un plan de restructurare sau de lichidare. Comisia nu era la curent la acea dată că pe site-ul internet al Tirrenia în AE fusese publicat un plan de lichidare. Mai mult, faptul că Comisia a fost informată cu privire la procesul de privatizare a ramurii de activitate Tirrenia nu poate înlocui prezentarea oficială a unui plan de lichidare. Mai exact, Comisia trebuie să aibă posibilitatea de a evalua dacă planul de lichidare respectă orientările pentru salvare și restructurare din 2004 și, astfel, planul ar fi trebuit să fie prezentat de Italia în mod oficial.

(489) În plus, Comisia precizează că a trimis, la 5 octombrie 2011, o scrisoare prin care a solicitat Italiei să confirme faptul că a respectat cerințele din Liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004 și decizia din 2010. Comisia a trimis Italiei o scrisoare de atenționare la 28 noiembrie 2011 și a primit un răspuns din partea autorităților italiene la 12 decembrie 2011. Prin urmare, din punctul de vedere al Comisiei, până la această din urmă dată (și, prin urmare, după expirarea perioadei de șase luni), Italia nu prezentase nici (i) o dovadă că împrumutul a fost restituit integral și/sau că garanția a încetat, nici (ii) un plan de restructurare (sau de lichidare).

(490) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei din 5 octombrie 2011, Italia a confirmat că intenția a fost ca împrumutul să fie restituit înainte de 28 august 2011, dar că procesul de privatizare a fost întârziat din cauza faptului că a fost nevoie să se obțină aprobarea fuziunii din partea Comisiei. Având în vedere că pentru a rambursa statului împrumutul era nevoie de veniturile obținute din privatizare, această rambursare nu a putut fi realizată, așadar, înainte de expirarea termenului la 28 august 2011. Comisia subliniază că, în scrisoarea lor din 12 decembrie 2011, autoritățile italiene nu au făcut nicio referire la planul de lichidare a Tirrenia, care, potrivit declarațiilor ulterioare, ar fi fost deja pus la dispoziția publicului înainte de 28 august 2011. În schimb, Italia a încercat să explice doar motivul pentru care rambursarea nu a putut fi realizată înainte de expirarea perioadei de șase luni. Cu toate acestea, dacă autoritățile italiene ar fi prezentat Comisiei un plan de restructurare sau de lichidare înainte de 28 august 2011, acestea nu ar mai fi trebuit să ofere astfel de explicații. Comisia consideră că aceasta este o probă suplimentară care arată că Italia nu a depus un plan de restructurare sau de lichidare în termenul de șase luni prevăzut.

([161]) A se vedea nota de subsol 159 pentru rutele exacte.

(491) Având în vedere cele prezentate mai sus, chiar dacă Comisia era la curent cu procesul de privatizare, dar nu avea cunoștință despre un plan detaliat de lichidare, Italia nu și-a respectat angajamentul prevăzut în decizia din 2010 de a comunica Comisiei un plan de restructurare (sau de lichidare) în termen de șase luni de la aprobarea ajutorului pentru salvare. Ca urmare, începând de la expirarea perioadei de șase luni, la 28 august 2011, ajutorul pentru salvare trebuie să fie considerat drept un ajutor ilegal și incompatibil. Comisia consideră că ajutorul pentru salvare prelungit în mod ilegal nu poate fi considerat compatibil pentru alte motive, întrucât nu respectă nici condițiile relevante din Orientările pentru salvare și restructurare și nici pe cele din Cadrul SIEG din 2011 ([162]).

(492) Într-adevăr, în cazul de față, Comisia constată că ajutorul pentru salvare prelungit în mod ilegal nu a fost acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit, astfel cum se prevede la punctul 12 din Cadrul SIEG din 2011. Tirrenia primise deja compensația pentru furnizarea serviciilor publice în temeiul convenției inițiale (astfel cum a fost prelungită), deși ajutorul pentru salvare a fost notificat și aprobat ca o măsură de ajutor pentru salvare temporară și nu ca o compensație pentru furnizarea unui SIEG. Prin urmare, acesta nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul Cadrului SIEG din 2011.

(493) În acest context, Comisia ia act într-o notă pozitivă de faptul că Tirrenia în AE a rambursat deja suma de 25 852 548,93 EUR la 18 septembrie 2012. Această plată a depășit suma de 25 203 063,89 EUR datorată statului la 11 iulie 2011. Cu toate acestea, având în vedere că ajutorul pentru salvare prelungit în mod ilegal a fost considerat incompatibil, rambursarea trebuie să includă cel puțin o sumă egală cu dobânda pentru recuperare aplicabilă. Dacă dobânda plătită de Tirrenia în AE ar fi fost insuficientă, valoarea dobânzii rămase ar fi trebuit să fie recuperată în continuare.

7.3.3. *Posibilă utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate*

(494) Întrucât posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, compatibilitatea acesteia trebuie să fie evaluată ținând seama de excepțiile prevăzute la alineatele (2) și (3) ale articolului respectiv și la articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(495) Comisia constată că Tirrenia s-a calificat drept întreprindere aflată în dificultate cel puțin începând din 5 august 2010, dată la care a fost admisă în procedura de administrare extraordinară. La aceeași dată a fost adoptat decretul-lege care a permis utilizarea măsurii. Din informațiile Comisiei, fondurile au fost utilizate prima dată pentru lichidități la 12 august 2010, când Banca Carige a folosit 4 657 005,35 EUR pentru a compensa două creanțe ale Tirrenia la această bancă (a se vedea considerentul 110). Prin urmare, această măsură trebuie să fie, în principiu, evaluată pe baza Orientărilor pentru salvare și restructurare.

(496) Chiar dacă această măsură a fost acordată înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014, la 1 august 2014, conform punctului 139 din aceste orientări, atunci când examinează ajutorul acordat prestatorilor de SIEG aflați în dificultate, precum Tirrenia, Comisia va aplica dispozițiile capitolului 5 din Orientările pentru salvare și restructurare din 2014, indiferent de data la care a fost acordat ajutorul.

(497) Comisia constată că posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate nu a fost niciodată notificată de Italia, spre deosebire de măsura de ajutor pentru salvare aprobată prin decizia din 2010. Mai mult, Tirrenia nu a restituit statului, în orice caz, fondurile destinate modernizării navelor și utilizate în scopuri legate de lichiditate în termenul de șase luni prevăzut în Orientările pentru salvare și restructurare din 2014. În sfârșit, astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea secțiunea 7.3.2), Italia nu a prezentat Comisiei un plan de restructurare sau de lichidare pentru Tirrenia. Prin urmare, Comisia concluzionează că utilizarea fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate nu poate fi considerată ajutor de restructurare compatibil în temeiul Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014.

([162]) Chiar dacă acest ajutor a fost acordat înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014, conform punctului 139 din aceste orientări, atunci când examinează ajutorul acordat prestatorilor de SIEG aflați în dificultate, precum Tirrenia, Comisia trebuie să aplice dispozițiile Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014, indiferent de data la care a fost acordat ajutorul. Atunci când Comisia evaluează în temeiul Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014 compatibilitatea ajutorului acordat prestatorilor de SIEG aflați în dificultate înainte de 31 ianuarie 2012, acest ajutor va fi considerat compatibil cu piața internă dacă respectă dispozițiile Cadrului SIEG din 2011, cu excepția punctelor 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60.

(498) Atunci când Comisia, în temeiul punctului 9 din Cadrul SIEG, evaluează în temeiul Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014 compatibilitatea ajutorului acordat prestatorilor de SIEG aflați în dificultate înainte de 31 ianuarie 2012, data intrării în vigoare a cadrului SIEG din 2011, acest ajutor va fi considerat compatibil cu piața internă dacă respectă dispozițiile Cadrului SIEG, cu excepția punctelor 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60 ([163]).

(499) În cazul de față, Comisia constată că, în temeiul prezentei măsuri, Tirrenia putea utiliza doar temporar fondurile pentru a-și acoperi nevoile de lichidități. Într-adevăr, Tirrenia avea obligația de a realimenta aceste fonduri speciale, astfel încât să poată fi utilizate în scopul lor inițial, și anume pentru plata modernizărilor necesare efectuate asupra navelor Tirrenia. Aceste modernizări erau necesare pentru a respecta noile standarde de siguranță internaționale și, prin urmare, erau decisive pentru disponibilitatea navelor Tirrenia în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Totuși, în practică, Tirrenia nu a respectat cerința menționată mai sus și a plătit doar pentru modernizările realizate la nava Clodia. Prin urmare, modernizările celorlalte nave în cauză au trebuit să fie plătite de CIN din fonduri proprii. Prin urmare, chiar dacă această măsură ar constitui compensație pentru obligația de serviciu public, ceea ce nu a fost demonstrat de către Italia, prin faptul că nici nu a alimentat fondurile pentru a plăti modernizările navelor ([164]) și nici nu a rambursat împrumutul către stat, Tirrenia ar fi beneficiat *de facto* de o supracompensare incompatibilă. Astfel, Comisia consideră că această măsură nu poate fi declarată compatibilă în temeiul Cadrului SIEG din 2011.

(500) Pentru exhaustivitate, Comisia constată că nici excepțiile prevăzute la articolul 107 alineatul (3) literele (a), (b), (d) și (e) din TFUE nu sunt aplicabile acestei măsuri.

(501) Comisia concluzionează, așadar, că suma de 11 421 300 EUR ([165]) care nici nu a fost utilizată pentru plata modernizărilor navelor și nici nu a fost rambursată către stat constituie un ajutor pentru funcționare care reduce costurile pe care Tirrenia ar fi trebuit să le suporte altfel din resurse proprii și este, prin urmare, incompatibilă cu piața internă ([166]). Comisia precizează că acest ajutor a fost efectiv la dispoziția beneficiarului începând cu data intrării în vigoare a Legii din 2010, și anume de la 6 octombrie 2010.

7.3.4. *Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare*

(502) Comisia a concluzionat mai sus (a se vedea considerentele 416-426) că scutirile de la plata (i) taxelor indirecte aferente operațiunilor și actelor legate de transferurile Caremar, Saremar și Toremar, precum și al ramurii de activitate Tirrenia către cumpărătorii respectivi și de la plata (ii) impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN, care au fost acordate în temeiul Legii din 2010, au constituit ajutor de stat acordat Tirrenia.

(503) În ambele situații, ajutorul este egal cu taxele datorate în mod obișnuit pentru aceste tipuri de tranzacții. Compatibilitatea acestui ajutor de stat trebuie, prin urmare, să fie evaluată ținând seama de excepțiile prevăzute la articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE și de articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(504) Comisia consideră că niciuna dintre aceste excepții nu poate fi considerată ca fiind compatibilă în temeiul niciuneia dintre derogările prevăzute la articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE.

(505) Mai mult, cu privire la transferul ramurii de activitate Tirrenia către CIN, Comisia constată că, la momentul adoptării prezentei decizii, Tirrenia în AE nu mai prestează un SIEG. Prin urmare, nu pot fi invocate nici motivele de compatibilitate prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(506) Cu privire la transferul către regiuni, Comisia constată că ajutorul plătit prin intermediul acestei scutiri de taxe este o măsură cu caracter excepțional legată de un transfer de active în vederea reorganizării și a privatizării subsecvente a Tirrenia Group. Prin urmare, Comisia consideră că aceasta nu este indisolubil legată de SIEG prestat de Tirrenia și nu ar trebui, prin urmare, să fie evaluată pe același temei de compatibilitate. Într-adevăr, o astfel de scutire nu este legată de furnizarea serviciilor de interes economic general, astfel cum au fost definite în convenția inițială, în vigoare la momentul în care transferurile au fost puse în aplicare (noiembrie 2009). Prin urmare, motivele de compatibilitate prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din TFUE nu pot fi invocate nici pentru aceste transferuri.

([163]) A se vedea punctul 140 din Orientările pentru salvare și restructurare din 2014.

([164]) Cu excepția modernizărilor realizate la nava Clodia, care au fost plătite de Tirrenia.

([165]) Astfel cum s-a menționat în considerentul 192, din suma de 12 051 900 EUR acordată pentru a realiza modernizarea navelor necesară pentru a respecta standardele internaționale de siguranță, Tirrenia a utilizat efectiv doar 630 600 EUR pentru a plăti modernizările la nava Clodia.

([166]) Hotărârea pronunțată în cauza C-301/87, Franța/Comisia, ECLI:EU:C:1990:67, punctul 41.

(507) Astfel, Comisia concluzionează că scutirile de taxe în favoarea Tirrenia constituie ajutor pentru funcționare care reduce costurile pe care Tirrenia în AE ar fi trebuit să le suporte altfel din resurse proprii și care este, așadar, incompatibil cu piața internă ([167]).

7.3.5. *Concluzie privind compatibilitatea ajutorului*

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

— compensația acordată Tirrenia și prioritatea la acostare pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-18 iulie 2012 sunt compatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 106 din TFUE, cu Cadrul SIEG din 2011 și, pentru nouă ([168]) din cele 12 rute, și cu Decizia SIEG din 2005;

— ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia a fost prelungit în mod ilegal pentru perioada cuprinsă între 11 iulie 2011 și 18 septembrie 2012 (când a fost restituit) și este incompatibil cu piața internă;

— utilizarea fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri de lichiditate constituie ajutor pentru funcționare acordat Tirrenia. Ajutorul respectiv este incompatibil cu piața internă;

— scutirea acordată Tirrenia de la plata taxelor indirecte pentru operațiunile și actele legate de transferul Caremar, Saremar și Toremar, precum și al ramurii de activitate Tirrenia către cumpărători lor constituie ajutor pentru funcționare incompatibil acordat Tirrenia. Scutirea acordată Tirrenia de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN constituie, de asemenea, ajutor pentru funcționare incompatibil acordat Tirrenia.

7.4. **Răspunsul la observațiile prezentate de Grimaldi**

(509) Astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea secțiunea 6), Grimaldi a prezentat Comisiei și autorităților italiene o serie de observații. Aceste observații au fost prezentate după expirarea termenului de care au dispus părțile terțe interesate pentru a prezenta observații cu privire la decizia din 2011 și la decizia din 2012. Mai mult, atunci când Grimaldi a precizat că este un concurent al CIN și, prin urmare, ar putea fi calificat drept o parte interesată, acesta nu a completat formularul de plângere obligatoriu menționat la articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589. În plus, Comisia subliniază că unele afirmații ale Grimaldi nu pot fi analizate în prezenta decizie deoarece nu intrau în domeniul de aplicare al procedurii de investigație oficiale.

(510) Cu toate acestea, Comisia face următoarele constatări în legătură cu afirmațiile prezentate de Grimaldi în cadrul observațiilor sale:

— Afirmațiile privind abuzul de poziție dominantă prevăzut la articolul 102 litera (b) din TFUE au fost investigate de Autoritatea națională italiană de reglementare în domeniul concurenței, AGCM, și au fost analizate inițial în cadrul rezoluției sale nr. 27053 din 28 martie 2018 (la data adoptării prezentei decizii, cazul rămâne deschis ca urmare a anulării parțiale a respectivei rezoluții de către TAR – a se vedea considerentul 279).

— Comisia a constatat că compensația pentru obligația de serviciu public acordată CIN în temeiul noii convenții nu constituie ajutor de stat întrucât respectă cele patru criterii Altmark. Evaluarea Comisiei a arătat că fiecare dintre rutele exploatate de CIN în regim de serviciu public se califică drept un SIEG autentic ([169]) (a se vedea considerentul 348) și că CIN nu a fost supracompensată (a se vedea considerentul 366).

— În temeiul noii convenții, CIN trebuie să depună documentele financiare și contabile în fiecare an la Ministerul Transporturilor pentru verificare. Aceste documente sunt defalcate pe fiecare rută în parte, sunt certificate de un auditor independent și asigură faptul că costurile și veniturile aferente activităților de serviciu public sunt separate de cele aferente activităților comerciale. Comisia a primit o copie a acestor documente.

([167]) A se vedea nota de subsol 166.

([168]) A se vedea nota de subsol 159 pentru rutele exacte.

([169]) Afirmația Grimaldi că alți operatori au furnizat servicii considerate a fi echivalente cu cele furnizate de CIN în temeiul noii convenții nu poate fi acceptată din mai multe motive. În special, Grimaldi nu a evaluat situația concurențială de la momentul atribuirii serviciilor către CIN, ci face referire, în schimb, la rezoluția AGCM care se concentrează în principal pe situația de după 2015. Mai mult, chiar dacă un alt operator ar fi putut să fie prezent aproximativ la momentul atribuirii serviciilor către CIN, Grimaldi nu a demonstrat că este vorba despre servicii echivalente celor furnizate de CIN. Într-adevăr, serviciile oferite de acești alți operatori se pot limita doar la sezonul de vârf, pot avea o frecvență diferită sau pot să nu facă legătura între exact aceleași porturi. Prin urmare, nu s-a demonstrat că serviciile furnizate de alți operatori sunt suficiente pentru satisfacerea nevoilor de serviciu public prevăzute în noua convenție.

— Amânarea plății unei părți a prețului reportat pentru ramura de activitate Tirrenia face obiectul procedurilor judiciare naționale inițiate de Tirrenia în AE.

— Fuziunea propusă dintre CIN și Moby nu pare să ridice nicio problemă legată de ajutorul de stat, întrucât societatea fuzionată rezultată poate să țină în continuare contabilitate separată pentru activitățile sale de serviciu public, respectiv activitățile sale comerciale.

— Noua convenție prevede sancțiuni pentru încălcarea de către CIN a obligațiilor prevăzute de această convenție și, prin urmare, orice presupuse încălcări (de exemplu, creșteri de prețuri) reprezintă o problemă pe care autoritățile naționale trebuie s-o monitorizeze.

8. **CONCLUZIE**

(511) Comisia constată că Italia a aplicat în mod ilegal unele dintre măsurile de ajutor supuse evaluării, încălcând articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Pe baza evaluării de mai sus, Comisia a decis că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia în temeiul prelungirii convenției inițiale este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE. Mai mult, având în vedere că prioritatea la acostare este indisolubil legată de prestarea SIEG de către Tirrenia, această măsură este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE. Pentru nouă dintre cele 12 rute aferente serviciului public vizate, Italia a fost exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE deoarece compensația pentru obligația de serviciu public acordată Tirrenia și prioritatea la acostare atribuită pentru exploatarea acestor nouă rute respectă Decizia SIEG din 2005.

(512) Cu toate acestea, ajutorul pentru salvare care a fost prelungit în mod ilegal în perioada cuprinsă între 11 iulie 2011 și 18 septembrie 2012 este incompatibil cu piața internă. În plus, utilizarea fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri de lichiditate constituie ajutor pentru funcționare acordat Tirrenia care este incompatibil cu piața internă. În sfârșit, scutirea de la plata taxelor indirecte aferente operațiunilor și actelor legate de transferurile Caremar, Saremar și Toremar, precum și al ramurii de activitate Tirrenia către cumpărătorii lor, precum și scutirea de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN, constituie, de asemenea, ajutor pentru funcționare acordat Tirrenia care este incompatibil cu piața internă.

(513) Prezenta decizie nu privește și nu aduce atingere niciunui alt aspect care face obiectul deciziilor din 2011 și 2012 ([170]) sau care a fost adus la cunoștința Comisiei de către părțile interesate în cursul investigației deschise în temeiul deciziilor respective.

9. **RECUPERARE**

(514) Potrivit Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și jurisprudenței constante a instanțelor Uniunii, Comisia are competența de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să modifice sau să elimine ajutorul atunci când se constată că acesta este incompatibil cu piața internă ([171]). De asemenea, instanțele Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ([172]).

(515) În acest context, instanțele Uniunii au stabilit că acest obiectiv este îndeplinit atunci când beneficiarul rambursează sumele acordate prin intermediul unui ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care a beneficiat față de concurenții săi de pe piața internă, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită ([173]).

(516) Potrivit jurisprudenței, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) 2015/1589 prevede că „atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.

(517) Prin urmare, întrucât măsurile în cauză au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și sunt considerate ca fiind un ajutor ilegal și incompatibil, sumele corespunzătoare trebuie recuperate pentru a se restabili situația care a existat pe piața internă înainte de acordarea lor. Recuperarea vizează perioada care începe în data la care ajutorul a fost la dispoziția beneficiarului și se încheie la data recuperării efective. Suma care trebuie să fie recuperată este purtătoare de dobânzi până la recuperarea efectivă.

([170]) A se vedea considerentele 1 și 5 din această decizie.
([171]) Hotărârea din 12 iulie 1973 pronunțată în cauza C-70/72, Comisia/Germania, EU:C:1973:87, punctul 13.
([172]) Hotărârea din 21 martie 1990 pronunțată în cauza C-142/ 87, Belgia/Comisia, EU:C:1990:125, punctul 66.
([173]) Hotărârea din 17 iunie 1999 pronunțată în cauza C-75/97, Belgia/Comisia, EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

(518) În cazul de față, beneficiarul ajutorului, Tirrenia în AE, face deja obiectul procedurilor de insolvență. Prin urmare, recuperarea efectivă poate fi realizată prin înscrierea în tabloul creditorilor a creanței aferente ajutorului care trebuie recuperat ([174]). În acest caz, înscrierea creanței trebuie urmată de (i) recuperarea întregii sume care face obiectul recuperării sau, dacă acest lucru nu este posibil, (ii) lichidarea întreprinderii și încetarea definitivă a activității acesteia.

(519) Ajutorul de stat incompatibil acordat Tirrenia care a fost menționat în considerentul 508 trebuie să fie rambursat Italiei, în măsura în care a fost plătit. În special, ajutorul care trebuie să fie recuperat este stabilit după cum urmează:

(a) Principalul ajutorului pentru salvare, și anume suma de 25 203 063,89 EUR, plus dobânda pentru recuperare, acumulată începând de la data plății celor două tranșe de împrumut și de la data la care garanția de stat a fost executată de BIIS (și anume, 28 februarie 2011 pentru prima tranșă, de 20 000 000 EUR, 23 martie 2011 pentru a doua tranșă, de 5 000 000 EUR, și 11 iulie 2011 pentru suma de 203 063,89 EUR), până la recuperarea completă. Comisia ia act de faptul că principalul ajutorului și o parte din dobânda pentru recuperare au fost deja rambursate de către beneficiar;

(b) Fondurile destinate modernizării navelor care au fost folosite în scopuri legate de lichiditate, și anume suma de 11 421 300 EUR, plus dobânda pentru recuperare, acumulată de la data intrării în vigoare a Legii din 2010, și anume de la 6 octombrie 2010, până la recuperarea completă;

(c) În măsura în care taxele indirecte aferente operațiunilor și actelor legate de transferurile Caremar, Saremar și Toremar către regiunile Campania, Sardinia și, respectiv, Toscana, precum și transferul ramurii de activitate Tirrenia către CIN, sunt imputabile vânzătorului, principalul ajutorului este egal cu taxele datorate în mod obișnuit pentru aceste tipuri de tranzacții. Italia furnizează o listă a tuturor documentelor în temeiul cărora au existat scutiri efective de la plata taxelor și calculează taxele datorate în mod obișnuit. La aceste sume se adaugă dobânda pentru recuperare, acumulată începând cu data (datele) documentelor oficiale în temeiul cărora s-a aplicat scutirea de la plata taxelor până la recuperarea completă.

(520) În plus, Italia nu scutește veniturile obținute din vânzarea ramurii de activitatea Tirrenia către CIN de la aplicarea impozitului pe profit care trebuie plătit de Tirrenia în AE.

10. **CONTINUITATEA ECONOMICĂ**

(521) În cazul în care beneficiarul unui ajutor de stat ilegal sau incompatibil a făcut obiectul unei vânzări sau al unui transfer, obligația de rambursare poate fi extinsă și la alte întreprinderi către care au fost transferate acțiunile sau activitatea beneficiarului ([175]). În cazul unei vânzări de acțiuni, în care beneficiarul există în continuare și este activ pe piață, iar modificarea s-a produs doar la nivelul proprietarilor, obligația de rambursare a ajutorului rămâne în sarcina beneficiarului. În cazul unei vânzări de active, în care o altă întreprindere își continuă activitatea păstrând unele dintre sau toate activele beneficiarului inițial, această altă întreprindere ar trebui considerată ca fiind beneficiarul ajutorului de stat, cu condiția ca structura transferului sau a vânzării să conducă la concluzia că există continuitate economică între cele două societăți.

(522) Dimpotrivă, în cazul în care se poate demonstra faptul că, în pofida unui transfer al unora dintre sau al tuturor activelor, beneficiul ajutorului ilegal rămâne în favoarea beneficiarului inițial, iar societatea achizitoare desfășoară o activitate substanțial diferită, obligația de rambursare va rămâne în sarcina beneficiarului inițial al ajutorului. Potrivit jurisprudenței, pentru a evalua dacă există continuitate economică, trebuie luați în considerare următorii factori: obiectul transferului (activele și pasivele, menținerea forței de muncă, activele grupate), prețul transferului, identitatea proprietarilor întreprinderii dobânditoare și ai primei întreprinderi, momentul în care a avut loc transferul (după începerea investigației, deschiderea procedurii sau decizia finală) sau chiar logica economică a operațiunii ([176]).

([174]) Legislația națională reglementează rangul creanței ajutorului de stat în tabloul creanțelor, cu condiția ca rangul să respecte principiul eficacității și principiul echivalenței. A se vedea punctul 64 din Comunicarea Comisiei privind recuperarea ajutoarelor de stat ilegale și incompatibile, C 247/1, 23 iulie 2019. În orice caz, creanței aferente ajutorului de stat nu i se poate atribui un rang inferior celui al creanțelor negarantate obișnuite. De asemenea, înscrierea definitivă a creanței corespunzătoare ajutorului de stat oprește acumularea dobânzilor pentru recuperare suplimentare.

([175]) Hotărârea pronunțată în cauza C-303/88, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Hotărârea pronunțată în cauza T-121/15, Fortischem a.s./Comisia, ECLI:EU:T:2019:684, punctul 208.

(523) În conformitate cu aceeași jurisprudență, factorii menționați mai sus pot fi luați în considerare în proporții diferite, în funcție de caracteristicile specifice ale cazului în speță. Prin urmare, nu este necesar ca Comisia să ia în considerare toate elementele avute în vedere mai sus, fapt atestat de utilizarea expresiei „pot fi luați în considerare” ([177]) și de absența unei ierarhii între acești factori. În special, în cazul de față, Comisia consideră că evaluarea continuității economice ar trebui să ia în considerare natura specifică a tranzacției dintre Tirrenia în AE și CIN, care a vizat privatizarea unei părți a societății publice prin intermediul unei proceduri de achiziții pentru atribuirea unui contract de servicii publice pe o perioadă de opt ani, combinat cu activele necesare pentru prestarea serviciilor de interes economic general prevăzute în contractul respectiv.

(524) Pentru a decide dacă există continuitate economică între Tirrenia în AE și CIN și, prin urmare, pentru a stabili dacă acesteia din urmă ar trebui să îi revină răspunderea pentru rambursarea ajutorului incompatibil acordat Tirrenia în AE, Comisia a aplicat indicatorii menționați mai sus circumstanțelor specifice ale cazului de față.

10.1. **Obiectul transferului**

(525) Acest indicator privește sfera transferului activelor și pasivelor existente, inclusiv relațiile contractuale cu angajații și furnizorii, de la Tirrenia di Navigazione (ulterior în AE) către CIN. De la bun început, ar trebui remarcat faptul că niciunul dintre pasivele existente nu a fost transferat: acestea au rămas în totalitate în sarcina Tirrenia în AE și rămân în continuare la momentul adoptării prezentei decizii. Într-adevăr, transferul a presupus eliminarea completă din bilanț a oricărei creanțe aferente activelor care au făcut obiectul transferului, precum ipoteci, sechestre și creanțe prioritare.

(526) În plus, în ceea ce privește activele, Comisia constată, în primul rând, că procedura pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia a urmat unei încercări nereușite de privatizare a Tirrenia di Navigazione în ansamblul său, cu toate activele și pasivele sale, inclusiv filiala sa Siremar. În al doilea rând, a doua încercare de privatizare, încheiată cu succes, a privit doar activele considerate necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și relațiile contractuale aferente cu furnizorii, obiectul acesteia fiind diferit și mai restrâns în comparație cu cel al primei încercări (aproximativ 45 % în ceea ce privește numărul de nave). Activele respective, care nu au fost considerate necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, au fost vândute separat, prin licitații diferite și necorelate, și au inclus șase nave, bunuri imobile atât în Italia, cât și în străinătate și o colecție de artă. În plus, o filială a Tirrenia, Siremar, a fost vândută prin intermediul unei proceduri de achiziții separate. Având în vedere că Siremar exploata mai multe rute care leagă Sicilia de alte insule mai mici, dispunând de un personal numeros și de mai multe nave, această separare a redus și mai mult obiectul activităților ramurii de activitate Tirrenia în comparație cu cele ale societății inițiale, Tirrenia di Navigazione.

(527) Pe de altă parte, Comisia constată că marca Tirrenia a fost inclusă în obiectul transferului, iar valoarea sa a fost inclusă în prețul de piață plătit de CIN.

(528) În sfârșit, Comisia constată de asemenea că, în ceea ce privește forța de muncă, nu a existat niciun transfer al contractelor de muncă de la Tirrenia în AE către CIN. Într-adevăr, articolul 2112 din Codul civil italian prevede că, în cazul transferului unei afaceri, contractele de muncă existente sunt continuate de cumpărător și că fiecare angajat își păstrează toate drepturile care decurg din acestea. Cu toate acestea, conform Decretului-lege 270/1999, regimul ordinar nu este aplicabil transferului unei ramuri a unei societăți care face obiectul unei proceduri de administrare extraordinară și furnizează servicii publice esențiale. Dimpotrivă, noul proprietar are obligația de a prelua personalul necesar pentru furnizarea serviciului și de a se abține de la concedieri colective timp de doi ani (a se vedea considerentul 160). Comisia constată că, deși norma generală ar fi prevăzut o continuitate clară a forței de muncă între Tirrenia în AE și CIN, această excepție a permis efectiv Tirrenia în AE să rezilieze toate contractele cu angajații săi. Ulterior, CIN a negociat noi condiții contractuale cu sindicatele angajaților și a oferit noi contracte doar acelor angajați care lucrau efectiv pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, cu respectarea deplină a legislației aplicabile din domeniul muncii.

(529) Într-adevăr, obligația de a menține numărul de angajați a fost stabilită printr-o lege generală (a se vedea considerentul 528) și, prin urmare, a trebuit să fie respectată de autoritățile italiene în cadrul organizării procedurii de vânzare. Însă, chiar și în lipsa acestei obligații legale, Comisia constată că activitatea de transport maritim necesită un număr minim obligatoriu de angajați care să exploateze navele, cu un set de competențe foarte specifice,

([177]) Hotărârea pronunțată în cauza T-123/09, Ryanair/Comisia, ECLI:EU:C:2012:164, punctul 156.

astfel cum sunt prevăzute în tabelele privind echipajul (a se vedea considerentul 175). Într-adevăr, în cazul de față, după atribuirea noii convenții, CIN a fost nevoită să recruteze peste 1 200 de angajați, într-un interval de timp scurt, pentru a-și îndeplini obligațiile. Prin urmare, este foarte probabil ca CIN să fi angajat majoritatea angajaților Tirrenia în AE, chiar dacă nu era obligată să le ofere contracte de muncă, pentru motive de rapiditate și pentru a reduce costurile de recrutare.

(530) În acest context, Comisia concluzionează că, deși a existat o continuitate *de facto* în cazul forței de muncă, aceasta s-a datorat circumstanțelor specifice ale cazului (și anume, dimensiunea transferului), precum și legislației aplicabile din domeniul muncii. Pe de altă parte, doar unele dintre activele Tirrenia în AE au fost transferate către CIN și niciunul dintre pasivele sale.

10.2. **Prețul transferului**

(531) Potrivit jurisprudenței consacrate, transferul activelor la un preț inferior prețului pieței ar constitui, de asemenea, un indicator al unei continuități economice între societatea lichidată, responsabilă pentru rambursarea ajutorului către stat, și societatea nou creată. În acest caz, Comisia constată că activele erau transferate ca rezultat al unei proceduri de achiziții care a fost suficient de deschisă, transparentă și nediscriminatorie încât să se obțină un preț de piață, astfel cum s-a menționat în secțiunea 7.1.3.4 de mai sus. Nu există nicio dovadă că scoaterea la licitație împreună a activelor și a contractului de servicii publice ar fi avut un efect negativ asupra rezultatului procedurii de achiziții. Dimpotrivă, Italia a demonstrat că, atunci când au fost organizate licitații separate pentru unele dintre celelalte nave ale Tirrenia și Siremar, acestea nu au putut fi vândute decât la o valoare reziduală. Într-adevăr, condițiile impuse la vânzare, precum cerința de a păstra nivelul de personal timp de doi ani, nu a redus prețul, astfel cum s-a stabilit în raportul Ecorys ([178]). În plus, chiar dacă prețul plătit în cele din urmă a fost mai mic decât cel identificat în evaluarea expertului independent Banca Profilo, întrucât o parte a plății a fost amânată, această amânare a făcut parte integrantă din dinamica procedurii de achiziții, în contextul căreia toți ceilalți ofertanți au avut ocazia să egaleze oferta CIN, beneficiind de aceleași termene de plată ([179]). Într-adevăr, potrivit jurisprudenței constante, rezultatul unei proceduri de achiziții deschise și transparente este chiar mai precis decât orice evaluare a unui expert ([180]).

(532) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că circumstanțele transferului exclud transferul către CIN al unui avantaj economic primit de Tirrenia în AE.

10.3. **Identitatea proprietarilor**

(533) Atunci când are loc transferul de active între două entități afiliate, există o suspiciune semnificativă că scopul transferului ar putea fi acela de a eluda obligația rambursării ajutorului identificat ca fiind ilegal și incompatibil într-o decizie a Comisiei. În cazul de față, Comisia constată că între Tirrenia în AE și CIN nu a existat și nu există niciun fel de legătură. Prima societate a fost o societate publică, deținută în ultimă instanță în totalitate de Ministerul Finanțelor și Economiei ([181]). Cea din urmă societate a fost inițial un consorțiu din sectorul privat, format dintr-un operator existent de transport cu feribotul (Moby) și din trei fonduri. Toate părțile acestui consorțiu erau private ([182]). Prin urmare, Comisia constată că Tirrenia în AE nu putea exercita niciun control asupra CIN și nici viceversa.

10.4. **Calendarul transferului**

(534) În cazul în care transferul activelor a avut loc înainte de adoptarea unei decizii a Comisiei care ridică îndoieli cu privire la compatibilitatea unui ajutor care a fost deja acordat, acesta este un alt indiciu că transferul în cauză ar fi putut să fie efectuat pentru a eluda un ordin de recuperare. În cazul de față, Comisia constată că publicarea cererii de exprimare a interesului a avut loc la 15 septembrie 2010, iar semnarea contractului de vânzare cu CIN a avut loc la 25 iulie 2011. Decizia Comisiei de a deschide o investigație oficială a fost adoptată, însă, la 5 octombrie 2011.

([178]) A se vedea considerentul 99.
([179]) A se vedea considerentul 384.
([180]) A se vedea considerentul 391.
([181]) A se vedea considerentul 13.
([182]) Faptul că Onorato Partecipazioni a dobândit ulterior proprietatea și controlul depline asupra Moby și CIN (a se vedea, de asemenea, considerentul 82) nu schimbă această situație.

Decizia respectivă a vizat, printre altele, privatizarea ramurii Tirrenia. În plus, Comisia a extins investigația oficială, printre altele, la noua convenție semnată de CIN la 7 noiembrie 2012 ([183]). Chiar dacă transferul a fost finalizat la 19 iulie 2012, acest lucru s-a datorat necesității de a obține o aprobare a fuziunii din partea Comisiei. Cu toate acestea, Comisia constată că, la 25 iulie 2011, contractul de vânzare era deja valabil și obligatoriu, chiar dacă identitatea uneia dintre părți s-a schimbat parțial ulterior pentru a elimina îndoielile cu privire la concurență ridicate în cursul procedurii de fuziune. Nu se poate contesta faptul că, atunci când părțile au semnat contractul, acestea nu au știut că urma să fie deschisă o investigație oficială de către Comisie după câteva luni, cu atât mai puțin să cunoască conținutul acesteia, să estimeze riscul pe care îl presupunea pentru fiecare parte și să decidă să transfere activele pentru a lipsi această investigație de obiectul său. Acest lucru se aplică măsurilor descrise în decizia din 2011 și într-o măsură chiar mai mare măsurilor descrise în decizia din 2012, care a fost adoptată după efectuarea vânzării și atribuirea noii convenții către CIN.

(535) În plus, Comisia constată că Italia informase cu mult timp înainte Comisia despre intenția sa de a vinde ramura de activitate Tirrenia la pachet cu noua convenție, în contextul discuțiilor cu Comisia în vederea punerii în aplicare a Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea, de asemenea, secțiunea 2.4). Mai mult, Italia a notificat, de asemenea, din motive de securitate juridică, noul proiect de convenție ([184]). Acesta reprezintă un alt indiciu solid că Italia nu a intenționat să eludeze niciun ordin de recuperare viitor prin organizarea unui transfer al ramurii de activitate și prin atribuirea noii convenții în modul descris și evaluat în secțiunea 7.1.3.

10.5. **Logica economică a transferului**

(536) Acest indicator vizează atât intențiile părților cu privire la transferul de active, cât și justificarea economică a acestuia din perspectiva activității viitoare a societății care va utiliza activele respective. În această privință, Comisia constată în primul rând că, pe de o parte, intenția autorităților italiene era de a respecta obligația liberalizării sectorului de transport maritim, astfel cum se prevede în Regulamentul privind cabotajul maritim, prin privatizarea principalului său operator public, Tirrenia Group, inclusiv Tirrenia în AE, și prin atribuirea obligației de serviciu public societății dobânditoare. Deși nu este necesar în temeiul regulamentului respectiv, acest transfer al activelor și al compensației pentru obligația de serviciu public a fost într-adevăr una dintre opțiunile aflate la dispoziția Italiei (a se vedea, de asemenea, considerentul 114) pentru a pune în aplicare liberalizarea și, în aceste circumstanțe, a fost, de asemenea, optimă din punctul de vedere al prețului de vânzare al activelor, ca urmare a utilizării a două proceduri separate ([185]). Pe de altă parte, intenția CIN era să exploateze rutele în temeiul obligației de serviciu public într-un mod mai eficient decât precedenta societate Tirrenia di Navigazione (ulterior în AE) și, astfel, să câștige un profit (luând, de asemenea, în considerare rutele și perioadele în care a activat pe piața liberă).

(537) În ceea ce privește activitatea viitoare a societății vizate, Comisia constată că, deși este adevărat că CIN oferă aceleași rute și frecvențe ca și Tirrenia, sau foarte similare cu ale acesteia, acest lucru nu este decât consecința logică a nevoii constante de a furniza servicii de interes economic general autentice, astfel cum se prevede în noua convenție. Cu alte cuvinte, continuitatea serviciului public nu ar trebui să fie confundată cu continuitatea economică în temeiul normelor privind ajutorul de stat. Într-adevăr, Comisia consideră că, pentru a îndeplini însuși scopul noii convenții, și anume (i) a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule și (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor în cauză, Italia a fost obligată să definească domeniul geografic de aplicare al noii convenții într-un mod similar cu cel al convenției inițiale.

(538) În plus, Comisia constată că condițiile pentru îndeplinirea zilnică a obligațiilor de serviciu public de către CIN sunt radical diferite. Valoarea compensației este stabilită folosind un mecanism cu totul diferit, ceea ce impune operatorului să funcționeze eficient și, într-adevăr, CIN și-a propus: să crească eficiența flotei, în ceea ce privește întreținerea, asigurarea, costurile cu combustibilul și managementul echipajului; să îmbunătățească vânzările online; să îmbunătățească calitatea și oferta de servicii la bord; să crească numărul pasagerilor și cantitatea de bunuri transportate. Într-adevăr, întrucât nu există nicio garanție a acoperirii totale a costurilor și având în vedere că valoarea compensației nominale este fixată pentru mai mulți ani (și anume, în scădere în termeni reali), CIN nu a avut altă opțiune decât să realizeze o adevărată reconstrucție a strategiei de afaceri urmată de Tirrenia di Navigazione. Aceasta din urmă, de-a lungul relației sale de lungă durată ca parte din Tirrenia Group, a activat întotdeauna și în mod constant ca serviciu public, fără nicio strategie de a atinge o profitabilitate durabilă, în timp ce Tirrenia în AE a vizat doar lichidarea ordonată a societății, cu asigurarea continuității serviciului public până la transferul proprietății către CIN în urma procedurii de achiziții.

([183]) O versiune modificată a respectivei decizii a fost adoptată de Comisie la 19 decembrie 2012 (a se vedea considerentul 5).
([184]) A se vedea considerentul 4.
([185]) A se vedea considerentul 398.

(539) Astfel, CIN și-a îndeplinit obligațiile de serviciu public, și celelalte activități ale sale în condiții de funcționare complet diferite de cele ale Tirrenia în AE în funcție de propria sa strategie. Într-adevăr, autoritățile italiene nu au impus CIN să urmeze niciun model de afacere specific și nici să mențină un anumit obiect al activităților, dincolo de cele prevăzute în noua convenție, și nici să preia anumite active sau anumiți angajați care nu erau intrinsec legați de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, astfel cum sunt prevăzute în noua convenție. În această privință, CIN a fost (și este în continuare) liberă să facă orice modificări pe care le consideră adecvate cu privire la modul de gestionare a activității sale.

(540) Comisia constată că, deși obligațiile de serviciu public în sine, în ceea ce privește rutele și frecvențele, sunt inevitabil similare, întrucât răspund unor nevoi de serviciu public similare, condițiile îndepliniri lor și strategia de afaceri din spatele acestora sunt diferite. Într-adevăr, această similaritate *de facto* a activității prestate s-a datorat circumstanțelor foarte specifice ale cazului și a fost atenuată de constrângerile financiare diferite ale operațiunilor CIN.

10.6. **Concluzie privind continuitatea economică dintre Tirrenia în AE și CIN**

(541) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia constată că prețul transferului, identitatea proprietarilor și calendarul tranzacțiilor nu prezintă nicio dovadă privind continuitatea economică. Chiar dacă obiectul tranzacției și logica sa economică conțin anumite elemente care sugerează că ar putea exista continuitate economică, din perspectiva ultimelor două criterii Comisia constată că orice element de continuitate potențială este justificat de circumstanțele foarte specifice ale acestei tranzacții, și anume gruparea transferului de active și a contractului de servicii public într-o singură procedură, dimensiunea tranzacției și legislația general aplicabilă în domeniul muncii. În special, nu există nicio dovadă privind o încercare de eludare a unei obligații de recuperare. În acest context, Comisia concluzionează că, în ansamblu, nu există continuitate economică între Tirrenia și CIN. De asemenea, acest lucru înseamnă că obligația de rambursare a ajutorului de stat ilegal și incompatibil acordat Tirrenia nu este extinsă în sarcina CIN,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Compensația acordată Tirrenia și prioritatea la acostare atribuită pentru furnizarea serviciilor de transport maritim pe 12 rute în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, în perioada 1 ianuarie 2009-18 iulie 2012, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat pentru exploatarea celor trei rute, Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia și Genova-Porto Torres a fost acordat de Italia în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1) al prezentului articol este compatibil cu piața internă.

Articolul 2

(1) Prelungirea ajutorului pentru salvare de la 11 iulie 2011 până la 18 septembrie 2012 constituie ajutor acordat Tirrenia, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1) al prezentului articol, în valoare de 25 203 063,89 EUR, este incompatibil cu piața internă.

Articolul 3

(1) Scutirea de la plata taxelor indirecte aferente transferului Caremar, Saremar, Toremar și al ramurii de activitate Tirrenia către regiunile Campania, Sardinia și, respectiv, Toscana, precum și către CIN, constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Scutirea de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Tirrenia către CIN constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(3) Ajutorul menționat la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol este incompatibil cu piața internă.

(4) La momentul adoptării prezentei decizii, Italia nu a plătit încă ajutorul menționat la alineatul (2) al prezentului articol.

Articolul 4

(1) Utilizarea fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate constituie ajutor de stat acordat Tirrenia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat de Italia în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1) al prezentului articol, în valoare de 11 421 300 EUR, este incompatibil cu piața internă.

Articolul 5

(1) Atribuirea către CIN a noii convenții pentru perioada 18 iulie 2012-18 iulie 2020, grupată cu ramura de activitate Tirrenia și cu prioritatea la acostare, inclusiv amânarea plății unei părți din prețul de achiziție pentru CIN, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(2) Posibilitatea de a utiliza resursele *Fondo Aree Sottoutilizzate* pentru a satisface nevoile de lichiditate, astfel cum se prevede în Legea din 2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 6

(1) Italia trebuie să recupereze ajutorul incompatibil menționat la articolele 2, 3 și 4 de la beneficiari, în măsura în care acesta a fost plătit.

(2) Sumele care trebuie să fie recuperate sunt purtătoare de dobânzi de la data la care au fost la dispoziția beneficiarului până la recuperarea efectivă.

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([186]) și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ([187]) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția sa, Comisia recunoaște că beneficiarul a rambursat deja principalul ajutorului menționat la articolul 2.

(5) Italia anulează toate plățile restante ale ajutorului menționat la articolul 3 alineatul (2), cu efect de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 7

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 6 este imediată și efectivă.

(2) Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale.

Articolul 8

(1) În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, Italia trebuie să pună la dispoziția Comisiei următoarele informații:

— suma totală (principalul și dobânda pentru recuperare) care urmează a fi recuperată de la beneficiar;

— o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;

— documentele care demonstrează că s-a emis un ordin pe numele beneficiarului pentru a rambursa ajutorul.

([186]) Regulamentul (CE) nr . 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

([187]) Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

(2) Italia trebuie să informeze Comisia cu privire la derularea măsurilor naționale adoptate în vederea aplicării prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 6. Italia trebuie să transmită imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații referitoare la măsurile deja întreprinse și la cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, aceasta trebuie să furnizeze informații detaliate privind cuantumurile ajutorului și ale dobânzilor care au fost deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 9

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Comisia poate să publice cuantumurile ajutorului și ale dobânzilor recuperate în cadrul aplicării prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589.

Adoptată la Bruxelles, 2 martie 2020.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședinte executiv