II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

Cuprins

1. Procedura 5

2. Contextul și descrierea măsurilor care fac obiectul investigației 7

2.1. Cadrul general 7

2.1.1. Convențiile inițiale 7

2.1.2. Prelungirea convențiilor inițiale 7

2.1.3. Privatizarea Siremar și semnarea noii convenții 8

2.2. Măsuri incluse în domeniul de aplicare al deciziilor din 2011 și 2012 9

2.3. Descrierea detaliată a măsurilor care fac obiectul prezentei decizii 9

2.3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar 9

2.3.2. Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar 12

2.3.3. Privatizarea Siremar, contragaranția și majorarea capitalului CdI 13

2.3.4. Noua convenție 20

2.3.5. Prioritatea la acostare 22

2.3.6. Măsurile stabilite de legea din 2010 22

2.4. Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 22

3. Temeiuri pentru inițierea și prelungirea procedurii 25

3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar 25

3.1.1. Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului 25

3.1.2. Compatibilitatea 26

3.2. Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar . . . 26

3.3. Privatizarea Siremar, contragaranția și majorarea capitalului CdI . . . 26

3.3.1. Privatizarea Siremar . . . 26

3.3.2. Contragaranția . . . 27

3.3.3. Majorarea capitalului CdI . . . 27

3.3.4. Compatibilitatea . . . 27

3.4. Noua Convenție dintre statul italian și CdI . . . 27

3.5. Prioritatea la acostare . . . 28

3.6. Măsurile stabilite de legea din 2010 . . . 28

4. Observațiile prezentate de Italia . . . 28

4.1. Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial . . . 28

4.2. Cu privire la potențiala prelungire ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar . . . 29

4.3. Cu privire la privatizarea ramurii de activitate Siremar . . . 30

4.3.1. Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii . . . 30

4.3.2. Cu privire la vânzarea activelor care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al ramurii de activitate Siremar 30

4.3.3. Cu privire la gruparea activelor ramurii de activitate Siremar cu o nouă convenție . . . 31

4.3.4. Cu privire la numirea unui expert independent . . . 31

4.3.5. Cu privire la transparența procedurii . . . 31

4.3.6. Cu privire la primul și la al doilea raport Ecorys . . . 31

4.3.7. Cu privire la litigiile desfășurate la nivel național și la atribuirea definitivă a ramurii de activitate în favoarea SNS . . . 32

4.4. Cu privire la conformitatea noii convenții cu criteriile Altmark . . . 33

4.5. Cu privire la prima de risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE începând cu 2010 . . . 33

4.6. Cu privire la conformitatea noii convenții cu decizia SIEG din 2011 . . . 34

4.7. Cu privire la contragaranție . . . 34

4.8. Cu privire la prioritatea la acostare 35

4.9. Cu privire la măsurile stabilite de legea din 2010 35

4.10. Cu privire la absența continuității economice între Siremar în AE și CdI 36

5. Observații ale părților interesate 37

5.1. Observații prezentate de Siremar în administrare extraordinară 37

5.1.1. Cu privire la Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 37

5.1.2. Cu privire la prelungirea convenției inițiale 37

5.1.3. Cu privire la potențiala prelungire ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar 38

5.1.4. Cu privire la noua convenție 39

5.1.5. Cu privire la privatizarea Siremar și contragaranție 39

5.1.6. Cu privire la absența continuității economice între Siremar în AE și CdI 40

5.1.7. Transmiterea suplimentară a deciziei CdS privind contragaranția 41

5.2. Observații din partea SNS 41

5.2.1. Primul set de informații 41

5.2.2. Al doilea set de informații 41

5.2.3. Al treilea set de informații 42

5.3. Observații din partea Pan Med 43

5.4. Observații din partea Grandi Navi Veloci 44

5.5. Scrisoarea din partea primarului orașului Lipari 45

6. Informații transmise de Compagnia delle Isole 45

6.1. Primul set de informații 45

6.2. Al doilea set de informații 46

6.3. Al treilea set de informații 46

7. Observațiile Italiei cu privire la observațiile și comunicările de informații transmise de părțile interesate 47

8. Evaluare . . . 47

8.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE . . . 47

8.1.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Siremar și Italia . . . 48

8.1.2. Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar . . . 50

8.1.3. Atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS, majorarea capitalului CdI și contragaranția . . . 51

8.1.4. Măsurile stabilite de legea din 2010 . . . 71

8.1.5. Concluzie privind existența unui ajutor . . . 73

8.2. Legalitatea ajutorului . . . 74

8.3. Compatibilitatea ajutorului . . . 74

8.3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar . . . 74

8.3.2. Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar . . . 83

8.3.3. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare . . . 84

8.3.4. Concluzie privind compatibilitatea ajutorului . . . 84

8.4. Răspunsul la observațiile prezentate de CdI . . . 85

9. Concluzie . . . 85

10. Recuperare . . . 86

11. Continuitatea economică . . . 87

11.1. Obiectul transferului . . . 87

11.2. Prețul transferului . . . 88

11.3. Identitatea proprietarilor . . . 89

11.4. Calendarul transferului . . . 89

11.5. Logica economică a transferului . . . 89

11.6. Concluzie privind continuitatea economică dintre Siremar în AE și SNS . . . 90

DECIZIA (UE) 2022/448 A COMISIEI

din 17 iunie 2021

privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Siremar și achizitorul acesteia, Società Navigazione Siciliana

[notificată cu numărul C(2022) 4268]

(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 conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 6 august 1999, Comisia a decis să lanseze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") cu privire la ajutorul plătit pe baza contractelor de servicii publice inițiale („convențiile inițiale") către cele șase societăți care formau grupul Tirrenia la momentul respectiv ([2]).

(2) În etapa de investigare, autoritățile italiene au solicitat disjungerea cazului grupului Tirrenia, astfel încât să se poată acorda prioritate adoptării unei decizii finale numai cu privire la Tirrenia di Navigazione („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.

(3) Comisia a consimțit la solicitarea autorităților italiene și, prin Decizia 2001/851/CE a Comisiei ([3]), 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.

(4) Prin Decizia 2005/163/CE a Comisiei ([4]) („decizia din 2004"), Comisia a declarat compensația acordată societăților din grupul Tirrenia, altele decât Tirrenia ([5]), ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă cu condiția respectării anumitor angajamente de către autoritățile italiene și parțial incompatibilă cu piața internă. Decizia s-a bazat pe informațiile contabile din perioada 1992-2001 și a inclus condiții menite să asigure compatibilitatea compensației pe întreaga durată a convențiilor inițiale (respectiv până în 2008).

(5) Prin hotărârea din 4 martie 2009 în cauzele T-265/04, T-292/04 și T-504/04 ([6]) („hotărârea din 2009"), Tribunalul a anulat decizia din 2004.

(6) La 5 octombrie 2011, Comisia a deschis o nouă procedură oficială de investigare cu privire la diversele măsuri suplimentare adoptate de Italia în favoarea societăților fostului grup Tirrenia („decizia din 2011"). Investigația a vizat, printre altele, compensațiile acordate Siremar – Sicilia Regionale Marittima („Siremar") pentru exploatarea unei serii de rute maritime începând cu 1 ianuarie 2009, precum și procesul de privatizare a ramurii de activitate Siremar (a se vedea secțiunea 2.3.3).

(7) Decizia din 2011 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([7]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

([1]) JO C 28, 1.2.2012, p. 18 și JO C 84, 22.3.2013, p. 58.
([2]) JO C 306, 23.10.1999, p. 2. Fostul grup Tirrenia era compus din societățile Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. și Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.
([3]) Decizia 2001/851/CE a Comisiei din 21 iunie 2001 privind ajutoarele de stat acordate de Italia companiei de transport maritim Tirrenia di Navigazione (JO L 318, 4.12.2001, p. 9).
([4]) Decizia 2005/163/CE a Comisiei din 16 martie 2004 privind ajutoarele de stat plătite de Italia companiilor de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (grupul Tirrenia) (JO L 53, 26.2.2005, p. 29).
([5]) Mai exact: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar.
([6]) Cauzele conexate T-265/04, T-292/04 și T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:T:2009:48.
([7]) JO C 28, 1.2.2012, p. 18.

(8) Italia și-a prezentat răspunsul la decizia din 2011 prin scrisoarea din 15 noiembrie 2011. În ceea ce privește măsurile care fac obiectul acestei decizii, Comisia a primit observații și din partea Società Navigazione Siciliana S.p.A. („SNS"), Pan Med Lines S.r.l. („Pan Med") și Grandi Navi Veloci S.p.A. („GNV") (a se vedea secțiunea 5). Comisia a transmis observațiile respective Italiei, care a avut posibilitatea de a răspunde.

(9) La 10 ianuarie 2012, autoritățile italiene au notificat în mod oficial Comisiei, din pretinse motive de securitate juridică, proiectele de contracte de servicii publice („convențiile") care trebuiau semnate de orice viitor achizitor al ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar și pe baza cărora urma să se acorde compensația pentru furnizarea serviciului public.

(10) La 7 noiembrie 2012, Comisia a extins procedura de investigare, printre altele, cu privire la (i) prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar, (ii) posibilul ajutor acordat Compagnia delle Isole („CdI"), primul achizitor al ramurii de activitate Siremar, în contextul privatizării acesteia din urmă și (iii) compensațiile pentru obligația de serviciu public care urmau să fie acordate CdI în temeiul noii convenții încheiate cu statul italian. La 19 decembrie 2012, Comisia a adoptat o versiune modificată ([8]) a deciziei respective („decizia din 2012"; atunci când este menționată împreună cu decizia din 2011, „deciziile din 2011 și 2012").

(11) Decizia din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([9]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(12) Italia și-a prezentat răspunsul la decizia din 2012 prin scrisorile din 7 și 13 decembrie 2012. În ceea ce privește măsurile care fac obiectul acestei decizii, Comisia a primit observații din partea Pan Med Lines S.r.l. („Pan Med"), Siremar, SNS and CdI (a se vedea secțiunile 5 și 6). Comisia a transmis observațiile respective Italiei, care a avut posibilitatea de a răspunde.

(13) La 5 octombrie 2012, Comisia a contractat Ecorys Netherlands BV („Ecorys") pentru o estimare, pe baza a două scenarii alternative, a valorii de piață a activelor relevante ale Siremar oferite spre vânzare (a se vedea secțiunea 2.3.3.7). La 4 septembrie 2013, Ecorys a transmis raportul său final („primul raport Ecorys"). La 27 septembrie 2013, Comisia a transmis acest raport Italiei. La 18 noiembrie 2013, la cererea autorităților italiene, Comisia a furnizat traducerea în limba italiană a raportului Ecorys. La 17 decembrie 2013, Italia a prezentat observații, inclusiv o contra-evaluare realizată de propriul său expert independent, Banca Profilo S.p.A.

(14) La 24 iunie 2013, Comisia a transmis o scrisoare mai multor societăți care își desfășoară activitatea în sectorul maritim, solicitând în mod voluntar informații detaliate privind rutele exploatate de Siremar în perioada 2009-2012 și condițiile privatizării acesteia. Numai CdI, care aplica noua convenție la momentul respectiv, a transmis un răspuns.

(15) Prin Decizia (UE) 2018/261 a Comisiei din 22 ianuarie 2014 ([10]) („decizia din 2014"), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește anumite măsuri adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (a se vedea considerentul 36).

(16) La 15 octombrie 2014, au avut loc întâlniri între serviciile Comisiei și reprezentanți ai Siremar și ai autorităților italiene. În plus, la 23 octombrie 2014, au avut loc întâlniri între serviciile Comisiei și reprezentanți ai CdI și ai autorităților italiene. În urma ultimei întâlniri, la 30 octombrie 2014, CdI a furnizat Comisiei informații suplimentare.

(17) În ceea ce privește Siremar, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare prin scrisorile din 30 ianuarie 2012, 16 martie 2012, 1 august 2012, 22 noiembrie 2012, 12 aprilie 2013, 12 iunie 2013, 27 iunie 2013, 11 iulie 2013, 29 iulie 2014, 6 noiembrie 2014, 16 octombrie 2015, 25 ianuarie 2018, 29 martie 2018, 31 august 2018, 18 martie 2019, 16 octombrie 2019, 31 iulie 2020 și 29 octombrie 2020.

(18) În ceea ce privește Siremar, Italia a transmis informații suplimentare prin scrisorile din 28 martie 2012, 5 octombrie 2012, 23 octombrie 2012, 13 mai 2013, 8 august 2013, 19 septembrie 2014, 20 noiembrie 2014, 12 decembrie 2014, 12 februarie 2015, 13 noiembrie 2015, 18 aprilie 2016, 2 august 2017, 26 aprilie 2018, 31 mai 2018, 29 mai 2019, 26 iulie 2019, 3 ianuarie 2020, 24 ianuarie 2020, 8 februarie 2021 și 11 martie 2021 ([11]).

([8]) Toate modificările au vizat măsuri în favoarea Saremar.
([9]) JO C 84, 22.3.2013, p. 58.
([10]) 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).
([11]) În 2019 și 2020, între Comisie și Italia, au avut loc mai multe schimburi informale suplimentare prin intermediul poștei electronice și al teleconferințelor.

(19) Prin Decizia (UE) 2020/1411 a Comisiei din 2 martie 2020 ([12]), Comisia a încheiat investigația privind societățile grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, inclusiv Siremar, pentru perioada 1992-2008 („decizia din 2020 privind grupul Tirrenia"). Comisia a concluzionat că ajutorul acordat pentru furnizarea de servicii de transport de cabotaj maritim constituie ajutor existent, în timp ce ajutorul acordat pentru furnizarea de servicii de transport maritim internațional a fost compatibil cu cadrul privind serviciile de interes economic general („SIEG") din 2011 („cadrul SIEG din 2011") ([13]).

(20) Prin Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 ([14]), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Tirrenia și achizitorului acesteia, CIN, pentru perioada 2009-2020 („decizia din 2020 privind Tirrenia/CIN").

(21) Prezenta decizie se referă la toate măsurile de ajutor posibile pentru Siremar, CdI și SNS, astfel cum se specifică în considerentele 36 și 37 și astfel cum au fost identificate în deciziile din 2011 și 2012, precum și la posibilul ajutor acordat Unicredit prin contragaranție (a se vedea secțiunile 2.3.3.5 și 3.3.2). Comisia va aborda toate celelalte măsuri care fac obiectul deciziilor respective, cu numerele de caz SA.32014, SA.32015 și SA.32016, în cadrul unor decizii separate. În special, respectivele măsuri vizează alte societăți ale fostului grup Tirrenia (și anume Caremar, Laziomar, Saremar și Toremar).

2. CONTEXTUL ȘI DESCRIEREA MĂSURILOR CARE FAC OBIECTUL INVESTIGAȚIEI

2.1. Cadrul general

2.1.1. *Convențiile inițiale*

(22) Inițial, grupul Tirrenia a fost deținut de statul italian prin intermediul societății Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A („Fintecna") ([15]) și a inclus șase societăți, și anume Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar. Aceste societăți au furnizat 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 („convențiile inițiale"). Fintecna a deținut 100 % din capitalul social al Tirrenia. Tirrenia a deținut integral Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (împreună, „societățile regionale"). Adriatica, care exploata o serie de rute între Italia și Albania, Croația, Grecia și Muntenegru, a fuzionat cu Tirrenia în 2004.

(23) Scopul acestor contracte de servicii publice a fost de a garanta regularitatea și fiabilitatea unui număr mare de servicii de transport maritim, prin care se asigura, în principal, legătura dintre Italia continentală și Sicilia, Sardinia și alte insule italiene mai mici. În acest scop, statul italian a acordat sprijin financiar sub formă de subvenții plătite direct către fiecare dintre societățile grupului Tirrenia.

(24) Siremar, deținută integral de Tirrenia, a exploatat o serie de rute de cabotaj maritim, atât între Sicilia și mai multe insule învecinate mai mici, cât și între Milazzo și Napoli. Rutele exacte în cauză sunt descrise în considerentul 41.

2.1.2. *Prelungirea convențiilor inițiale*

(25) Convențiile inițiale, inclusiv cea aplicabilă Siremar, au fost prelungite de trei ori.

(26) În primul rând, articolul 26 din Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008 (Decretul-lege nr. 207/2008), convertit în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale, care trebuiau să expire inițial la 31 decembrie 2008, până la 31 decembrie 2009.

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

([13]) 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).

([14]) Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332, 12.10.2020, p. 45).

([15]) Fintecna este deținută integral de Ministerul Economiei și Finanțelor („Ministerul Economiei") și este specializată în gestionarea participațiilor și a proceselor de privatizare, ocupându-se, de asemenea, de proiecte de raționalizare și de restructurare a societăților care se confruntă cu dificultăți de ordin industrial, financiar sau organizațional.

(27) În al doilea rând, având în vedere privatizarea societăților grupului Tirrenia, articolul 19*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009 („Decretul-lege nr. 135/2009), convertit în Legea nr. 166 din 20 noiembrie 2009 („legea din 2009"), a prevăzut transferul participațiilor societăților regionale, cu excepția Siremar, de la societatea-mamă, Tirrenia, după cum urmează:

(a) Caremar, regiunii Campania. Ulterior, regiunea Campania a transferat către regiunea Lazio întreprinderea în activitate care asigura legăturile de transport cu arhipelagul Pontino (înființând astfel Laziomar) ([16]);

(b) Saremar, regiunii Sardinia;

(c) Toremar, regiunii Toscana.

(28) 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 noile „contracte de servicii publice" care urmau să fie încheiate între Saremar, Toremar și Caremar și autoritățile regionale respective până la 31 decembrie 2009 (Sardinia și Toscana) și 28 februarie 2010 (Campania și Lazio). Noile convenții sau contracte de servicii publice urmau să facă obiectul unei proceduri de achiziții împreună cu societățile însele. Noii proprietari ai fiecăreia dintre aceste societăți urmau să semneze convenția sau contractul de servicii publice respectiv ([17]).

(29) În acest scop, legea din 2009 a prelungit suplimentar convențiile inițiale, inclusiv cea aplicabilă Siremar, de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010.

(30) Legea din 2009 a stabilit, de asemenea, plafoane fixe ale compensațiilor anuale pentru furnizarea 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:

Societate	Compensație anuală maximă
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([18])

Tabelul 1 – Plafoanele compensațiilor începând cu 2010

(31) În sfârșit, Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 („legea din 2010") de convertire a Decretului-lege nr. 125 din 5 august 2010 („Decretul-lege nr. 125/2010") a prevăzut prelungirea suplimentară a convențiilor inițiale, inclusiv a celei aplicabile Siremar, de la 1 octombrie 2010 până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar.

2.1.3. *Privatizarea Siremar și semnarea noii convenții*

(32) În octombrie 2010, a fost lansată o procedură de achiziții pentru a se identifica un cumpărător pentru ramura de activitate Siremar (a se vedea secțiunea 2.3.3). În acest context, se face referire la ramura de activitate Siremar în loc de societatea Siremar, deoarece procedura de achiziții a vizat numai acele active și contracte necesare pentru execuția obligațiilor de serviciu public ([19]) specificate în cadrul unei noi convenții care urma să fie încheiată cu achizitorul. Prin urmare, se face referire la „ramura de activitate Siremar" în loc de „societatea Siremar". Celelalte active ale Siremar, precum nava rapidă Guizzo, utilizate în alte scopuri, urmau să fie vândute în cadrul unor proceduri separate. În plus, vânzarea nu a condus la transferul către cumpărător a datoriilor acumulate de Siremar

([16]) Acest transfer a fost formalizat la 1 iunie 2011.
([17]) Articolul 19-*ter* alineatul (10) din Decretul-lege nr. 135/2009.
([18]) Această sumă a fost defalcată astfel: suma de 19 839 226 EUR, acordată de Campania, și suma de 10 030 606 EUR, acordată de Lazio.
([19]) În prezenta decizie, expresia „obligații de serviciu public" ar trebui înțeleasă în mod general, fără a i se acorda o interpretare în sensul specific al articolelor 2 și 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim (a se vedea nota de subsol 61) și al secțiunii 9 din orientările maritime (a se vedea nota de subsol 110), și anume ca obligații de serviciu public ca alternativă la contractele de servicii publice, adică fără remunerarea acestora de către stat. Într-adevăr, Comisia constată că obligațiile de serviciu public impuse Siremar, CdI sau SNS au implicat remunerarea acestora de către stat.

până la data vânzării. Până în prezent, Siremar în administrare extraordinară („Siremar în AE") continuă să existe ca entitate separată, dar cu scopul principal de a fi lichidată după despăgubirea creditorilor.

(33) În urma prezentării ofertei câștigătoare în cadrul procedurii de achiziții, la 20 octombrie 2011, CdI a semnat contractul pentru achiziția ramurii de activitate Siremar. Ulterior, la 30 iulie 2012, Italia și CdI au semnat noua convenție privind furnizarea de servicii maritime. Pe această bază, proprietatea asupra ramurii de activitate Siremar a fost transferată de la statul italian la CdI la 31 iulie 2012.

(34) Cu toate acestea, SNS – cealaltă societate care a depus o ofertă pentru ramura de activitate Siremar – a contestat transferul în fața tribunalelor italiene de contencios administrativ, care, în cele din urmă, au hotărât că procedura de achiziții trebuie să fie parțial reluată, cu excluderea CdI de la prezentarea de noi oferte (a se vedea considerentele 93-100). În urma confirmării ofertei sale anterioare, SNS a câștigat astfel noua procedură de achiziții, preluând ramura de activitate Siremar și semnând noua convenție cu Italia la 11 aprilie 2016.

(35) De la acea dată, SNS exploatează rutele în temeiul noii convenții, în timp ce atât Siremar în AE, cât și CdI se află în proces de lichidare.

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

(36) 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):

(1) compensația acordată pentru furnizarea SIEG în temeiul convențiilor inițiale prelungite (măsura 1);

(2) prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar (măsura 2);

(3) privatizarea societăților fostului grup Tirrenia ([20]) (măsura 3);

(4) compensația plătită pentru furnizarea SIEG în temeiul viitoarelor convenții/contracte de servicii publice (măsura 4);

(5) prioritatea la acostare (măsura 5);

(6) măsurile stabilite de legea din 2010 (măsura 6);

(7) cele cinci măsuri suplimentare adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (măsura 7) ([21]).

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

(37) Prezenta decizie vizează numai măsurile 1-6 enumerate în considerentul 36, în măsura în care acestea implică Siremar, CdI sau SNS. Aceste măsuri sunt descrise în detaliu în secțiunile următoare.

2.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar*

2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public

(38) Articolul 1 din convenția inițială cu Siremar a prevăzut planuri pe cinci ani, în care să fie detaliate porturile deservite, tipul de nave utilizate și frecvența necesară a serviciului. Convenția inițială cu Siremar a fost modificată în 1994 și 1995.

(39) Primul plan pe cinci ani (1990-1994) a fost aprobat prin Decretul ministerial din 29 mai 1990 și aplicat retroactiv începând cu 1 ianuarie 1990. Cel de al doilea plan, care a acoperit perioada 1995-1999 și a fost aprobat prin Decretul ministerial din 14 mai 1996, nu a modificat semnificativ rutele și frecvențele.

(40) În ceea ce privește perioadele 2000-2004 și 2005-2008, nu s-au adoptat în mod oficial planuri pe cinci ani privind Siremar. În schimb, rețeaua de rute și frecvențe a rămas în mare măsură aceeași în perioada 1999-2008. Într-adevăr, Decretul interministerial din 9 martie 2004 („decretul din 2004") a stabilit modificări limitate pentru Siremar în ceea ce privește înlocuirea navelor vechi și o creștere a capacității cu aceleași frecvențe ([22]).

([20]) Aceasta include eșalonarea plății de către CIN a unei părți din prețul de cumpărare pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia și mai multe presupuse măsuri suplimentare de ajutor în contextul privatizării ramurii de activitate Siremar (de exemplu, contragaranția și majorarea capitalului CdI de către stat).

([21]) Măsura 7 a fost evaluată în cadrul deciziei din 2014, cu excepția proiectului „Bonus Sardo – Vacanza".

([22]) Decretul din 2004 a validat anumite modificări ale planului Tirrenia pe cinci ani pentru perioada 2000-2004 și a inclus dispoziții pentru alte societăți ale grupului Tirrenia, inclusiv pentru Siremar.

(41) Pe baza convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită și modificată (pentru rutele selectate), Siremar a exploatat cinci grupuri de rute pe tot parcursul anului în perioada dintre 1 ianuarie 2009 și 30 iulie 2012, cu frecvențe și orare de circulație variabile în funcție de ruta individuală, tipul de serviciu (transport cu feribotul sau cu nave de mare viteză) și sezon, după cum urmează:

— pentru grupul de rute Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli, care include insulele Vulcano, Lipari, Salina, Filicudi, Alicudi, Panarea și Stromboli („Insulele Eoliene"), precum și orașele Milazzo din Sicilia și Napoli din Campania, Siremar a furnizat atât servicii de transport cu feribotul, cât și servicii de transport cu nave de mare viteză pe zece rute individuale ([23]);

— din 17 iunie 2021

— pentru grupul de rute Palermo – Ustica, Siremar a furnizat atât servicii de transport cu feribotul, cât și servicii de transport cu nave de mare viteză pe două rute individuale ([24]);

— pentru grupul de rute Porto Empedocle – Insulele Pelagie, care include insulele Linosa și Lampedusa („Insulele Pelagie"), Siremar a oferit servicii de transport cu feribotul pe o rută individuală;

— pentru grupul de rute Trapani – Pantelleria, Siremar a furnizat servicii de transport cu feribotul pe o rută individuală.

2.3.1.2. Buget și durată

(42) Tabelul de mai jos prezintă compensațiile anuale plătite Siremar în perioada 2009-iulie 2012:

An	Compensație
2009	67 009 405 EUR
2010	55 694 895 EUR
2011	55 694 895 EUR
2012	32 348 816 EUR (ianuarie-iulie) ([25])

Tabelul 2 – Compensația pentru perioada 2009-2012 (EUR)

(43) Convenția inițială (astfel cum a fost modificată în 1994) prevede efectuarea plății compensației anuale pentru obligația de serviciu public după cum urmează: până la data de 1 martie a fiecărui an, o plată în avans inițială echivalentă cu 70 % din compensația plătită în anul precedent; până la 30 iunie, o a doua plată, care acoperă încă 20 %; până la 30 noiembrie, o plată finală, care acoperă soldul compensației pentru anul în cauză, pe baza unei estimări a veniturilor și a pierderilor viitoare ([26]). Rezultatele finale sunt apoi verificate atunci când societatea întocmește situația financiară anuală. În cazul în care rezultă că Siremar a primit o sumă mai mare decât costul net al serviciilor furnizate (venituri minus pierderi), se solicită rambursarea diferenței în termen de 15 zile de la aprobarea situației financiare. 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 Transporturilor"), Ministerul Economiei și Ministerul Dezvoltării Economice („comisia interministerială"), orice sumă plătită în plus față de compensație se deduce din viitoarele plăți în avans ale subvenției.

(44) Compensația s-a calculat diferit în 2009 față de 2010, 2011 și 2012, astfel cum se descrie mai jos.

— Compensația acordată în 2009

([23]) Transport cu feribotul: Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli; Milazzo – vestul și estul Insulelor Eoliene și legăturile dintre insule; Milazzo – Insulele Eoliene (insulele principale), cu baza în Milazzo; Milazzo – Insulele Eoliene (insulele principale), cu baza în Lipari. Transport cu nave de mare viteză: Milazzo – vestul și estul Insulelor Eoliene și legăturile dintre insule; Milazzo – Insulele Eoliene (insulele principale) și legăturile dintre insule, cu baza în Milazzo; legăturile dintre insule, cu baza în Lipari; Milazzo – Insulele Eoliene și legăturile dintre insule, cu baza în Lipari.

([24]) Transport cu feribotul: Palermo – Ustica. Transport cu nave de mare viteză: Ustica – Palermo.

([25]) Această sumă reprezintă suma plătită către Siremar până la transferul proprietății asupra ramurii de activitate Siremar către CdI. Pentru restul anului 2012, societății CdI i-a fost plătită suma de 23 346 079 EUR. Compensația totală plătită pentru 2012 s-a ridicat, prin urmare, la 55 694 895 EUR, respectându-se astfel plafonul compensațiilor stabilit în legea din 2009.

([26]) Între 1988 și 1994, nu a existat o a doua plată, iar soldul a fost scadent la data de 31 iulie a fiecărui an.

(45) Decretul prezidențial nr. 501 din 1 iunie 1979 („Decretul prezidențial nr. 501/1979") specifică diversele elemente (venituri și costuri) care intră în calculul subvenției plătite operatorilor de servicii publice de transport maritim. În plus, Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986 („Legea nr. 856/1986") a prevăzut anumite modificări ale sistemului de obligații de serviciu public de transport maritim din Italia. În ceea ce privește legăturile cu insulele mari și mici, articolul 11 din aceasta a modificat criteriile de calculare a compensației pentru obligația de serviciu public. Într-adevăr, subvenția trebuia calculată pe baza diferenței dintre veniturile și costurile serviciului, astfel cum este stabilită în raport cu parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă o rentabilitate rezonabilă a capitalului. Același articol stabilește și faptul că în contractele de servicii publice trebuiau incluse lista de rute subvenționate, frecvența și tipurile de nave utilizate. Subvențiile trebuiau aprobate de miniștrii responsabili. Convențiile inițiale au reflectat principiile prevăzute în Decretul prezidențial nr. 501/1979 și în Legea nr. 856/1986.

(46) Într-adevăr, pentru anul 2009, compensația pentru îndeplinirea obligației de SIEG s-a calculat în conformitate cu metodologia prevăzută în convențiile inițiale în vigoare din 1991 și prelungite după 31 decembrie 2008, data expirării inițiale a acestora. În special, compensația a corespuns pierderii nete acumulate din serviciile furnizate în regim de serviciu public, la care s-a adăugat o sumă variabilă corespunzătoare rentabilității capitalului.

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

— Compensațiile acordate în 2010, 2011 și 2012

(48) Începând cu 2010, compensația pentru furnizarea SIEG a fost stabilită prin intermediul unei noi metodologii stabilite în Directiva CIPE ([27]) 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") ([28]). Conform preambulului acesteia, directiva CIPE a fost emisă având în vedere viitoarea privatizare a societăților publice care furnizau servicii maritime în regim de serviciu public ([29]). Dispozițiile directivei CIPE s-au aplicat cu privire la serviciile furnizate de societățile grupului Tirrenia începând cu 2010.

(49) Metoda prevăzută de directiva CIPE permite societăților care furnizează servicii publice de transport maritim să obțină o rentabilitate adecvată. Rata de rentabilitate a capitalului („rentabilitatea capitalului" sau „rentabilitatea capitalului investit") se calculează pe baza costului mediu ponderat al capitalului („WACC"). Rentabilitatea necesară a capitalurilor proprii ([30]) trebuie calculată cu ajutorul modelului de determinare a valorii activelor financiare.

(50) Pe baza modelului respectiv, 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.

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

(52) Conform directivei CIPE, rata de rentabilitate a activităților fără risc corespunde randamentului brut mediu al obligațiunilor de referință cu scadența la zece ani pe parcursul ultimelor douăsprezece luni pentru care sunt disponibile date.

(53) Directiva CIPE stabilește o primă de risc a pieței de 4 %. În plus, în cazul unui serviciu furnizat 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.

(54) Cu toate acestea, în practică, valoarea compensației plătite Siremar, astfel cum este prevăzută în legea din 2009, nu poate depăși 55 694 895 EUR pe an (a se vedea considerentul 30). Deși legea din 2009 plafonează compensația anuală plătită tuturor societăților Tirrenia pentru îndeplinirea obligațiilor acestora de serviciu public, directiva CIPE include și anumite dispoziții de protecție pentru a garanta că operatorii respectivi beneficiază de o acoperire suficientă a cheltuielilor de funcționare.

([27]) CIPE este acronimul folosit pentru *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([28]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr. 50 din 28 februarie 2008.
([29]) 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.
([30]) Rata dorită de rentabilitate pentru un investitor în capital, dat fiind profilul de risc al societății și fluxurile de numerar asociate.

(55) În special, conform directivei CIPE, domeniul de aplicare al serviciilor, tarifele maxime și compensația trebuie stabilite astfel încât toate costurile admisibile ale furnizorului de servicii să fie acoperite integral, în conformitate cu următoarea ecuație:

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

unde:

— *VA(RSP)* este valoarea actualizată a compensației pentru îndeplinirea 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 rentabilității capitalului.

(56) În cazul în care ecuația de mai sus nu se aplică, domeniul de aplicare al activităților subvenționate ar putea fi redus; alternativ, organizarea serviciului (de exemplu, tipul de nave) ar putea fi revizuită ori plafoanele tarifare ar putea fi modificate.

(57) 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 sau contractele de servicii publice, care rămâne constantă pe durata convenției sau a contractelor de servicii publice.

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

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

(59) La 16 noiembrie 2010, Comisia a aprobat ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar („decizia din 2010") ([31]). 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.

(60) Ulterior, băncile private, *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 respectivă la 15 februarie 2011.

(61) Finanțarea a fost apoi plătită după cum urmează:

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

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

(62) Italia a informat Comisia că, întrucât prima tranșă a împrumutului garantat a fost plătită abia la 28 februarie 2011, perioada de șase luni pentru rambursarea sa în conformitate cu punctul 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") ([32]) și considerentele 32 și 47 din decizia din 2010 s-ar încheia la data de 28 august 2011.

(63) Înainte de data respectivă, Tirrenia și Siremar nu și-au îndeplinit obligațiile de rambursare a împrumuturilor și, drept urmare, la 11 iulie 2011, BIIS a solicitat executarea garanției guvernamentale. Astfel, la această dată, Siremar avea o datorie de 15 121 838,33 EUR față de stat. Aceasta include atât principalul împrumuturilor respective, cât și dobânda restantă datorată băncii.

([31]) JO C 102, 2.4.2011, p. 1.
([32]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

(64) Tribunalul de insolvență a autorizat includerea Ministerului Economiei în categoria de creditori preferențiali („prededucibili") ai Tirrenia și Siremar. Potrivit autorităților italiene, comisarul extraordinar însărcinat cu administrarea societății a considerat, la momentul respectiv, că Siremar putea rambursa finanțarea până la 28 august 2011, pe baza veniturilor obținute din privatizarea planificată a ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar.

(65) 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 [mai întâi din partea Comisiei, apoi din partea autorității de concurență italiene, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM")]. În cele din urmă, AGCM a aprobat tranzacția Tirrenia – CIN la 21 iunie 2012 și vânzarea a fost finalizată la 19 iulie 2012. La 20 octombrie 2011, s-a semnat contractul pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar către CdI. Cu toate acestea, transferul activelor respective a fost, de asemenea, amânat, în acest caz până la 1 august 2012 (a se vedea considerentele 93-95). La 18 septembrie 2012, Siremar a rambursat statului datoria, inclusiv dobânda aferentă, în valoare totală de 15 511 529,35.

2.3.3. *Privatizarea Siremar, contragaranția și majorarea capitalului CdI*

(66) La 23 decembrie 2009, Fintecna a publicat prima invitație de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea întregului capital social al Tirrenia, inclusiv al filialei acesteia, Siremar. La 19 februarie 2010, se primiseră 16 expresii de interes 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 elementele financiare ale ofertei.

(67) După eșecul primei încercări de privatizare, Tirrenia și Siremar, care se confruntau cu mari dificultăți financiare, au fost admise în procedura de insolvență colectivă prevăzută de legea italiană pentru societățile mari, așa-numita procedură de administrare extraordinară („amministrazione straordinaria") și, ulterior, la scurt timp, au fost declarate insolvabile. Mai exact, Siremar a fost admisă în procedura de administrare extraordinară la 17 septembrie 2010. La 5 octombrie 2010, tribunalul din Roma a pronunțat Hotărârea nr. 381/2010 prin care a declarat insolvabilitatea Siremar.

2.3.3.1. Normele privind procedura de administrare extraordinară

(68) 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 („Decretul-lege nr. 270/1999"), este o procedură de insolvență specifică pentru societățile mari, care urmărește să protejeze activele și să asigure continuarea activității comerciale.

(69) În cadrul acestei proceduri, administrarea societății insolvabile este transferată către un comisar extraordinar, care este numit de ministerul responsabil. Comisarul extraordinar propune un plan de redresare a întreprinderii în cauză, fie prin restructurarea sa, fie prin vânzarea activelor sale. Planul face obiectul autorizării prealabile de către ministerul responsabil, luându-se totodată în considerare avizul consiliului de supraveghere (ai cărui membri sunt experți numiți de minister).

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

(71) Procedura impune societății insolvabile să depună atât o cerere la Ministerul Dezvoltării Economice al Italiei, 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 de insolvență constată starea de insolvență a societății.

(72) 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.

(73) Articolul 4 alineatul (4)-*quater*) din Decretul-lege nr. 134 din 28 august 2008 („Decretul-lege nr. 134/2008"), convertit în Legea nr. 166 din 27 octombrie 2008, privind măsurile urgente pentru restructurarea societăților mari insolvabile („Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi"), a introdus o serie de modificări ale legii Marzano. Aceste modificări 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 atât continuitatea

serviciului public pe termen mediu, cât și o intervenție rapidă. Decretul-lege nr. 134/2008 specifică faptul că prețul de vânzare nu poate fi mai mic decât valoarea de piață a activelor, astfel cum este stabilită de un expert independent desemnat prin decret ministerial.

(74) Decretul-lege 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 de către societate a unui plan de restructurare către minister. În sfârșit, Decretul-lege 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, societatea respectivă intră în procedura de faliment ordinară.

2.3.3.2. Procedura de vânzare

(75) La 4 octombrie 2010, a fost publicată invitația de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar ([33]) împreună cu noua convenție cu o durată de doisprezece ani. Scopul acestei invitații a fost de a verifica dacă există entități naționale sau internaționale care ar putea fi interesate de achiziționarea ramurii de activitate Siremar și care pot garanta continuitatea serviciilor de transport. Aceasta a fost publicată pe site-ul web al Siremar, în mai multe ziare ([34]) și pe site-uri web de specialitate ([35]) selectate. Termenul limită pentru depunerea expresiilor de interes cu privire la achiziționarea ramurii de activitate Siremar a fost 20 octombrie 2010.

(76) La expirarea termenului, șase părți (dintre care două împreună) depuseseră cinci expresii de interes de a participa la procedura de achiziții în legătură cu Siremar. Toate aceste părți au demonstrat că îndeplinesc cerințele stabilite în anunțul de participare. Prin urmare, comisarul extraordinar le-a invitat să efectueze o verificare aprofundată în cadrul unui proces de diligență cu privire la ramura de activitate Siremar. Accesul la documentația relevantă a fost acordat cu condiția ca părțile interesate să semneze acorduri de confidențialitate.

(77) Una dintre cele șase părți a decis să nu participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență ([36]). În cursul acestei etape, celelalte cinci părți (dintre care două au depus oferte comune) au accesat camerele de date virtuale care conțineau următoarele:

(a) informații tehnice, juridice și financiare detaliate cu privire la ramura de activitate pusă în vânzare;

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

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

(d) proiectul noii convenții cu o durată de doisprezece ani, care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și stat;

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

(78) Prin decretul ministerial din 4 februarie 2011, ministrul dezvoltării economice a numit Banca Profilo S.p.A. în calitate de expert independent însărcinat cu efectuarea unei evaluări atât a ramurii de activitate Tirrenia, cât și a ramurii de activitate Siremar în temeiul articolului 4 alineatul (4)-*quater*) din Decretul-lege nr. 347/2003. La 8 martie 2011, Banca Profilo S.p.A. a estimat valoarea ramurii de activitate Siremar ca fiind egală cu 55 de milioane EUR. Această informație a fost încărcată în camera de date pentru toți ofertanții potențiali înainte de expirarea termenului de depunere a ofertelor ferme.

(79) La 15 martie 2011, la expirarea termenului inițial de depunere a ofertelor ferme, comisarul extraordinar al Siremar a constatat că nu primise nicio ofertă conformă cu cele prevăzute în dosarul procedurii de achiziții. Prin urmare, procedura a fost redeschisă, cu un nou termen, respectiv 5 aprilie 2011. La acea dată, CdI a emis o ofertă în valoare de 60,1 milioane EUR, în timp ce Ustica Lines a solicitat o prelungire a termenului pentru a obține finanțarea necesară pentru emiterea propriei oferte. Comisarul extraordinar a încărcat oferta CdI în camera de date și i-a invitat pe ceilalți participanți să prezinte o ofertă mai avantajoasă până la 23 mai 2011. Până la această dată, s-au primit următoarele oferte:

(a) o ofertă în valoare de 69 de milioane EUR din partea CdI, din care 20 de milioane EUR plătibile în avans, restul sumei urmând a se eșalona pe o perioadă de zece ani (cu o dobândă de 1,5 %);

(b) o ofertă în valoare de 55,1 milioane EUR din partea SNS, din care 30,1 milioane EUR plătibile în avans, restul sumei urmând a se eșalona pe o perioadă de opt ani (cu o dobândă de 1,5 %).

([33]) A se vedea considerentul 32 pentru mai multe detalii privind utilizarea termenului „ramură de activitate” în acest context.
([34]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, Il Giornale di Sicilia, La Sicilia și La Gazzetta del Sud.
([35]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List și Tradewinds.
([36]) Partea respectivă a fost D.B. Real Estate 2 S.r.l.

(80) CdI a fost înființată în scopul participării la procedură de către Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A. („Mediterranea"), Davimar Eolia Navigazione S.r.l. („Davimar"), Navigazione Generale Italiana S.p.A ([37]) („NGI"), Lauro.it S.p.A., Isolemar S.r.l. și Riccardo Sanges & C. S.r.l ([38]). Mediterranea deținea 60 % din capitalul CdI ([39]). Ceilalți acționari care dețineau restul de 40 % din capitalul CdI erau entități private. Mediterranea a participat la procedura aferentă primei încercări de privatizare a Tirrenia (a se vedea considerentul 66) și era deținută de regiunea Sicilia („Sicilia") (43,02 %), de Lauro.it S.p.A. (34,36 %), de Isolemar S.r.l. (14,61 %) și de Acies S.r.l. (8,11 %).

(81) SNS a fost înființată în scopul participării la procedură de către Ustica Lines S.p.A ([40]) și Caronte & Tourist S.p.A ([41]) (fiecare cu o cotă de 50 %).

(82) La 26 iulie 2011, în urma unor solicitări suplimentare de informații adresate celor doi ofertanți, cu termenul de 18 iulie 2011, consultantul financiar al procedurii a făcut următoarele observații:

(a) oferta CdI era, în termeni absoluți, superioară celei a SNS, însă profilul de risc al acesteia din urmă era mai scăzut decât cel al primei societăți menționate;

(b) partea din prețul de vânzare oferită de SNS pentru plata în avans, și anume 30,1 milioane EUR, a fost garantată integral, în timp ce partea din prețul de vânzare oferită de CdI, și anume 20 de milioane EUR, a fost garantată doar parțial;

(c) SNS aprobase și pusese în aplicare deja o majorare de capital de 25 de milioane EUR față de majorarea de capital de 12 milioane EUR care fusese aprobată, dar pusă în aplicare doar parțial de CdI.

(83) La 3 august 2011, Sicilia a emis o contragaranție necondiționată și irevocabilă în favoarea Unicredit, cu titlu gratuit, în valoare de 40 de milioane EUR. Contragaranția respectivă evidențiază faptul că Unicredit condiționase acordarea unei garanții către CdI în valoare de 39 de milioane EUR de acordarea unei contragaranții în valoare de 40 de milioane EUR de către Sicilia.

(84) La 5 august 2011, CdI a transmis comisarului extraordinar o scrisoare de confort, emisă în aceeași zi de Unicredit, prin care banca s-a angajat să garanteze tranșele eșalonate ale prețului de vânzare oferit de CdI până la concurența valorii de 39 de milioane EUR ([42]). Scrisoarea de confort a Unicredit precizează că garanția era condiționată de: (1) semnarea de către CdI a contractului de vânzare a ramurii de activitate Siremar înainte de termenul de 31 decembrie 2011 și (2) verificarea competențelor contabilului general al Siciliei de a emite contragaranția.

(85) Consultantul financiar și alți consultanți implicați în procedură au confirmat că documentele au fost depuse de CdI după termenul de 18 iulie 2011 pentru prezentarea de clarificări suplimentare și de documente justificative și, prin urmare, nu au putut fi luate în considerare. În consecință, la 29 august 2011, consiliul de supraveghere al Siremar în AE a aprobat atribuirea ramurii de activitate către SNS și, la 1 septembrie 2011, comisarul extraordinar a solicitat ministerului responsabil să autorizeze această atribuire.

(86) La 2, 6 și 7 septembrie 2011, Sicilia a transmis scrisori aceluiași minister, subliniind că CdI a oferit cel mai mare preț și că este deținută parțial de Sicilia, un aspect care ar trebui considerat o garanție suficientă în ceea ce privește stabilitatea sa financiară. Sicilia a transmis, de asemenea, direct ministerului: scrisoarea de confort a Unicredit, contragaranția proprie și consultanța juridică prin care se atestă competențele contabilului general de emitere a contragaranției respective. La 8 septembrie 2011, ministerul a solicitat comisarului extraordinar să furnizeze informații și clarificări suplimentare cu privire la documentele depuse de CdI, fără a aduce atingere caracterului tardiv al depunerii documentelor în cauză. La 22 septembrie 2011, consultantul financiar a comunicat comisarului extraordinar că, în pofida nerespectării de către CdI a termenelor procedurale, noua documentație a redus considerabil profilul de risc al CdI, ceea ce a însemnat că valoarea curentă a ofertei SNS nu mai putea fi considerată mai avantajoasă decât cea a CdI.

(87) La 26 septembrie 2011, ministerul a solicitat *Presidenza del Consiglio* să specifice dacă respectiva contragaranție pentru obligațiile financiare ale CdI acordată de Sicilia ar putea ridica vreo problemă în materie de ajutoare de stat. *Presidenza del Consiglio* a confirmat că, întrucât Unicredit și-a condiționat decizia de a furniza o garanție de acordarea unei contragaranții de către Sicilia, contragaranția trebuia să fie evaluată în temeiul Comunicării Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții („comunicarea privind garanțiile") ([43]).

([37]) În prezent, parte din grupul Caronte & Tourist.
([38]) Ulterior, aceasta și-a schimbat denumirea în Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.
([39]) Ulterior, această participație a crescut la 65,32 %.
([40]) La 13 aprilie 2016, Ustica Lines și-a schimbat denumirea în Liberty Lines.
([41]) La 1 septembrie 2016, SNS a fost împărțită între Caronte & Tourist, care exploatează rutele de servicii mixte prevăzute de noua convenție, și Liberty Lines, care exploatează rutele rezervate pasagerilor din noua convenție. În prezent, fiecare societate exploatează liniile respective în mod autonom, SNS S.p.A. devenind *SNS Società Consortile per Azioni* și acționând doar în calitate de centru de coordonare a relațiilor cu autoritățile italiene și siciliene.
([42]) Scrisoarea de confort reprezintă promisiunea de emitere a unui contract oficial de garanție („fidejussione") în viitor, în anumite circumstanțe. Cu toate acestea, scrisoarea de confort a Unicredit angajează responsabilitatea expeditorului și, prin urmare, poate fi considerată o garanție în temeiul legislației privind ajutoarele de stat.
([43]) Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții (JO C 155, 20.6.2008, p. 10).

(88) La 27 septembrie 2011, comisarul extraordinar a solicitat ministerului autorizarea de a lansa o etapă suplimentară a procedurii. După primirea acesteia, la 29 septembrie 2011, consultantul financiar a invitat CdI și SNS să prezinte oferte ferme noi și mai avantajoase până la 13 octombrie 2011.

(89) CdI a prezentat o ofertă nouă și mai avantajoasă, structurată după cum urmează:

(a) un preț de vânzare de 69,15 milioane EUR, din care 34,65 milioane EUR plătibile în avans, cu eșalonarea restului sumei (13,8 milioane EUR la sfârșitul celui de-al treilea an, 10,35 milioane EUR la sfârșitul celui de-al șaselea an, 10,35 milioane EUR la sfârșitul celui de-al optulea an, cu o dobândă de 1,5 %);

(b) garanția aferentă prețului de vânzare: scrisoarea de confort din 12 octombrie 2011 emisă de Unicredit (angajamentul de a garanta valoarea plăților eșalonate aferente noului preț de vânzare oferit de CdI, și anume 34,5 milioane EUR); autentificarea notarială a hotărârii acționarilor de majorare a capitalului până la 21,48 milioane EUR (a se vedea secțiunea 2.3.3.4); două scrisori din partea MPS Capital Services, prin care aceasta se angajează să finanțeze prima tranșă din prețul de vânzare (până la 20 de milioane EUR) și prin care se prelungește garanția anterioară în valoare de 5 milioane EUR din oferta prezentată la 23 mai 2011.

(90) SNS a confirmat oferta pe care a prezentat-o la 23 mai 2011.

(91) La 13 octombrie 2011, administrația extraordinară și consultanții săi au constatat că oferta CdI era în concordanță cu valoarea ramurii de activitate estimată de Banca Profilo și era mai avantajoasă din punct de vedere financiar decât oferta făcută de SNS. În plus, planul de afaceri anexat ofertei CdI respecta cerințele aferente și existau dovezi adecvate pentru a demonstra că CdI putea asigura continuitatea serviciului public de transport maritim. Prin urmare, comisarul extraordinar a solicitat ministerului atribuirea ramurii de activitate în favoarea CdI.

(92) La 14 octombrie 2011, consiliul de supraveghere și-a dat avizul favorabil, iar ministerul a autorizat atribuirea ramurii de activitate în favoarea CdI.

(93) La 20 octombrie 2011, comisarul extraordinar al Siremar și CdI au semnat contractul pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar. Cu toate acestea, la 22 noiembrie 2011, SNS a atacat decizia comisarului extraordinar de atribuire a ramurii de activitate în favoarea CdI în fața *Tribunale Amministrativo Regionale* din Lazio („TAR").

(94) La 7 iunie 2012, TAR din Lazio a hotărât că contragaranția acordată de Sicilia în favoarea Unicredit pentru o parte din prețul de vânzare oferit de CdI constituie ajutor de stat, indiferent dacă aceasta a fost executată sau retrasă în cele din urmă („Decizia nr. 5172/2012"). TAR a declarat parțial nulă procedura de vânzare a ramurii de activitate Siremar ([44]).

(95) Mediterranea a formulat apel împotriva acestei decizii în fața *Consiglio di Stato* („CdS"). Prin ordonanța provizorie din 18 iulie 2012, acesta a suspendat executarea Deciziei nr. 5172/2012 (fără a se pronunța asupra fondului apelului). Prin urmare, la 30 iulie 2012, CdI a semnat noua convenție pentru furnizarea serviciului public, iar, la 1 august 2012, comisarul extraordinar a transferat ramura de activitate Siremar către CdI.

(96) La 7 februarie 2014, CdS s-a pronunțat asupra fondului apelului formulat de Mediterranea și a concluzionat că contragaranția acordată de Sicilia nu a respectat principiile transparenței și nediscriminării prevăzute de legislația națională („Decizia nr. 592/2014"). În decizia sa, CdS a hotărât că contragaranția a pus în pericol deplina eficacitate a principiului nediscriminării între cei doi participanți la procedura de achiziții și a declarat, prin urmare, nulitatea parțială a procedurii de vânzare a ramurii de activitate Siremar (prin anularea actului de atribuire a ramurii de activitate în favoarea CdI). În special, garanția acordată de Unicredit era condiționată în fapt de emiterea contragaranției de către Sicilia, chiar dacă prima garanție nu o menționa în mod explicit pe cea de a doua (a se vedea secțiunea 2.3.3.5).

(97) Contractul de vânzare semnat de CdI cu statul italian în urma procedurii de achiziții nu a fost anulat prin hotărârea CdS. Astfel, acesta din urmă a anulat numai actul de atribuire, întrucât era vorba despre un act administrativ, însă nu a anulat nici contractul de vânzare, nici noua convenție, care sunt contracte de drept civil. Prin urmare, CdI a continuat să furnizeze serviciul public, astfel cum se prevede în noua convenție ([45]).

(98) La 9 februarie 2015, la cererea autorităților italiene și a SNS, TAR din Lazio s-a pronunțat cu privire la interpretarea deciziei sale anterioare din iunie 2012 și a deciziei din februarie 2014 a CdS („Decizia nr. 2351/2015"). În decizia sa, TAR din Lazio a hotărât că ultima etapă a procedurii de vânzare a Siremar trebuia reluată începând

([44]) În special, Decizia nr. 5172/2012 a anulat autorizarea acordată de minister comisarului extraordinar în vederea atribuirii ramurii de activitate în favoarea CdI.

([45]) CdI a formulat recurs împotriva Deciziei nr. 592/2014, atât în vederea retractării acesteia de către CdS (respins la 4 iulie 2014), cât și în vederea anulării sale de către *Corte di Cassazione* (respins la 12 ianuarie 2016, cu publicarea hotărârii la 4 februarie 2016).

cu 29 septembrie 2011 ([46]). TAR din Lazio a confirmat că CdI ar trebui să fie exclusă din această nouă etapă a procedurii. TAR din Lazio a hotărât, de asemenea, că Ministerul Economiei trebuie să ia măsurile necesare pentru a permite reluarea procedurii în termen de 120 de zile de la data hotărârii.

(99) Pentru a pune în aplicare hotărârea TAR din Lazio, Siremar în AE:

— a exclus oferta CdI din cadrul procedurii;

— a verificat împreună cu SNS că oferta sa din 23 mai 2011, în valoare de 55,1 milioane EUR, era încă în vigoare (aspect confirmat de SNS la 19 ianuarie 2016);

— a verificat dacă oferta SNS respectă cerințele necesare în ceea ce privește furnizarea de servicii publice și legislația aplicabilă;

— a verificat valoarea activelor printr-un nou raport comandat Ecorys („al doilea raport Ecorys”), care a estimat o valoare de 34,4-39,9 milioane EUR (a se vedea considerentul 122);

— a reziliat contractul de vânzare a ramurii de activitate încheiat cu CdI și a transferat către SNS datoria de 37,1 milioane EUR, deja achitată de CdI ([47]);

— după autorizarea în acest sens de către minister la 6 aprilie 2016, la 11 aprilie 2016, a atribuit ramura de activitate în favoarea SNS.

(100) La aceeași dată, SNS și Ministerul Transporturilor au semnat noua convenție.

2.3.3.3. Contractul de vânzare încheiat cu SNS

(101) Contractul de vânzare dintre Siremar în AE și SNS definește ramura de activitate Siremar transferată ca fiind ramura societății dedicată furnizării de servicii de transport în cadrul obligațiilor de serviciu public în curs ([48]). În special, articolul 4 prevede că activele ramurii de activitate sunt enumerate într-o anexă și vizează toate activele necorporale ([49]) și corporale ([50]) folosite de societate în scopul îndeplinirii obligațiilor sale de serviciu public.

(102) În temeiul articolului 5 din contractul de vânzare, prețul de vânzare de 55,1 milioane EUR se plătește după cum urmează:

(a) 37,1 milioane EUR la semnarea contractului de vânzare (prin transferul obligației de rambursare a CdI);

(b) restul sumei urmând a se eșalona, cu o dobândă de 1,5 %, astfel: 9 milioane EUR, după 72 de luni; 9 milioane EUR, după 96 de luni.

(103) Articolul 7 alineatul (6) litera (d) din contractul de vânzare prevede capacitatea cumpărătorului, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4)-*quater*) din Decretul-lege nr. 347/2003, de a garanta continuitatea pe termen mediu a serviciului.

(104) Articolul 7 alineatul (9) din contractul de vânzare prevede prezentarea de către cumpărător a unor noi oferte de angajare pentru toți membrii personalului administrativ și ai echipajelor implicați în îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de calificările dobândite și/sau de echivalența fișelor de post, precum și de posibilele acorduri cu sindicatele. Articolul respectiv stabilește, de asemenea, astfel cum se prevede la articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege nr. 270/1999, obligația cumpărătorului de a nu concedia angajații din alte motive decât cele disciplinare pentru o perioadă de doi ani („condiția privind forța de muncă”). În temeiul articolului 7 alineatele (11) și (12) din contractul de vânzare, cumpărătorul este obligat să informeze periodic vânzătorul cu privire la respectarea acestor obligații, fiind aplicate penalități semnificative în cazul eventualelor încălcări.

(105) Articolul 8 alineatul (12) din contractul de vânzare specifică faptul că, în conformitate cu articolul 63 alineatul (5) din Decretul-lege nr. 270/1999, noul proprietar nu va fi obligat să ramburseze datoriile contractate de Siremar înainte de transferul ramurii de activitate.

([46]) Aceasta a fost data la care consultantul financiar a invitat CdI și SNS să prezinte o ofertă finală mai avantajoasă, ca urmare a acceptării garanției (și a contragaranției) prezentate de către CdI la 5 august 2011 de către Siremar în AE (a se vedea considerentul 88).

([47]) 34,6 milioane EUR, plus dobânda și inflația.

([48]) Contractul de vânzare anterior încheiat între Siremar în AE și CdI conține dispoziții și condiții foarte similare. Majoritatea diferențelor dintre contracte sunt rezultatul contextului diferit al transferului, în special al prețului și al calendarului diferit.

([49]) Brevete și drepturi de proprietate intelectuală; concesiuni, licențe, mărci comerciale și drepturi similare; alte active necorporale.

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

2.3.3.4. Majorarea de capital

(106) La 13 octombrie 2011, acționarii CdI s-au angajat să majoreze capitalul până la valoarea de 21 480 236 EUR. La 3 februarie 2012, Mediterranea, acționar majoritar cu peste 60 % din acțiunile CdI, a efectuat ea însăși o majorare de capital, care a avut drept consecință pierderea calității de acționar majoritar de către Sicilia, participația sa fiind redusă la aproximativ 43 %.

(107) Majorarea capitalului CdI a avut loc în perioada în care Sicilia era acționarul majoritar al Mediterranea, care, la rândul său, era (și încă mai este) acționarul majoritar al CdI. Obiectivul majorării de capital a fost achiziționarea ramurii de activitate Siremar și executarea noii convenții.

2.3.3.5. Contragaranția

(108) În cursul privatizării, Sicilia a emis o contragaranție în favoarea Unicredit.

(109) În primul rând, la 3 august 2011, astfel cum se descrie în considerentul 83, Sicilia a emis o contragaranție în favoarea Unicredit, care i-a permis acesteia din urmă să emită două zile mai târziu o primă scrisoare de confort, prin care se angaja să garanteze tranșele eșalonate ale prețului de vânzare oferit de CdI (și anume 39 de milioane EUR). Această scrisoare condiționa în mod explicit valabilitatea garanției sale de valabilitatea contragaranției acordate de Sicilia.

(110) În al doilea rând, la 7 octombrie 2011, într-o etapă ulterioară a procedurii, Sicilia a confirmat disponibilitatea sa de a contragaranta plățile eșalonate aferente noului preț de vânzare până la concurența valorii de 34,6 milioane EUR. La 12 octombrie 2011, Sicilia a modificat contragaranția din 3 august 2011, garantând plăți de până la 36 de milioane EUR. În aceeași zi, Unicredit a emis a doua scrisoare de confort, care a fost inclusă în oferta câștigătoare a CdI descrisă în considerentul 89, fără nicio mențiune cu privire la valabilitatea în continuare a contragaranției din partea Siciliei, astfel cum a fost modificată.

(111) La 20 noiembrie 2011, contragaranția din partea Siciliei a fost înlocuită cu o contragaranție din partea tuturor acționarilor CdI. La 31 ianuarie 2012, Sicilia a transmis o scrisoare către Siremar în AE, afirmând că respectiva contragaranție din 12 octombrie 2011 se considerată revocată. La 3 februarie 2012, Unicredit a emis o notă prin care confirma că garanția aferentă tranșelor eșalonate ale prețului de vânzare nu era condiționată de o contragaranție din partea Siciliei.

2.3.3.6. Studiul efectuat de Banca Profilo

(112) Astfel cum se descrie mai sus (a se vedea considerentul 78), ministrul dezvoltării economice a desemnat Banca Profilo în calitatea de expert independent însărcinat cu efectuarea unei evaluări a ramurii de activitate Siremar în temeiul articolului 4 alineatul (4)-*quater*) din legea Marzano. La 8 martie 2011, Banca Profilo a emis un raport în care a descris metodologiile de evaluare și datele pe care le-a utilizat, printre care propriul plan de afaceri al Siremar pentru perioada 2011-2022. Acest raport a inclus un interval de valori estimative pentru ramura de activitate Siremar.

(113) Evaluările efectuate de Banca Profilo se bazează pe mai multe ipoteze, printre care cea mai importantă este că noul contract de servicii publice ar urma să se aplice până la expirarea sa și că, în consecință, ramura de activitate Siremar ar urma să primească o compensație pentru obligația de serviciu public pentru asigurarea legăturilor de transport maritim prevăzute în contractul respectiv. În raportul său de evaluare, Banca Profilo utilizează metoda fluxului de numerar actualizat și a valorii adăugate economice drept metodologii principale, precum și metoda multiplilor de piață și metoda punerii în echivalență ca metodologii secundare utilizate în scopuri de control.

(114) Pe baza metodologiei privind fluxul de numerar actualizat, Banca Profilo ia în considerare: (i) fluxurile de numerar generate până la data expirării noii convenții; (ii) valoarea de lichidare a ramurii de activitate Siremar la data expirării noii convenții, pe baza ipotezei potrivit căreia operațiunile nu vor putea continua după această dată. Pe baza metodologiei privind valoarea adăugată economică, Banca Profilo evaluează: (i) valoarea contabilă ajustată; (ii) fondul comercial negativ/pozitiv; (iii) valoarea de lichidare a ramurii de activitate Siremar la data expirării noii convenții. Această evaluare se bazează pe datele din planul industrial al societății și pe propriile calcule efectuate de Banca Profilo.

(115) În ceea ce privește metodologiile secundare, acestea au implicat următoarele aspecte. Analiza multiplilor de piață se bazează pe calculele efectuate de Banca Profilo cu ajutorul datelor Bloomberg pentru nouă companii de transport maritim comparabile. Metoda punerii în echivalență constă într-o evaluare a valorii nete a activelor astfel cum sunt înregistrate în bilanț, dar cu unele ajustări ale activelor și pasivelor și cu adăugarea valorii estimate activelor necorporale.

(116) Banca Profilo a concluzionat că valoarea ramurii de activitate Siremar la momentul evaluării sale se situa între 55 și 61 de milioane EUR. Drept urmare, prețul minim pentru această societate ar trebui să fie stabilit la 55 de milioane EUR.

2.3.3.7. Primul raport Ecorys și al doilea raport Ecorys

(117) Pe parcursul investigației, Comisia a încredințat Ecorys sarcina stabilirii valorii de piață a ramurii de activitate Siremar. Consultantului i s-a solicitat (i) să stabilească valoarea de piață a ramurii de activitate Siremar împreună cu noua convenție, (ii) să stabilească valoarea de piață a ramurii de activitate fără nicio condiție aferentă și (iii) să stabilească dacă respectiva condiție privind forța de muncă a determinat scăderea prețului de vânzare.

(118) Pentru a stabili valoarea ramurii de activitate Siremar împreună cu noua convenție, în primul raport al Ecorys, s-au aplicat aceleași metodologii principale utilizate de Banca Profilo. În special, Ecorys a aplicat metodologiile privind fluxul de numerar actualizat și valoarea adăugată economică.

(119) În primul rând, Ecorys a concluzionat că, în cazul în care ramura de activitate Siremar ar fi fost vândută fără nicio condiție și, în special, fără noul contract pentru furnizarea serviciului public, societatea ar fi fost vândută la valoarea sa de lichidare ([51]), și anume – 0,3 milioane EUR. Ecorys a observat că această valoare de lichidare este negativă și a precizat că, prin urmare, lichidarea imediată (în esență, o vânzare a navelor) nu reprezintă o alternativă viabilă pentru un operator economic privat în economia de piață. Ecorys și-a bazat această concluzie pe ipoteza potrivit căreia ramura de activitate Siremar nu își putea continua operațiunile în mod profitabil fără compensația pentru obligația de serviciu public. Ecorys a descris rutele aferente serviciului public exploatate atât de Tirrenia, cât și de Siremar ca fiind „operațiuni care înregistrează pierderi mari, fiind caracterizate de volume scăzute de pasageri 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".

(120) În al doilea rând, pentru a evalua ramura de activitate Siremar împreună cu noua convenție, Ecorys a plecat de la premisa că noua convenție nu va fi prelungită la data expirării sale și că, prin urmare, Siremar va fi lichidată ([52]). Pe această bază, Ecorys a stabilit că valoarea de piață minimă a ramurii de activitate Siremar se ridica la 57 de milioane EUR (și anume cu 5 % mai mult decât potrivit evaluării efectuate de Banca Profilo).

(121) În al treilea rând, Ecorys a comparat dotarea cu personal atât a ramurii de activitate Tirrenia, cât și a ramurii de activitate Siremar cu cea a mai multor societăți de transport cu feribotul comparabile și a concluzionat că numărul angajaților Siremar și structura costurilor cu personalul sunt „similare celor ale societăților comparabile, în ceea ce privește cota costurilor cu forța de muncă din totalul veniturilor ([53]) și raportul dintre costurile cu forța de muncă și numărul angajaților" ([54]). Pe această bază, Ecorys a concluzionat că nu există elemente care să arate că respectiva condiție privind forța de muncă a avut un impact semnificativ asupra valorii ramurii de activitate Siremar.

(122) Astfel cum se explică în considerentul 99, de asemenea, Italia a comandat cel de al doilea raport Ecorys înainte de a încheia procedura de vânzare cu SNS, pentru a verifica dacă noua ofertă a acesteia din urmă reflecta valoarea de piață a ramurii de activitate care deținea contractul de servicii publice la 31 august 2015. În acest al doilea raport Ecorys, publicat la 28 octombrie 2015, s-au aplicat metoda fluxului de numerar actualizat ca principal instrument de evaluare și metoda punerii în echivalență pentru a verifica robustețea constatărilor. Noua estimare a Ecorys a fost de 34,4 milioane EUR prin metoda fluxului de numerar actualizat, în ipoteza în care noua convenție ar rămâne în vigoare până la 31 iulie 2024. În cazul în care noua convenție ar urma să fie prelungită până la 31 iulie 2026, valoarea estimată a ramurii de activitate Siremar ar fi de 35,7 milioane EUR. Evaluarea prin metoda punerii în echivalență a generat o estimare de 39,9 milioane EUR.

(123) În cele din urmă, raportul respectiv a fost completat de o comparație între cele două planuri de afaceri elaborate de SNS: primul plan, care acoperă perioada 2011-2022 și care a fost întocmit în mai 2011, și al doilea plan, care acoperă perioada 2016-2027 și a fost întocmit în februarie 2016. Ecorys a concluzionat că aceste două planuri nu pleacă de la premise identice și nu includ același nivel de detaliere (de exemplu, al doilea plan de afaceri nu include lista rutelor și frecvențele). În special, principalele diferențe dintre planuri au fost: ipotezele privind utilizarea flotei, amortizările, costurile cu personalul; și utilizarea datelor anterioare furnizate de CdI, care nu erau disponibile în primul plan de afaceri. De asemenea, Ecorys a elaborat și o evaluare de o pagină, care confirmă autorităților italiene coerența logică internă a celui de al doilea plan de afaceri al SNS pentru perioada 2016-2027.

([51]) Ecorys a calculat această valoare ca diferența dintre costurile suportate pentru disponibilizarea întregului personal și valoarea netă ajustată a activelor ramurii de activitate Siremar. Analiza a condus la o evaluare a valorii de lichidare a activelor Siremar de – 0,3 milioane EUR. Valoarea de piață a activelor nete ajustate a fost mai mult decât contrabalansată de plățile compensatorii pentru concedierea personalului, în valoare de 36,6 milioane EUR.

([52]) Ecorys a constatat că, deși o astfel de prelungire nu poate fi exclusă, date fiind incertitudinile și lipsa oricăror informații fiabile referitoare la condițiile oricărei viitoare reînnoiri, este rezonabil să se evalueze valoarea ramurii de activitate Siremar fără a se ține seama de vreo eventuală prelungire viitoare a regimului de serviciu public.

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

([54]) Ecorys consideră că acest raport arată dacă respectivele costuri cu forța de muncă ale ramurii de activitate Siremar sunt disproporționate comparativ cu alte societăți similare.

2.3.4. *Noua convenție*

2.3.4.1. Beneficiarul

(124) Inițial, CdI a fost ofertantul câștigător al procedurii în legătură cu ramura de activitate Siremar, semnând noua convenție pentru exploatarea rutelor maritime la 30 iulie 2012. Ulterior, la 11 aprilie 2016, SNS a înlocuit CdI și a început să exploateze aceleași rute.

2.3.4.2. Rutele

(125) În temeiul noii convenții, CdI și, ulterior, SNS au trebuit să furnizeze servicii de transport de pasageri și de transport cu feribotul pe 20 de rute de cabotaj împărțite în 5 grupuri, uneori cu diferențe în ceea ce privește frecvența și/sau rutele între sezonul de vârf și extrasezon ([55]) (a se vedea Table 3).

Legături asigurate cu feribotul (nave mixte)	Legături pentru pasageri (nave rapide)
Grupul Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli	
C/1: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Panarea – Ginostra – Stromboli – Napoli și retur (pe tot parcursul anului, două legături pe săptămână)	ALC/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
C/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina și retur (pe tot parcursul anului, o legătură pe zi, mai puțin duminica în extrasezon)	ALC/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
C/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli și retur (pe tot parcursul anului, două legături pe săptămână)	ALC/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
C/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi și retur (pe tot parcursul anului, cinci legături pe săptămână în sezonul de vârf și patru legături pe săptămână în extrasezon)	ALC/6: Lipari – Vulcano – Milazzo și retur (pe tot parcursul anului, o legătură pe zi)
C/6: Lipari – Vulcano – Milazzo și retur (pe tot parcursul anului, o legătură pe zi)	ALC/2 BIS: Lipari – Rinella – Salina – Lipari (pe tot parcursul anului, patru legături pe săptămână în sezonul de vârf, trei legături pe săptămână și una pe zi până la Salina în extrasezon)
Grupul Palermo – Ustica	
D/1: Palermo – Ustica și retur (pe tot parcursul anului, o legătură pe zi)	ALD/1: Ustica – Palermo și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
Grupul Trapani – Insulele Egadi	
D/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)	ALD/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo și retur (pe tot parcursul anului, două legături pe zi)
D/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (pe tot parcursul anului, două legături pe zi în sezonul de vârf, 12 pe săptămână și legături cu o frecvență mai redusă către Levanzo în extrasezon)	ALD/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
	ALD/2 BIS: Marettimo – Levanzo – Favignana – Trapani și retur (pe tot parcursul anului, cel puțin o legătură pe zi)
	ALD/3 BIS: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (pe tot parcursul anului, cel puțin două legături pe zi)

([55]) În prezenta decizie, „sezon de vârf” indică vara, în timp ce termenul „extrasezon” indică perioada rămasă, cu o durată mai lungă, din anul respectiv.

Legături asigurate cu feribotul (nave mixte)	Legături pentru pasageri (nave rapide)
Grupul Trapani – Pantelleria	
D/4: Trapani – Pantelleria și retur (pe tot parcursul anului, o legătură pe zi în sezonul de vârf, șase pe săptămână în extrasezon)	
Grupul Porto Empedocle – Insulele Pelagie	
D/5: Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa și retur (pe tot parcursul anului, șase legături pe săptămână)	

Tabelul 3– Rute exploatate de CdI și, ulterior, de SNS în temeiul noii convenții

(126) Anexa A la noua convenție detaliază modalitatea de exploatare a fiecăreia dintre rutele prevăzute în tabelul 3 (de exemplu, tipul de nave, frecvența în funcție de sezon etc.). În plus, tarifele percepute utilizatorilor nu pot depăși limitele stabilite la articolul 6 din noua convenție și detaliate în aceeași anexă A.

2.3.4.3. Durata

(127) Atât noua convenție dintre Sicilia și CdI, cât și cea dintre Sicilia și SNS au o durată de doisprezece ani. Contractul cu SNS a intrat în vigoare la 12 aprilie 2016 și va expira la 11 aprilie 2028.

2.3.4.4. Obligațiile de serviciu public

(128) Obligațiile de serviciu public impuse vizează legăturile de transport maritim care trebuie exploatate (a se vedea considerentul 125), 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

(129) Compensația anuală care urmează să fie primită de societatea căreia i s-au încredințat obligațiile de serviciu public definite în noua convenție este plafonată prin lege la 55 694 895 EUR. Valoarea compensației se stabilește pe baza metodologiei prevăzute în directiva CIPE (a se vedea considerentele 48-58). Compensația a fost plătită celor două societăți după cum urmează:

	Compensația plătită CdI	Compensația plătită SNS
2012	23 346 079 EUR (august-decembrie)	—
2013	55 694 895 EUR	—
2014	55 694 895 EUR	—
2015	55 694 895 EUR	—
2016	15 397 836 EUR	40 297 059 EUR
2017	—	55 694 895 EUR
2018	—	55 694 895 EUR
2019	—	55 694 895 EUR

Tabelul 4 – Compensația pentru perioada 2012-2019

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

2.3.5. *Prioritatea la acostare*

(131) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Decretul-lege nr. 135/2009 a prevăzut că, pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și în lumina obligațiilor lor de serviciu public, societățile fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar, urmau să păstreze condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de noi locuri în dană în conformitate cu procedurile stabilite de autoritățile maritime italiene, astfel cum se prevede în Legea nr. 84 din 28 ianuarie 1994 și în Codul maritim italian.

2.3.6. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(132) Legea din 2010 a prevăzut posibilitatea ca întreprinderile fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar, să utilizeze resursele financiare deja angajate pentru modernizarea flotei ([56]), în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichiditați. În special, prin intermediul a două facilități ([57]), suma de 23 750 000 EUR a fost rezervată pentru a plata operațiunilor de modernizare la nivelul întregului grup Tirrenia, din care suma de 7 215 800 EUR a fost alocată Siremar. Întreprinderile fostului grup Tirrenia care au utilizat aceste fonduri în scopuri legate de lichiditate au fost obligate să le restituie la o dată ulterioară, astfel încât să poată avea loc în continuare operațiunile necesare de modernizare a navelor. Aceste operațiuni de modernizare erau necesare pentru a se respecta anumite standarde internaționale în materie de siguranță, stabilite în urma Acordului de la Stockholm din 1996 ([58]).

(133) În plus, 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 31);

(b) articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135/2009, convertit cu modificări în legea din 2009, se modifică prin introducerea alineatului (24)-*bis*). Conform acestui alineat, toate actele oficiale și operațiunile prevăzute la articolul 19-*ter* alineatele (1)-(15) din Decretul-lege nr. 135/2009 beneficiază de scutiri fiscale. Alineatele respective se referă la liberalizarea sectorului cabotajului maritim prin privatizarea grupului Tirrenia;

(c) pentru a asigura continuitatea serviciului public și a sprijini procesul de privatizare a societăților fostului grup Tirrenia, regiunile relevante pot utiliza resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS") ([59]) în temeiul Directivei CIPE nr. 1/2009 din 6 martie 2009 ([60]).

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

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

(135) În scrisoarea din 28 aprilie 2009, autoritățile italiene au oferit un răspuns detaliat și:

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

— a susținut că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată grupului Tirrenia a fost necesară pentru a asigura continuitatea teritorială cu insulele prin legături maritime care nu sunt asigurate de operatorii privați de pe piață;

([56]) Astfel cum se prevede la articolul 19 alineatul (13)-*bis* din Decretul-lege nr. 78/2009, convertit în Legea nr. 102/2009 („Legea nr. 102/2009"), și la articolul 19-*ter* alineatul (19) din Decretul-lege nr. 135/2009.

([57]) Toate fondurile (și anume 7 000 000 EUR) asigurate în conformitate cu articolul 19-*ter* alineatul (19) din Decretul-lege nr. 135/2009 și suma de 16 750 000 EUR din fondurile asigurate în conformitate cu Legea nr. 102/2009.

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

([59]) FAS este un fond național care sprijină punerea în aplicare a politicii regionale a Italiei.

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

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

— 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, educație 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 sezonului de vârf și de mare viteză destinate exclusiv transportului de pasageri;

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

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

— în contextul reformării radicale a sectorului cabotajului 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, organizarea unei proceduri de achiziții cu privire la companiile de transport maritim care dețineau aceste contracte a fost acceptabilă – în principiu și cu caracter excepțional – în scopul asigurării conformității cu criteriul nediscriminării între armatorii comunitari, prevăzut în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului ([61]) („Regulamentul privind cabotajul maritim”);

— compensația pentru obligația de serviciu public trebuia să se rezume la acele linii pe care prezența continuă a altor operatori pe parcursul întregului an era limitată. În această privință, s-au solicitat clarificări privind disfuncționalitatea pieței pe anumite rute exploatate de Tirrenia și 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 obiectivului de continuitate teritorială;

— contractele de servicii publice ale grupului Tirrenia au expirat la 31 decembrie 2008 și este posibil ca privatizarea planificată de Italia să dureze mai mult decât s-a prevăzut. Scrisoarea a indicat, prin urmare, posibilitatea trimiterii unei scrisori de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim.

(137) La 22 ianuarie 2010, autoritățile italiene au răspuns scrisorii din 21 decembrie 2009 transmise de serviciile Comisiei și:

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

— au furnizat explicații privind rutele cu privire la care Comisia adresase o serie de întrebări;

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

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

(138) La 29 ianuarie 2010 ([62]), Comisia a transmis o scrisoare de punere în întârziere cu privire la încălcarea Regulamentului privind cabotajul maritim. În această scrisoare, Comisia a reamintit că regulamentul în cauză impune ca, ori de câte ori un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații de serviciu public, acest stat membru trebuie să acționeze astfel într-un mod nediscriminatoriu față de toți armatorii comunitari. Conform articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Totuși, Comisia a constatat că societățile grupului Tirrenia au continuat să furnizeze servicii de transport maritim după expirarea contractelor de servicii publice respective

([61]) 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). Comisia constată că Regulamentul privind cabotajul maritim nu impune statelor membre să își privatizeze companiile de transport maritim, ci doar să liberalizeze această piață specifică.

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

(convențiile inițiale). Mai exact, convențiile respective trebuiau să expire la sfârșitul anului 2008, dar au fost prelungite în mod repetat de Italia. Prin urmare, Comisia a invitat autoritățile italiene să prezinte observații.

(139) 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 precizat că justificările furnizate cu privire la liniile exploatate de grupul Tirrenia 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 noii convenții 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. De asemenea, acesta a subliniat că răspunsul său a vizat numai respectarea Regulamentului privind cabotajul maritim și nu aspecte legate de ajutoarele de stat.

(140) La 29 martie 2010, autoritățile italiene au răspuns scrisorii de punere în întârziere din 29 ianuarie 2010 transmisă de Comisie și:

— au reamintit că serviciile Comisiei, prin scrisoarea lor din 21 decembrie 2009 (a se vedea considerentul 136), au fost, în principiu, de acord cu privatizarea grupului Tirrenia prin gruparea operațiunii cu privire la societăți cu încheierea noilor contracte de servicii publice;

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

— și-au confirmat intenția de a realiza 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 pentru Siremar). În special, Italia a precizat că, în urma publicării cererii de exprimare a interesului, la 19 februarie 2010, se primiseră 16 expresii de interes din partea a 19 entități. În cadrul etapei de desfășurare a procesului de diligență, la 22 martie 2010, s-a deschis o cameră de date, care a rămas deschisă până la finalul lunii mai 2010. La momentul respectiv, Italia se aștepta ca, până la jumătatea lunii iulie 2010, să se poată semna contractul de vânzare, transferul proprietății urmând să aibă loc până în septembrie 2010.

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

— au subliniat că incertitudinea constantă care ar urma să fie generată de continuarea procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor poate periclita procesele de privatizare și, totodată, poate avea un impact negativ asupra valorii societăților care fac obiectul procedurilor de achiziții;

— 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.

(141) 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 Caremar, Saremar, Siremar și Toremar erau și ele întârziate. Prin urmare, legea din 2010 a prelungit suplimentar convențiile inițiale până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar.

(142) Ca urmare a acestor evoluții, Comisia a transmis o scrisoare complementară de punere în întârziere la 24 noiembrie 2010. În scrisoarea respectivă, 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 servicii publice în cauză se aplicau în continuare, nu se finalizase nicio procedură competitivă;

— a indicat 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).

(143) La 21 iunie 2012, Comisia a adoptat un aviz motivat cu privire la întârzierea privatizării celor trei societăți (Caremar, Laziomar și Saremar) ale fostului grup Tirrenia. Întrucât procedurile de achiziții pentru celelalte trei societăți (Tirrenia, Toremar și Siremar) fuseseră finalizate în cursul anului 2011 ([63]), aceste societăți nu au făcut obiectul avizului motivat. Comisia a luat act de faptul că Italia nu demarase proceduri competitive pentru atribuirea de contracte de servicii publice pentru cabotajul maritim asigurat de societățile Caremar, Laziomar și Saremar la mai mult de trei ani de la data de expirare prevăzută a convențiilor inițiale respective. Dimpotrivă, convențiile în cauză fuseseră prelungite automat și pe termen nedeterminat, împiedicând astfel alți armatori comunitari să concureze pentru atribuirea acestor contracte.

(144) La 8 august 2012, autoritățile italiene au răspuns la avizul motivat, afirmând că anunțurile de participare la procedura de achiziții pentru societățile care dețineau noile contracte de servicii publice au fost sau urmau să fie publicate în curând 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.

(145) 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, fiindu-i 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.

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

3. TEMEIURI PENTRU INIȚIEREA ȘI PRELUNGIREA PROCEDURII

3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar

3.1.1. *Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului*

(147) În decizia sa din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, 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 conținea erori vădite. În special, chiar dacă autoritățile italiene au susținut că respectivii concurenți ai Siremar pe rutele care intră în domeniul de aplicare al misiunii de SIEG sunt operatori care, la rândul lor, furnizează servicii maritime în schimbul unei compensații publice, fără o definiție prealabilă a nivelului de servicii necesar, Comisia nu a putut concluziona dacă a existat o nevoie reală de serviciu public pe aceste rute.

(148) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că al doilea criteriu din hotărârea Altmark ([64]) era îndeplinit, întrucât parametrii aflați la baza calculului compensației fuseseră stabiliți în prealabil 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).

(149) Cu toate acestea, Comisia a considerat că al treilea criteriu din hotărârea Altmark nu părea să fie îndeplinit și că era posibil ca operatorii să fi fost supracompensați pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public. 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*, Siremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(150) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că al patrulea criteriu Altmark nu era îndeplinit, în măsura în care prelungirea convențiilor inițiale nu a fost supusă unei proceduri de achiziții. În plus, Comisia a precizat că nu a primit nicio dovadă în sprijinul argumentului potrivit căruia Siremar furniza, de fapt, serviciile în cauză la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(151) Astfel, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că respectivele compensații pentru obligația de serviciu public plătite către Siremar 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.

(152) În decizia din 2012, Comisia a considerat că, în măsura în care toate condițiile au rămas neschimbate în 2012 și până la intrarea în vigoare a noii convenții, compensația acordată Siremar începând cu 1 ianuarie 2012 în temeiul prelungirii suplimentare a convenției inițiale constituie, de asemenea, ajutor de stat.

([63]) Chiar dacă transferul oficial al proprietății asupra Tirrenia, Toremar și Siremar a avut loc abia în 2012.
([64]) A se vedea Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415.

3.1.2. *Compatibilitatea*

(153) În decizia din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public pentru anii 2009-2011 nu intră în domeniul de aplicare al deciziei SIEG din 2005 ([65]) și al cadrului SIEG din 2005 ([66]). Prin urmare, Comisia a evaluat această măsură în mod direct în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și a exprimat o serie de îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate aplicabile.

(154) În decizia din 2012, Comisia a constatat că, la 31 ianuarie 2012, a intrat în vigoare un nou pachet SIEG, format din decizia SIEG din 2011 ([67]) și cadrul SIEG din 2011. Cu toate acestea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație 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.

(155) Legea din 2010 a prevăzut prelungirea convenției inițiale de la 30 septembrie 2010 și până la încheierea procesului de privatizare. Siremar se afla în dificultate la momentul adoptării legii din 2010 (a se vedea considerentul 67). 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, pe baza punctului 9 din cadrul SIEG din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că acest ajutor ar trebui evaluat pe baza liniilor directoare pentru salvare și restructurare din 2004.

(156) Comisia a constatat faptul că respectivele criterii de compatibilitate prevăzute în liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004 nu erau îndeplinite în acest caz și, prin urmare, a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație plătită Siremar aflată în dificultate ar constitui un ajutor de restructurare incompatibil.

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

(157) În decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, 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 Siremar, contragaranția și majorarea capitalului CdI**

3.3.1. *Privatizarea Siremar*

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

(159) În primul rând, Comisia a constatat că, deși a fost publicată în mai multe ziare și pe o serie de site-uri web, 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 furnizarea serviciului public. În plus, toate informațiile relevante cu privire la activele care au făcut obiectul procedurii de vânzare au fost puse la dispoziția ofertanților numai în timpul etapei de desfășurare a procesului de diligență.

(160) 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 proprie 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.

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

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

([67]) Decizia 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).

(161) Procedurile de vânzare a ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar s-au bazat pe procedura prevăzută în legea Marzano (a se vedea considerentul 70). 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 furniza serviciul public sub rezerva unor obligații 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 furnizării neîntrerupte a serviciului public.

(162) 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.

(163) Din motivele menționate mai sus, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că procedura de privatizare a ramurii de activitate Siremar 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 s-a conferit un avantaj economic fie activității economice vândute, fie cumpărătorului.

(164) 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.

3.3.2. *Contragaranția*

(165) În decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva contragaranție acordată de Sicilia pentru tranșele eșalonate ale prețului de vânzare pentru ramura de activitate Siremar ar fi putut constitui un ajutor pentru CdI în calitate de debitor și pentru Unicredit în calitate de prim garant.

(166) Într-adevăr, contragaranția părea să fi permis CdI să beneficieze de o garanție care altfel nu ar fi fost acordată sau ar fi fost acordată în condiții diferite și mai puțin favorabile. Comisia a observat că, pe baza informațiilor disponibile, contragaranția nu părea să fi făcut obiectul vreunei remunerări.

(167) În plus, Comisia a observat că poziția contabilului general părea a fi de natură să influențeze procesul decizional din Sicilia. Având în vedere implicarea sa în administrarea curentă a Mediterranea și cota semnificativă a acesteia din urmă din capitalul CdI, Comisia a considerat că era probabil ca respectiva contragaranție să nu fi fost acordată în condițiile pieței, ci, mai degrabă, pentru a favoriza CdI în procesul de vânzare.

(168) Comisia a observat, de asemenea, că documentele prezentate de Italia pentru a dovedi că respectiva contragaranție nu produsese niciun efect nu erau anterioare atribuirii ramurii de activitate în favoarea CdI. Dimpotrivă, ambele documente au fost emise după ce SNS a depus o plângere la Comisie.

(169) În sfârșit, Comisia a considerat că respectiva contragaranție ar fi putut oferi Unicredit, în calitate de prim garant, și un avantaj economic, prin reducerea riscurilor asociate cu propria sa garanție, cu excepția cazului în care contragaranția a făcut obiectul unei remunerări prin intermediul unei prime corespunzătoare.

(170) Pe baza considerațiilor de mai sus, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că este posibil ca respectiva contragaranție să fi constituit un ajutor pentru Unicredit și CdI.

3.3.3. *Majorarea capitalului CdI*

(171) În decizia din 2012, Comisia a considerat că majorarea de capital efectuată de Mediterranea ar fi putut conferi un avantaj CdI, în măsura în care Sicilia nu s-a comportat ca un investitor privat în economia de piață. În plus, Comisia a considerat că majorarea de capital efectuată de Mediterranea a fost finanțată din resurse de stat și era imputabilă statului.

(172) Prin urmare, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că majorarea de capital ar fi putut constitui un ajutor pentru CdI.

3.3.4. *Compatibilitatea*

(173) În decizia din 2011, Comisia a considerat, pe baza informațiilor disponibile, că orice ajutor care ar fi putut apărea în cursul procesului de privatizare ar fi fost incompatibil.

(174) În decizia din 2012, Comisia a considerat, pe baza informațiilor disponibile, că atât contragaranția, cât și majorarea capitalului CdI ar fi putut constitui ajutor pentru funcționare, care este, în principiu, incompatibil cu piața internă.

3.4. **Noua Convenție dintre statul italian și CdI**

(175) În decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație acordată cumpărătorului ramurii de activitate Siremar (la momentul respectiv, CdI) nu îndeplinea criteriile prevăzute în hotărârea Altmark și, prin urmare, constituia ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(176) Comisia a ajuns la această concluzie pe baza considerațiilor următoare:

(a) concurenții care păreau să ofere servicii similare erau prezenți cel puțin pe unele dintre rutele exploatate de CdI;

(b) calculul compensației în temeiul directivei CIPE părea să fi condus la supracompensarea operatorului pentru furnizarea serviciului public din aceleași motive precum cele exprimate în decizia din 2011;

(c) al patrulea criteriu din hotărârea Altmark ([68]) părea să nu fi fost respectat, dat fiind că obiectul procedurii de achiziții l-a reprezentat ramura de activitate Siremar 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 furnizeze serviciile la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(177) În ceea ce privește compatibilitatea compensației acordate CdI, Comisia a evaluat mai întâi această compensație în temeiul deciziei SIEG din 2011. Cu toate acestea, având în vedere că durata contractului părea să fie mai mare de 10 ani și având îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că această compensație nu putea fi considerată compatibilă pe baza deciziei SIEG din 2011. În continuare, Comisia a evaluat compatibilitatea ajutorului în temeiul cadrului SIEG din 2011 și a constatat că are îndoieli cu privire la îndeplinirea tuturor condițiilor de compatibilitate prevăzute de cadrul respectiv.

3.5. **Prioritatea la acostare**

(178) În decizia din 2011, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, 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 Siremar 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 furnizării respectivului SIEG.

(179) 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.

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

(180) În decizia din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute în legea din 2010 au constituit ajutor de stat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar. Aceste măsuri au fost: (1) posibila utilizare, în scopuri legate de lichiditate, a fondurilor alocate modernizării navelor; (2) scutirile fiscale legate de procesul de privatizare; (3) posibila utilizare a resurselor FAS. Într-adevăr, Comisia a observat că toate măsurile menționate mai sus au permis societăților fostului grup Tirrenia să evite costuri care, în mod obișnuit, ar trebui să fie suportate din resurse financiare proprii. În consecință, aceste societăți au fost în măsură să își îmbunătățească situația financiară globală.

(181) De asemenea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că este posibil ca aceste măsuri să fi constituit ajutor pentru funcționare, reducând costurile pe care Siremar și celelalte societăți ale fostului grup Tirrenia ar fi trebuit altfel să le suporte ele însele, și, prin urmare, aceste măsuri ar trebui considerate incompatibile cu piața internă.

4. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE ITALIA**

(182) După deciziile din 2011 și 2012, Italia a transmis mai multe scrisori și documente cu privire la toate măsurile care sunt evaluate în prezenta decizie. Prezenta secțiune sintetizează principalele argumente și contribuții prezentate ([69]).

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

(183) Italia a furnizat o listă a rutelor care erau exploatate de Siremar și care făceau obiectul obligațiilor de serviciu public, incluzând frecvența sezonieră și orarele de circulație, mediul concurențial și motivele care au condus la impunerea obligațiilor de serviciu public.

(184) În ceea ce privește existența unui SIEG autentic, Italia a precizat că obligațiile de serviciu public pe care le-a impus societății Siremar și, mai târziu, societăților CdI și SNS asigură, din punctul de vedere al regularității, al continuității și al calității, un serviciu satisfăcător, care leagă Sicilia de insulele sale mai mici. Acest serviciu contribuie la dezvoltarea economică a insulelor respective, 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

([68]) Pentru o descriere detaliată a criteriului, a se vedea considerentul 303 litera (d).
([69]) Italia a făcut, de asemenea, referire pe larg la observațiile administrației extraordinare, prezentate în secțiunea 5.1.

Europene („Curtea de Justiție”), care confirmă că scopul asigurării unor servicii suficiente de transport maritim regulat către insule, dinspre insule și între insule este acoperit de un obiectiv legitim de interes public ([70]).

(185) În special, Italia a subliniat că, pentru toate aceste rute, condițiile structurale impun necesitatea unor obligații de serviciu public pentru a garanta continuitatea teritorială. Cele cinci grupuri de rute descrise în considerentul 41 sunt considerate „zone maritime metropolitane”: populația tuturor acestor insule depinde de insula principală Sicilia pentru furnizarea de servicii esențiale și pentru ocuparea forței de muncă. În același timp, activitatea turistică este relevantă numai în sezonul de vârf. Prin urmare, companiile de transport maritim au un interes comercial de a exploata rutele numai în sezonul de vârf. În extrasezon, cererea din partea turiștilor aproape dispare până la punctul în care este imposibil să se exploateze oricare dintre aceste rute în mod profitabil, cu regularitatea și frecvența necesare pentru a satisface cererea utilizatorilor.

(186) În acest context, atât Siremar, cât și alți operatori selectați de Sicilia prin intermediul unor proceduri de achiziții deschise au primit obligații de serviciu public pentru a se asigura legături fiabile și stabile între aceste insule și între insule și Sicilia. Operatorii nesubvenționați nu au putut asigura continuitatea teritorială, deoarece aceștia exploatează legăturile respective doar în sezonul de vârf. În plus, Italia a subliniat că navele exploatate de CdI și ulterior de SNS acostează frecvent pe insule pe timp de noapte, cu costuri mai mari, pentru a asigura prima conexiune dimineața pentru locuitorii care fac naveta fie pentru studii, fie pentru muncă și pentru a asigura conexiuni în caz de urgențe medicale.

(187) În plus, Italia a susținut că serviciile furnizate de societățile supuse obligațiilor de serviciu public și cele furnizate de societăți care desfășoară activități comerciale în mod liber nu ar fi pe deplin comparabile. În special, numai cele din prima categorie ar garanta regularitatea, continuitatea și calitatea serviciilor furnizate grație obligațiilor clare prevăzute în convenții, în timp ce operatorii privați ar depinde numai de calculele privind rentabilitatea investițiilor acestora. În acest sens, Italia a oferit exemplul rutei La Maddalena – Palau, exploatată de Enermar în condiții comerciale, pentru care serviciile au fost întrerupte fără notificare prealabilă. În schimb, societății Saremar, care exploata această rută în temeiul unui contract de servicii publice, i s-a impus să își continue serviciile și, prin urmare, această societate a asigurat în mod eficace continuitatea teritorială.

(188) În sfârșit, Italia a subliniat că, în decizia din 2004 ([71]), Comisia stabilise deja că, pe cele cinci grupuri de rute exploatate de Siremar, niciun alt operator privat nu putea răspunde nevoilor de serviciu public, în special în ceea ce privește continuitatea serviciului pe tot parcursul anului și tipul de nave care urmau să fie utilizate. Prin urmare, a fost nevoie de compensații publice pentru a remedia o disfuncționalitate vădită a pieței. În continuare, Italia a explicat că această situație nu s-a schimbat în anii următori.

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

(189) Autoritățile italiene au reamintit că au informat Comisia, prin scrisoarea din 16 mai 2011, cu privire la faptul că Tirrenia și Siremar în AE vor rambursa împrumuturile garantate de stat după finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar prin intermediul fondurilor obținute din oricare dintre aceste operațiuni de vânzare, întrucât ambele societăți făceau obiectul aceleiași proceduri de administrare extraordinară și erau administrate de același comisar extraordinar. Întrucât ambele proceduri erau în desfășurare în primăvara anului 2011 și că, la 25 iulie 2011, CIN a semnat contractul pentru vânzarea ramurii de activitate Tirrenia, atât autoritățile italiene, cât și Siremar în AE erau încrezătoare că ajutorul putea fi rambursat până la termenul stabilit, respectiv 28 august 2011.

(190) Cu toate acestea, evenimentele ulterioare au întârziat în mod neașteptat finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar. În special, vânzarea ramurii de activitate Tirrenia a fost întârziată din cauza necesității de a obține aprobarea fuziunii din partea Comisiei (a se vedea considerentul 65), în timp ce vânzarea ramurii de activitate Siremar a fost întârziată de repetarea procedurii și de litigiile aferente descrise în secțiunea 2.3.3.2. Drept urmare, Siremar în AE a fost nevoită să continue să furnizeze serviciile pentru o perioadă considerabil mai îndelungată decât se planificase, suportând costurile aferente. Potrivit Italiei, planul de lichidare pentru Siremar a fost disponibil pe site-ul web al administrației extraordinare 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 permanent ținută la curent cu evoluția procesului de privatizare. Întreaga sumă datorată atât de Tirrenia, cât și de Siremar, inclusiv dobânda, a fost rambursată statului la numai 48 de zile după ce administrația extraordinară a încasat prima plată din vânzarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar.

([70]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001:107, punctele 27 și 28.
([71]) În special, Italia a făcut referire la considerentele 105-110 și 123-153 din decizia din 2004.

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

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

(191) Italia a subliniat că privatizarea ramurii de activitate Siremar s-a desfășurat în 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, există alte dispoziții juridice care impun în mod explicit organizarea de proceduri competitive transparente și nediscriminatorii. În special, articolul 1 alineatul (5)-*bis*) litera (b) din legea din 2010 ar impune 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”.

(192) Procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (4)-*quater*) din Decretul-lege nr. 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 ramurii de activitate puse în vânzare și selectarea celei mai avantajoase oferte din punctul de vedere al prețului.

(193) 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 vizat activele și relațiile contractuale inerente furnizării 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 desfășurarea activității pe baza tabelelor de dotare cu personal a flotei (a se vedea considerentul 195 pentru mai multe detalii).

(194) Italia a clarificat, de asemenea, faptul că una dintre navele Siremar, care nu era necesară pentru furnizarea serviciului public, a fost vândută în cadrul unei proceduri de vânzare separate. Prin urmare, această navă nu a fost inclusă în procedura de achiziții pentru ramura de activitate Siremar (a se vedea, de asemenea, secțiunea 4.3.2).

(195) 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 nr. 270/1999. Aceasta nu înseamnă însă că angajații Siremar urmau să fie transferați în mod automat cumpărătorului. În plus, această obligație se limitează la personalul care, conform planului de afaceri și tabelelor de dotare cu personal a navelor ramurii de activitate, era considerat esențial pentru furnizarea neîntreruptă a serviciului public.

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

(197) În urma publicării cererii de exprimare a interesului în limbile italiană și engleză pe site-ul web al administrației extraordinare și într-o serie de ziare și pe site-uri web de specialitate naționale și internaționale, s-au primit cinci expresii de interes (a se vedea considerentele 76 și 77). Italia consideră că acest aspect demonstrează că, în ceea ce privește conținutul cererii menționate, acesta a permis identificarea cu claritate a obiectului vânzării și a caracterului procedurii care urma să fie aplicată, protejându-se totodată informațiile sensibile din punct de vedere comercial (în primul rând pentru protejarea intereselor cumpărătorilor potențiali). În timpul etapei de desfășurare a procesului de diligență, entităților li s-au oferit informații detaliate referitoare, printre altele, la activele specifice puse în vânzare, planul de afaceri, proiectul noii convenții (a se vedea considerentul 77).

(198) Prin urmare, Italia a susținut că toate entitățile interesate de achiziționarea ramurii de activitate Siremar 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 aplicare al ramurii de activitate Siremar*

(199) Italia a explicat că, pentru vânzarea celor șapte nave ([72]) de care Tirrenia și Siremar nu aveau nevoie pentru furnizarea serviciului public, comisarul extraordinar a lansat proceduri de achiziții independente, transparente și nediscriminatorii. 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, care fusese prelungit de două ori, se primiseră doar oferte de casare pentru cele șase feriboturi rapide, inclusiv pentru cel al Siremar.

([72]) Mai exact, s-au organizat două proceduri de achiziții: o procedură pentru feriboturile rapide ale Tirrenia, și anume Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio și Scatto, și pentru feribotul rapid Guizzo al Siremar și o procedură separată pentru motonava Domiziana deținută de Tirrenia.

S-a încercat obținerea unor oferte mai avantajoase, însă nu s-au primit astfel de oferte. La 12 și 14 iulie 2011, după primirea autorizării în acest sens din partea Ministerului Dezvoltării Economice, comisarul extraordinar a vândut navele ofertantului care a prezentat cea mai avantajoasă ofertă.

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

(200) În primul rând, Italia a susținut că decizia de a privatiza activele împreună cu încredințarea obligației de serviciu public s-a luat pentru a se asigura liberalizarea fără impedimente a sectorului cabotajului 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.

(201) În plus, Italia a considerat că, date fiind condițiile de piață predominante la momentul respectiv, gruparea activelor ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar cu noile convenții a fost un demers adecvat. În perioade de recesiune și declin semnificativ al cererii în cadrul sectorului transportului maritim, posibilitatea de a utiliza flota ramurilor de activitate pentru a exploata rutele aferente serviciului public prevăzute în noile convenții ar constitui mai degrabă oportunități de afaceri viabile și nu un factor care ar diminua valoarea de piață a ramurilor de activitate. Prin urmare, Italia a considerat că acest aspect nu ar fi putut avea un impact negativ asupra procedurii de achiziții și a prețului rezultat.

(202) În această privință, Italia a reamintit că, dintre cele șapte nave care nu au fost incluse în domeniul de aplicare al ramurii de activitate Tirrenia și Siremar (a se vedea considerentul 199), șase au trebuit vândute în scopuri de casare. Italia consideră că, având în vedere complexitatea pieței transportului maritim 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.

(203) În sfârșit, Italia a subliniat că nici SNS, nici alți operatori din sector nu aveau o flotă și echipaje cu dimensiunea și specificațiile necesare pentru furnizarea serviciilor prevăzute în noua convenție ([73]). Singura modalitate de a încredința cu succes aceste servicii a fost, prin urmare, gruparea activelor ramurii de activitate Siremar, astfel încât operatorul să dețină dotările corespunzătoare pentru a-și îndeplini obligațiile de serviciu public.

4.3.4. *Cu privire la numirea unui expert independent*

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

(205) Ulterior, Banca Profilo și-a exprimat interesul de a prelua sarcina de consultant independent în condițiile prevăzute în procedura de selecție. Prin decretul din 4 februarie 2011, ministrul a desemnat Banca Profilo în calitate de expert independent în scopul evaluării valorii de piață a ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar.

4.3.5. *Cu privire la transparența procedurii*

(206) Italia a descris procedura de vânzare pentru ramura de activitate Siremar și hotărârile tribunalelor italiene de contencios administrativ (a se vedea secțiunea 2.3.3.2), care au confirmat că principiile generale ale competitivității, transparenței și nediscriminării au fost respectate. Procedura urmată a fost cea prevăzută la articolul 4 alineatul (4)-*quater*) din Decretul-lege nr. 347/2003 și a permis îndeplinirea tuturor obiectivelor administrației extraordinare, inclusiv obținerea celui mai ridicat preț de vânzare posibil. Acest lucru se datorează anumitor garanții incluse în procedură, inclusiv, în special, existenței unui preț minim stabilit de un expert independent. În plus, toate părțile care și-au exprimat interesul față de procedură au primit în timp util toate informațiile relevante pentru a putea depune o ofertă.

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

4.3.6. *Cu privire la primul și la al doilea raport Ecorys*

(208) În cursul investigației, Italia a fost invitată să prezinte observații (a se vedea considerentul 13) cu privire la primul raport 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 au redus valoarea de piață a ramurii de activitate Siremar.

([73]) Din 2010, ramura de activitate Siremar a dispus de un efectiv de 18 nave și aproape 500 de angajați.

(209) În ceea ce privește gruparea menționată anterior, Italia a menționat în special afirmația Ecorys potrivit căreia, la momentul vânzării, singura alternativă la o vânzare a activelor vizate de regimul de serviciu public era lichidarea ramurii de activitate Siremar. Italia a reiterat, de asemenea, că, într-o perioadă de criză în sectorul serviciilor de transport cu feribotul, caracterizată de o scădere semnificativă a cererii, posibilitatea utilizării flotei Siremar pentru rutele aferente serviciului public identificate în convenție a constituit mai degrabă o oportunitate de afaceri validă și nu un factor care ar fi putut să reducă valoarea activelor.

(210) 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 Siremar. În plus, Italia a reamintit că această condiție a decurs din articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege nr. 270/1999 și a vizat numai angajații 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, cu rol consultativ, organizații care reprezintă lucrătorii și armatorii. În plus, Italia a adăugat că, deși cumpărătorul ramurii de activitate Siremar trebuia să ofere locuri de muncă tuturor angajaților care sunt necesari pentru a garanta furnizarea serviciului public, această obligație s-a bazat pe contracte de muncă diferite de cele care fuseseră în vigoare anterior.

(211) Cu caracter mai general cu privire la valoarea ramurii de activitate, primul raport Ecorys a concluzionat că valoarea estimată a ramurii de activitate Siremar ar fi putut fi cu aproximativ 4,6 % mai mare decât valoarea prezentată de expertul numit de autoritățile italiene, Banca Profilo. Cu toate acestea, Italia a considerat că această diferență ar putea fi explicată prin faptul că ambii experți au trebuit să utilizeze prognoze pentru mai mulți parametri tehnici și că, în mod implicit, există o marjă de diferență în aceste prognoze. În plus, Italia a precizat că, datorită prezenței a două oferte din partea SNS și CdI, prețul obținut la primul transfer către CdI (69,15 milioane EUR) a fost cu 14 milioane EUR mai mare decât prețul minim stabilit de Banca Profilo. Autoritățile italiene au transmis, de asemenea, o contra-evaluare, realizată de Banca Profilo, care a explicat în detaliu diferențele față de raportul Ecorys, susținând că propriile ipoteze reflectă mai bine situația analizată ([74]).

(212) În plus, Italia a precizat că transferul proprietății asupra ramurii de activitate Siremar a avut loc la mai mult de doi ani de la data de referință utilizată atât de Banca Profilo, cât și de Ecorys în evaluările lor. În perioada respectivă, valoarea activelor ramurii de activitate Siremar s-a depreciat, iar perspectivele economice s-au înrăutățit semnificativ. Din acest motiv, Italia a concluzionat că nu puteau exista îndoieli cu privire la faptul că, la data finalizării vânzării ramurii de activitate Siremar către CdI, condițiile cu privire la preț convenite de părți reflectau pe deplin valoarea de piață a activelor corporative.

(213) În sfârșit, pentru etapele ulterioare ale procedurii de privatizare, Italia a prezentat, de asemenea, al doilea raport Ecorys, care a confirmat că oferta SNS era în conformitate cu valoarea de piață a ramurii de activitate Siremar, astfel cum a fost actualizat la mai mult de patru ani de la prima sa evaluare (a se vedea secțiunea 2.3.3.7). Prin urmare, chiar dacă vânzarea finală către SNS din 2016 a avut loc la un preț mai mic decât cel inclus în primul raport Ecorys, pe care, din motive ce țin de normele de procedură, administrația extraordinară a trebuit să îl ignore, Italia consideră că aceste condiții cu privire la preț convenite de părți au reflectat pe deplin valoarea de piață a activelor corporative care au făcut obiectul vânzării.

4.3.7. *Cu privire la litigiile desfășurate la nivel național și la atribuirea definitivă a ramurii de activitate în favoarea SNS*

(214) Italia a transmis mai multe scrisori pentru a informa Comisia cu privire la diferitele stadii ale litigiilor desfășurate la nivel național în fața tribunalelor de contencios administrativ și cu privire la atribuirea definitivă a ramurii de activitate Siremar în favoarea SNS (a se vedea considerentele 93-100).

(215) Italia a susținut că aceste evoluții nu pun sub semnul întrebării caracterul deschis, transparent și nediscriminatoriu al procedurii de vânzare a ramurii de activitate Siremar (a se vedea secțiunea 4.3.5). Într-adevăr, Italia a subliniat că hotărârile tribunalelor italiene de contencios administrativ nu au constatat vicierea organizării și a desfășurării procedurii de vânzare, ci au vizat mai degrabă un element al ofertei CdI, și anume contragaranția, de care Siremar în AE nu avea cunoștință la momentul primei atribuiri a ramurii de activitate în favoarea CdI ([75]). Prin urmare, Italia a concluzionat că, prin aplicarea Deciziei nr. 592/2014, astfel cum este descrisă în considerentele 96-100, procedura a fost finalizată corect prin atribuirea ramurii de activitate în favoarea SNS.

([74]) În special, aceste diferențe se referă la rata fără risc și la rata de risc a pieței, la valorile coeficientului beta și la costul datoriei. De exemplu, Banca Profilo a utilizat ratele titlurilor de stat italiene cu scadența la zece ani ca rată fără risc, întrucât ramura de activitate Siremar operează exclusiv în Italia. În schimb, Ecorys a utilizat ratele mai scăzute ale titlurilor de stat germane, dar care, potrivit Banca Profilo, subestimează costul de investiție al ramurii de activitate. În plus, pentru prima de risc a pieței, atât Ecorys, cât și Banca Profilo au utilizat prima pentru Italia, însă aceasta din urmă a adăugat un risc specific de 1 % legat de faptul că Siremar își desfășoară activitatea numai în Sicilia, ceea ce ar presupune un nivel de risc mai ridicat decât cel mediu al Italiei.

([75]) Întrucât scrisoarea de confort emisă de Unicredit nu menționa existența vreunei contragaranții.

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

(216) 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 a considerat că această măsură nu constituia ajutor de stat (a se vedea considerentul 9). În special, autoritățile italiene au susținut conformitatea cu cele patru criterii Altmark din motivele următoare:

(a) serviciile de transport maritim, astfel cum sunt definite de autoritățile italiene în noua convenție, sunt esențiale pentru dezvoltarea economică a insulelor mai mici ale Siciliei, răspunzând totodată nevoilor esențiale de transport ale comunităților insulare și asigurând respectarea dreptului la continuitate teritorială consacrat în Constituția italiană. Noua convenție stabilește cu claritate serviciile, navele, orarele de circulație 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;

(b) 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 prealabil în mod obiectiv și transparent și că al doilea criteriu Altmark este respectat;

(c) furnizorul 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. Din acest motiv, Italia a susținut că prima de risc de 6,5 % este în concordanță cu activitatea desfășurată, fără a conduce la supracompensarea serviciului public. Așadar, se consideră că și al treilea criteriu Altmark este respectat;

(d) ramura de activitate Siremar a fost privatizată prin intermediul unei proceduri de achiziții deschise, care a vizat activele necesare pentru a asigura serviciul public și a fost grupată cu o nouă convenție cu durata de doisprezece ani pentru furnizarea serviciului respectiv. Întrucât procedura respectivă de achiziții 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**

(217) Italia a subliniat faptul că, independent de prima de risc de 6,5 % stabilită prin lege, în 2009, compensația plătită către Siremar s-a ridicat la 67 009 405 EUR. Începând cu anul 2010, valoarea maximă a compensației a fost stabilită la 55 694 895 EUR. Italia a remarcat că aceasta reprezintă o scădere de 25 %. Aceasta ar forța cumpărătorul ramurii de activitate Siremar să eficientizeze și mai mult operațiunile pentru a aduce costurile în limitele valorii subvenției fixe pe întreaga durată a noii convenții, precum și să compenseze inflația pe o perioadă îndelungată în viitor.

(218) Italia a precizat că directiva CIPE prevede că prima de risc de 6,5 % se utilizează pentru a se stabili rentabilitatea capitalului pe baza WACC (a se vedea considerentele 49-58). Cu toate acestea, deoarece legea din 2009 plafonează valoarea compensației, calculul a fost simplificat prin aplicarea procentului de 6,5 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului pentru a verifica orice supracompensare. Această abordare 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 % (și anume 8,87 %). Din acest motiv, Italia consideră că abordarea sa simplificată este prudentă și nu permite o compensație mai ridicată pentru Siremar, CdI sau SNS decât cea stabilită în directiva CIPE.

(219) Italia a susținut, de asemenea, că o rentabilitate a capitalului de 6,5 % reflectă riscul activităților încredințate Siremar, CdI sau SNS și că nu a existat o supracompensare pentru serviciul public din motivele următoare:

(a) anumite studii macroeconomice atribuie o primă de risc unei anumite țări sau zone geografice. Potrivit IESE Business School, 6,4 % ar reprezenta un risc de țară adecvat pentru Italia. Prin urmare, o primă de risc de 6,5 % ar reprezenta o rentabilitate rezonabilă;

(b) noua convenție prevede că valoarea compensației se calculează pe baza evoluției prognozate a veniturilor și a costurilor. 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 orice creștere a costurilor, precum și riscurile legate de volumele de trafic ar urma să fie suportate integral de către operator. În special, operatorul suportă toate riscurile asociate cu serviciul și nu are nicio garanție că va primi o compensație la un nivel suficient pentru a-și acoperi costurile. Această situație ar 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. Italia a transmis contabilitatea anuală a CdI și SNS pentru fiecare rută pentru perioada cuprinsă între august 2012 și decembrie 2019 pentru a arăta că nu a existat nicio supracompensare în temeiul noii convenții ([76]);

(c) pentru primul an de prelungire a convenției inițiale, în 2009, s-a aplicat metodologia de calculare a compensației prevăzută în convenția inițială, care nu includea prima de risc de 6,5 %. Pentru anul respectiv, Italia a furnizat calculul detaliat al compensației în temeiul convenției inițiale și contabilitatea pentru fiecare rută în parte. Pentru următorii ani de prelungire, și anume 2010, 2011 și ianuarie-iulie 2012, s-a aplicat metodologia CIPE de calculare a compensației, care a inclus prima de risc de 6,5 %. Cu toate acestea, Italia a subliniat că, pe lângă metodologia CIPE, plafonul de 55,7 milioane EUR stabilit prin legea din 2009 se aplica, de asemenea, începând cu 2010. Această sumă nu ar fi suficientă pentru a sprijini obligațiile de serviciu public ale Siremar, ca urmare a creșterii costurilor cu combustibilul, a modificării cursului de schimb EUR/USD și a crizei din sectorul transportului maritim de mărfuri și de pasageri din Italia. Pentru a susține această afirmație, Italia a furnizat rapoarte trimestriale întocmite de administrația extraordinară, contabilitatea pentru fiecare rută pentru 2010 și scrisorile transmise Ministerului Transporturilor de Tirrenia și Siremar în AE în aprilie și iunie 2010 ([77]).

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

(220) Chiar dacă Italia a considerat că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită 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.

(221) Italia a reamintit că evaluarea Comisiei privind caracterul autentic al unui SIEG se limitează 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 precizat că toate legăturile impun în mod structural necesitatea stabilirii unor obligații de serviciu public în sarcina Siremar, precum și în sarcina altor operatori.

(222) De asemenea, Italia a furnizat date anuale privind traficul de pasageri pentru cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințată furnizarea SIEG (mai exact 2010 și 2011), ca argument în favoarea faptului că pragul de 300 000 de pasageri, prevăzut la articolul 2 alineatul (1) literele (d) și (e) din decizia SIEG din 2011, nu a fost încălcat pe rutele individuale operate de Siremar. În plus, Italia a susținut că articolul 2 alineatul (4) din decizia SIEG din 2011 este respectat deoarece, prin vânzarea ramurii de activitate Siremar prin intermediul unei proceduri de achiziții competitive, transparente și nediscriminatorii, au fost pe deplin respectate cerințele din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(223) Italia a susținut că noua convenție îndeplinește toate condițiile care se aplică actelor de atribuire, astfel cum se specifică la articolele 4-9 din decizia SIEG din 2011. În special, convenția 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 adoptate pentru a asigura conformitatea strictă cu condițiile prevăzute de noua convenție, care includ un sistem de căi de atac și sancțiuni financiare.

4.7. **Cu privire la contragaranție**

(224) Italia a susținut că documentele prezentate de ofertanții potențiali în cursul procedurii de achiziții nu au furnizat niciun indiciu cu privire la existența unei contragaranții care să susțină scrisoarea de confort a Unicredit anexată la oferta câștigătoare a CdI. Într-adevăr, această scrisoare nu menționa, nici explicit, nici implicit, existența unei contragaranții din partea Siciliei. Potrivit Italiei, ramura de activitate a fost atribuită CdI, deoarece oferta sa îndeplinea toate cerințele necesare și era mai avantajoasă decât oferta făcută de SNS. Italia a susținut, de asemenea, că absența oricărei legături între scrisoarea de confort și contragaranția din partea Siciliei este confirmată de faptul că, chiar și după retragerea acestei contragaranții de către Sicilia ([78]), Unicredit și-a confirmat angajamentul față de CdI și, ulterior, a emis o garanție bancară adresată Siremar în AE pentru a acoperi tranșele de plată ale CdI ([79]).

([76]) Comisia observă că au existat lacune în aceste date legate de litigiile desfășurate la nivel național și de cele două atribuiri ale ramurii de activitate (în special, cifrele pentru 2015 nu au fost validate de un consultant extern și nu au fost furnizate date pentru perioada 1 ianuarie-10 aprilie 2016).

([77]) În scrisorile respective, societățile au susținut că valorile compensației pentru obligația de serviciu public prevăzute de legea din 2009 nu ar fi suficiente pentru a acoperi costurile nete ale serviciului, ca urmare a creșterii prețului petrolului. În scrisoarea din iunie 2010, această valoare a fost considerată în continuare suficientă „pentru moment" pentru Siremar, dar exista deja un decalaj estimat de 23,1 milioane EUR pentru Tirrenia.

([78]) Prin scrisoarea contabilului general al regiunii.

([79]) La 3 februarie 2012, Unicredit a returnat contragaranția CdI Siciliei și a confirmat că propria sa garanție nu avea legătură cu contragaranția din partea Siciliei. Garanția a intrat ulterior în vigoare la 31 iulie 2012, data la care a fost finalizată vânzarea ramurii de activitate Siremar.

(225) Italia a prezentat, de asemenea, anumite documente pentru a arăta că respectiva contragaranție nu a conferit CdI niciun avantaj în ceea ce privește selecția și, prin urmare, nu a constituit ajutor de stat. În special, Italia a prezentat: un contract de garanție semnat la 20 noiembrie 2011 de acționarii CdI (și anume Sicilia, Mediterranea, Isolemar S.r.l., Lauro.it S.p.A. și Davimar), prin care aceștia au convenit să contragaranteze oferta câștigătoare a CdI până la 35 de milioane EUR și o scrisoare din partea Unicredit din 10 mai 2012, prin care aceasta informează CdI cu privire la condițiile aplicabile garanției sale, în special o primă de cel puțin 250 de puncte de bază pe an. Potrivit Italiei, contragaranția nu ar putea conține elemente de ajutor de stat dacă retragerea sa ulterioară nu a avut niciun efect asupra drepturilor și a obligațiilor beneficiarului său. Prin urmare, aceste documente ar demonstra că, în acest caz, nu sunt îndeplinite condițiile pentru constatarea unui ajutor în cadrul unei garanții, astfel cum se specifică în jurisprudența constantă a Uniunii.

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

(226) Autoritățile italiene au susținut că nu s-a renunțat și nu se renunță la nicio resursă a statului prin alocarea priorității la acostare. Într-adevăr, toți operatorii de feriboturi plătesc în mod obișnuit taxe pentru acostare autorităților portuare relevante, indiferent dacă furnizează sau nu servicii publice. Această prioritate la acostare este aplicabilă numai rutelor aferente serviciului public și a fost acceptată de Comisie prin scrisoarea din 24 ianuarie 2011, transmisă în contextul Procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 (a se vedea secțiunea 2.4), în măsura în care se aplica numai acestor rute. În plus, Italia a clarificat faptul că Siremar și succesorii săi nu au plătit și nu plătesc nicio taxă suplimentară pentru această prioritate la acostare.

(227) Deoarece nu se datorează nicio taxă pentru prioritatea la acostare, avantajul financiar acordat societății Siremar și succesorilor săi, dacă este cazul, nu poate fi cuantificat. Cu toate acestea, Italia a precizat că, în practică, prioritatea la acostare se aplică numai în circumstanțe limitate, din cauza dimensiunii majorității porturilor și a programării prealabile a sosirilor și a plecărilor.

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

(228) Italia nu a contestat faptul că Siremar a primit aproximativ 7 215 800 EUR pentru modernizarea navelor necesară în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță (denumite „fondurile Stockholm”). Cu toate acestea, autoritățile italiene au confirmat că fondurile respective au fost utilizate exclusiv pentru plata aferentă operațiunilor de modernizare a navelor. Într-adevăr, până la semnarea contractului de vânzare cu CdI la 21 octombrie 2011, urmau să fie cheltuiți doar 580 600 EUR. Siremar în AE a cheltuit fondurile rămase în ianuarie 2012, înainte de transferul ramurii de activitate către CdI, pentru a efectua anumite lucrări necesare care erau încă nefinalizate în legătură cu nava Martini.

(229) În ceea ce privește scutirile fiscale pentru actele și operațiunile legate de privatizarea ramurii de activitate Siremar, prevăzute de legea din 2010, autoritățile italiene au subliniat mai întâi că, pentru societățile implicate în proceduri de insolvență, veniturile se stabilesc în conformitate cu normele prevăzute la articolul 183 din Legea consolidată privind impozitul pe profit. 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.

(230) În ceea ce privește taxele indirecte, autoritățile italiene au subliniat că scutirile prevăzute au fost concepute în vederea simplificării administrative. Din perspectiva impozitării, efectele acestora ar putea fi considerate neglijabile și cu impact redus în ceea ce privește taxele percepute la rate forfetare în legătură cu anumite documente. Mai exact, acestea includ taxa de înregistrare (168 EUR pe document), taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii (168 EUR pentru fiecare operațiune) și taxa de timbru (14,62 EUR pentru patru pagini). În plus, autoritățile italiene au precizat că, în conformitate cu articolul 9 din contractele de vânzare a ramurii de activitate de către Siremar în AE către CdI și SNS, toate taxele și comisioanele erau datorate de cumpărător. În cazul transferului către SNS, autoritățile italiene au clarificat faptul că s-a aplicat o taxă de înregistrare fixă de 245 EUR, în conformitate cu articolul 19-*ter* alineatul (24)-*bis*) din Decretul-lege nr. 135/2009.

(231) În sfârșit, autoritățile italiene au clarificat faptul că resursele FAS nu au fost utilizate pentru a acorda societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar, 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 fostului grup Tirrenia, în cazul în care aceste credite bugetare se dovedeau a fi insuficiente. Italia precizează că articolul 1 alineatul (5)-*ter*) din Decretul-lege nr. 125/2010 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 de transport maritim. În plus, Italia a clarificat faptul că, în temeiul articolului 26 din Decretul-lege nr. 185/2008, grupului Tirrenia i s-au alocat 65 de milioane EUR pentru fiecare dintre anii 2009, 2010 și 2011 și, în consecință, din resursele FAS, s-au retras 195 de milioane EUR. Fondurile respective au fost ulterior transferate în contul Ministerului Transporturilor alocat pentru plata

compensației pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar și Saremar). Prin urmare, această măsură ar viza numai o alocare a resurselor din bugetul statului italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

4.10. **Cu privire la absența continuității economice între Siremar în AE și CdI**

(232) Italia a susținut că nu există o continuitate economică între Siremar în AE și CdI din motivele următoare:

(a) *Domeniul de aplicare al vânzării:* Italia a subliniat că Siremar urma să fie vândută inițial ca parte a Tirrenia (fiind o filială a acesteia). După eșecul acestei încercări de privatizare, s-au organizat proceduri de achiziții separate pentru o parte din activele societății respective (și anume ramurile de activitate Tirrenia și Siremar). În plus, vânzarea a vizat un număr limitat de active ale Siremar în AE, care anterior nu avuseseră o autonomie funcțională; activele care nu erau esențiale pentru serviciul public, inclusiv un feribot rapid, au fost vândute separat. În plus, datoriile contractate de Siremar în AE înainte de transfer nu au fost preluate de CdI;

(b) *activitate economică*: condițiile pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public stabilite în noua convenție pentru CdI sunt substanțial diferite de cele stabilite în convenția inițială pentru Siremar. În special, noua convenție prevede criterii diferite pentru calculul compensației pentru furnizarea serviciului public (care este stabilită la o sumă maximă în loc să acopere integral pierderile suportate ca urmare a furnizării serviciului public) și introduce mai multă flexibilitate la nivelul tarifelor oferite pasagerilor (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 organizațională a ramurii de activitate Siremar. În sfârșit, Italia a susținut că simplul transfer de la un proprietar public la unul privat implică o modificare drastică a organizării și a administrării ramurii de activitate;

(c) *discontinuitatea forței de muncă*: Italia a subliniat că nu a existat un transfer automat al angajaților către cumpărător. Siremar în AE urma să își concedieze angajații și să fie răspunzătoare pentru orice costuri reziduale în legătură cu contractele vechi. Ulterior, cumpărătorul urma să prezinte foștilor angajați noi oferte 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) *prețurile de transfer*: Italia a subliniat că un expert independent a estimat valoarea ramurii de activitate Siremar și că procedura de achiziții pentru vânzarea acesteia din urmă a avut prețul cel mai ridicat drept unic criteriu de selecție a ofertelor;

(e) *participație diferită a vânzătorului și a cumpărătorului:* Italia a precizat că respectivul cumpărător 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. În plus, Italia a făcut referire la Hotărârea nr. 23023 a AGCM din 23 noiembrie 2011 ([80]), potrivit căreia niciun acționar individual al Mediterranea nu ar fi fost în măsură să exercite controlul exclusiv sau în comun asupra ramurii de activitate Siremar. Astfel, ofertantul câștigător, CdI, era controlat în proporție de 65,32 % de Mediterranea. Sicilia deținea 43,02 % din acțiunile Mediterranea, în timp ce trei părți private dețineau împreună restul acțiunilor. Aceste părți dețineau acțiuni ordinare sau „acțiuni de tip A”, însă Sicilia deținea „acțiuni de tip B”, care fac obiectul anumitor limitări. De exemplu, Sicilia nu putea numi niciunul dintre funcționarii sau directorii săi în consiliul de conducere al societății. Din aceste motive, Italia a susținut că identitatea vânzătorului era diferită de cea a cumpărătorului și că vânzătorul nu a fost în măsură să exercite niciun fel de control și nici măcar să intervină în administrarea ramurii de activitate Siremar după transferul său către CdI;

(f) *logica economică a tranzacției*: obiectivul tranzacției a fost acela de a liberaliza activitățile de transport maritim desfășurate de Siremar în vederea respectării Regulamentului privind cabotajul maritim. În plus, prima cerere de exprimare a interesului a fost publicată la 4 octombrie 2010, procedura oficială de investigare fiind deschisă de Comisie prin decizia sa din 5 octombrie 2011. Prin urmare, Italia a considerat 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.

([80]) C11320 – Compagnia delle Isole/Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), Provvedimento n. 23023 del 23 novembre 2011.

5. OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR INTERESATE

5.1. Observații prezentate de Siremar în administrare extraordinară

(233) Siremar în AE a prezentat un set principal de observații și o scrisoare ulterioară. De asemenea, au avut loc schimburi informale ulterioare, cu deplina informare a autorităților italiene, pentru a clarifica anumite chestiuni nesoluționate sau pentru a obține informații specifice. În plus, cu privire la majoritatea măsurilor de ajutor, Siremar în AE a prezentat argumente foarte asemănătoare cu cele furnizate de Italia.

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

(234) În răspunsul său la decizia din 2012, primit la 19 aprilie 2013, Siremar în AE a făcut referire în primul rând la Procedura Comisiei de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 privind aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea, de asemenea, secțiunea 2.4). În acest context, Siremar în AE a făcut referire la scrisoarea din 21 decembrie 2009 (a se vedea considerentul 136) referitoare la intenția Italiei de a lansa proceduri de achiziții nu pentru contracte de servicii publice, ci pentru vânzarea companiilor de transport maritim care dețineau aceste contracte. În scrisoarea respectivă, se precizează că, având în vedere reformarea radicală planificată a sectorului și impactul social pe care procedurile de achiziții l-ar avea în cazul în care nu ar include societățile respective, procedurile alese sunt acceptabile – în principiu și cu caracter excepțional – în scopul asigurării principiului nediscriminării între armatorii comunitari.

(235) La 21 iunie 2012 (a se vedea considerentul 143), Comisia a trimis Italiei un aviz motivat privind întârzierea punerii în aplicare a procedurilor competitive pentru atribuirea serviciilor publice de cabotaj maritim furnizate de Caremar, Laziomar și Saremar la mai mult de trei ani de la data de expirare prevăzută a contractelor relevante. Întrucât autoritățile italiene finalizaseră procedurile competitive pentru atribuirea serviciilor publice de cabotaj maritim furnizate 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, Siremar în AE a susținut că Comisia constatase că privatizarea ramurii de activitate Siremar respecta articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(236) În temeiul jurisprudenței instanțelor europene ([81]), Siremar 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 Siremar 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 Siremar înainte de privatizare 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 ([82]). 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.

(237) În sfârșit, Siremar în AE face referire la hotărârea din 2009 care a anulat decizia din 2004 și la posibilitatea ca respectiva compensație pentru obligația de serviciu public evaluată în decizia menționată să fie clasificată drept ajutor existent. În cazul în care ajutorul acordat fostului grup Tirrenia ar fi, într-adevăr, clasificat drept ajutor existent, această clasificare s-ar aplica probabil și compensației plătite pentru obligațiile de serviciu public îndeplinite de ramura de activitate Siremar până la momentul privatizării, din următoarele motive:

(a) prelungirea convenției inițiale a fost strict necesară pentru a garanta furnizarea serviciului public în așteptarea atribuirii noii convenții, în contextul privatizării ramurii de activitate Siremar. Prin urmare, a fost considerată ca fiind justificată în lumina rezultatului procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor desfășurată de Comisie;

(b) 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.

5.1.2. *Cu privire la prelungirea convenției inițiale*

(238) În ceea ce privește existența unui SIEG real pe rutele deservite de ramura de activitate Siremar în temeiul convenției inițiale, Siremar în AE a enumerat mai întâi legăturile în cadrul cărora a furnizat un serviciu public în perioada de prelungire a convenției. În anumite perioade ale anului, a existat concurență pe anumite rute. Cu toate acestea, operatorii respectivi au furnizat, de asemenea, un serviciu public și au fost compensați în consecință. Prin urmare, Siremar în AE a precizat că prezența acestor operatori nu a pus sub semnul întrebării existența unui

([81]) Siremar în AE face referire în special la Hotărârea din 15 iunie 2005, Fred Olsen, SA, T-17/02, EU:T:2005:218, punctul 215.
([82]) Siremar în AE face referire la Hotărârea din 10 mai 2005, Italia/Comisia, C-400/99, 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.

SIEG autentic. În plus, Siremar în AE a furnizat date privind pasagerii pe rutele exploatate în 2010 și 2011, care au arătat că, pe toate rutele individuale, traficul mediu anual de pasageri s-a situat sub pragul de 300 000 ([83]). Pe această bază, condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) literele (d) și (e) din decizia SIEG din 2011 ar fi respectate. În plus, întrucât compensația plătită în temeiul prelungirii convențiilor inițiale a fost 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.

(239) În plus, Siremar în AE a susținut că nu a fost supracompensată de Italia. În primul rând, societatea a făcut referire la un raport al Corte dei Conti care a aprobat metodologia prevăzută la articolul 3 din convenția inițială pentru determinarea valorii compensației acordate societăților fostului grup Tirrenia. În al doilea rând, Siremar în AE a precizat că, în perioada în care s-a aflat în administrare extraordinară (septembrie 2010-iulie 2012), valoarea subvenției a fost cu aproximativ 16 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). Siremar în AE a precizat că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită până la sfârșitul anului 2009 i-a permis să își echilibreze veniturile și cheltuielile și să continue să funcționeze în pofida deteriorării treptate a perspectivelor sale economice și financiare. Cu toate acestea, în timp, Siremar s-a bazat din ce în ce mai mult pe subvenții: între 1999 și 2008, cota acestora din cifra de afaceri a crescut de la 64 % la 77 %. Ulterior, începând cu 2010, legea din 2009 a plafonat valoarea compensației la un nivel semnificativ mai scăzut decât în anii precedenți. Siremar în AE a susținut că subvenția publică nu ar fi putut astfel să îi acopere cheltuielile de funcționare. Prin urmare, Siremar în AE a concluzionat că, în anii în care convenția inițială a fost prelungită, nu ar fi putut exista nicio supracompensare și că noua metodologie de calculare a compensației ar obliga noul proprietar al ramurii de activitate să reorganizeze operațiunile acesteia din urmă pentru a-și spori eficiența.

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

(240) Siremar în AE a reamintit că autoritățile italiene au informat Comisia la 16 mai 2011 că administrațiile extraordinare ale Tirrenia și Siremar vor rambursa ajutorul pentru salvare aprobat prin decizia din 2010 după finalizarea vânzării ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar prin intermediul sumelor încasate din vânzarea acestor sucursale. Cu toate acestea, Siremar în AE a precizat că finalizarea vânzării ramurii de activitate Siremar a fost întârziată din cauza unor evenimente neprevăzute și, prin urmare, Siremar în AE a trebuit să furnizeze în continuare serviciile pe o perioadă considerabil mai îndelungată decât se prevăzuse, suportând cheltuielile asociate. Întregul ajutor pentru salvare a fost însă rambursat integral statului printr-o plată unică efectuată la 18 septembrie 2012, mai exact la numai 48 de zile după transferul ramurii de activitate Siremar, care a avut loc la 1 august 2012.

(241) În ceea ce privește cerința prevăzută la punctul 25 litera (c) din liniile directoare pentru salvare și restructurare, Siremar în AE a precizat că atât planul de lichidare pentru Tirrenia, cât și cel pentru Siremar au fost publicate pe site-ul web al administrației extraordinare ([84]) cu mult timp înainte de expirarea termenului de șase luni menționat anterior. Siremar 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 cadrul procedurii derulate în legătură cu ajutorul de stat și a celei de aprobare a fuziunii. Prin urmare, Siremar 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 Siremar în conformitate cu liniile directoare pentru salvare și restructurare.

(242) Siremar în AE a susținut, de asemenea, că Siremar a încetat să mai fie o întreprindere în dificultate imediat ce a primit ajutorul pentru salvare, care i-a permis să furnizeze 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. Siremar în AE a adăugat că finalizarea privatizării a coincis cu punerea completă în aplicare a planului de restructurare. Acesta a implicat modificări structurale la nivelul organizării și al administrării Siremar, asigurând revenirea acesteia la profitabilitate pe termen lung. În sfârșit, Siremar în AE a subliniat că decizia din 2010 a confirmat respectarea principiului „o dată, singura dată” și în ceea ce privește situația din trecut în legătură cu orice ajutor pentru salvare și de restructurare sau orice ajutor ilegal, cum ar fi compensația pentru obligațiile de serviciu public. Prin urmare, Siremar în AE a susținut că este posibil ca autoritățile italiene să fi avut așteptări legitime că această compensație nu a implicat niciun ajutor de stat.

([83]) Cu toate acestea, Comisia observă că, pe o rută (ALC/2), numărul mediu de pasageri în 2010 și 2011 a fost de 300 357,5.
([84]) A se vedea: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/ (menționat de societate), precum și http://www.siremar-in-as.it/.

5.1.4. *Cu privire la noua convenție*

(243) În ceea ce privește procedura aplicată, Siremar 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. Într-adevăr, Siremar 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.

(244) Pe fond, Siremar în AE a prezentat cele patru criterii Altmark și a argumentat motivele pentru care a considerat că fiecare criteriu a fost respectat, excluzând astfel prezența oricărui element de ajutor de stat în noua convenție.

(245) În primul rând, societății i-a fost încredințată furnizarea unui SIEG (Altmark I): articolul 3 din noua convenție stabilește în mod clar serviciile care trebuie furnizate, iar anexa A la aceasta identifică în detaliu tipurile 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. În al doilea rând, parametrii pentru calculul compensației au fost stabiliți în prealabil într-un mod transparent și obiectiv (Altmark II): noua convenție, anexele la aceasta și directiva CIPE au furnizat o descriere detaliată a metodologiei de calcul. În al treilea rând, au fost compensate numai costurile nete ale furnizării serviciului public (Altmark III): noua convenție prevede că numai serviciile furnizate în regim de misiune publică urmează să fie compensate. Elementele care trebuie luate în considerare pentru calcularea costurilor și a profitului rezonabil, și anume rentabilitatea capitalului de risc în valoare de 6,5 %, au fost enumerate în directiva CIPE și în anexele B și C la noua convenție. În al patrulea rând, compensația trebuie stabilită la nivelul minim (Altmark IV): Siremar în AE a susținut că procedura de achiziții pentru privatizarea ramurii de activitate Siremar a fost transparentă, deschisă și nediscriminatorie și că metoda de calculare a compensației a necesitat o eficiență sporită din partea furnizorului serviciului.

(246) Fără a aduce atingere raționamentului Altmark, Siremar în AE a abordat, de asemenea, îndoielile Comisiei cu privire la respectarea de către noua convenție a condițiilor prevăzute în decizia SIEG din 2011.

(247) În special, Siremar în AE a susținut că, pe baza datelor privind pasagerii pentru anii 2010 și 2011, pragul cu privire la pasageri stabilit la articolul 2 alineatul (1) literele (d) și (e) din decizia SIEG din 2011 nu a fost încălcat. De asemenea, Siremar 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 Siremar, condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (4) din decizia din 2011 este, de asemenea, respectată.

(248) Siremar în AE a făcut referire la argumentele furnizate în sprijinul raționamentului său potrivit criteriilor Altmark pentru a dovedi respectarea condițiilor prevăzute la articolul 4 literele (a) și (b) din decizia SIEG din 2011. În plus, noua convenție prevede parametrii aplicați pentru calculul, controlul și reexaminarea compensației și modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații, precum și cerințele obligatorii în legătură cu aspecte esențiale (preț, calitate și cantitate) ale serviciilor furnizate [articolul 4 literele (d) și (e) din decizia SIEG din 2011]. De asemenea, pentru fiecare rută, tarifele maxime aplicabile pe persoană sau vehicul sunt prevăzute în anexa A la noua convenție, făcându-se distincție între tarifele standard și tarifele reduse pentru locuitorii insulelor. Compensația anuală pentru obligațiile de serviciu public este stabilită pentru întreaga durată a convenției. Totuși, există un mecanism de revizuire 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 plus, pentru a asigura conformitatea deplină cu cerințele descrise mai sus, noua convenție a introdus un sistem strict și cuprinzător de penalități pentru furnizorul 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 (articolul 5 din decizia SIEG din 2011). În sfârșit, Siremar în AE a susținut că a respectat celelalte dispoziții aplicabile ale deciziei SIEG din 2011 (articolele 6-9) prin dispozițiile generale care reglementează o procedură de achiziții deschisă, transparentă și nediscriminatorie, precum cea utilizată pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar.

5.1.5. *Cu privire la privatizarea Siremar și contragaranție*

(249) Siremar în AE a reamintit etapele principale ale procedurii de achiziții și evoluțiile ulterioare. Aceasta a evidențiat faptul că procedura de achiziții a fost concepută și organizată de comisarul extraordinar 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 garanții pentru a asigura transparența, imparțialitatea și echitatea procedurii de achiziții. În special, un expert independent a stabilit prețul minim, iar selecția ofertei câștigătoare s-a bazat pe criteriul celui

mai ridicat preț. În plus, Siremar în AE a precizat că, atunci când analizează posibilitatea acordării unui ajutor în cadrul unei privatizări, Comisia ar trebui să aibă în vedere hotărârea în cauza GRAWE ([85]), 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.

(250) Siremar 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. Acest lucru se aplică, în special, 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, Siremar în AE a subliniat că acesta vizează o dispoziție obligatorie, prevăzută printr-un act legislativ cu domeniu de aplicare general și aplicabil fără distincție, pe o perioadă limitată de doi ani. Cu privire la cel din urmă aspect, Siremar în AE a precizat că posibilitatea utilizării flotei ramurii de activitate pentru a exploata rutele aferente serviciului public stabilite în convenție a părut să constituie mai degrabă o oportunitate de afaceri viabilă și nu un factor negativ care ar influența valoarea ramurii de activitate puse în vânzare, în special într-o perioadă de recesiune a sectorului transportului maritim.

(251) În ceea ce privește aspectul specific al contragaranției din partea Siciliei, Siremar în AE a susținut că, în cadrul documentelor prezentate de ofertanți în cursul procedurii de achiziții, nu s-a regăsit nicio dovadă cu privire la existența vreunei contragaranții. În special, scrisoarea de confort a Unicredit din 12 octombrie 2011 nu conținea nicio referire, explicită sau implicită, la vreo contragaranție emisă de Sicilia. În plus, Unicredit și-a menținut angajamentul de a garanta plățile eșalonate aferente unei părți din prețul de vânzare chiar și după ce Sicilia și-a retras contragaranția. Într-adevăr, faptul că vânzarea s-a finalizat la mult timp după ce Sicilia a revocat contragaranția acordată ar fi suficient pentru a concluziona că nu a existat nicio legătură semnificativă între scrisoarea de confort a Unicredit și contragaranția Siciliei.

(252) Din aceste motive, Siremar în AE a concluzionat că îndoielile Comisiei cu privire la existența ajutorului în cadrul privatizării ramurii de activitate a Siremar, inclusiv în legătură cu contragaranția emisă de Sicilia, nu sunt justificate.

5.1.6. *Cu privire la absența continuității economice între Siremar în AE și CdI*

(253) Siremar în AE a prezentat următoarele elemente ale privatizării ramurii de activitate Siremar: obiectul transferului (active și pasive); activitatea economică, forța de muncă și identitatea părților; prețul de vânzare; logica și calendarul operațiunii. Siremar în AE a susținut că, în cazul de față, toate aceste elemente au indicat o discontinuitate economică între administrația extraordinară care a organizat vânzarea ramurii de activitate Siremar și achizitor.

(254) În special, Siremar în AE a precizat că:

(a) obiectul transferului către CdI era mai limitat decât ceea ce se prevăzuse inițial, întrucât numai ramura de activitate Siremar 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 Siremar au fost anulate;

(b) natura însăși a tranzacției – mai exact realizarea privatizării – a implicat o discontinuitate evidentă a activității economice în ceea ce privește structura organizațională, procesele decizionale, criteriile de administrare și strategiile de afaceri;

(c) astfel cum se prevede la articolul 56 alineatul (3)-*bis*) din Decretul-lege nr. 270/1999, articolul 2112 din Codul civil italian nu se aplică vânzării de societăți care furnizează servicii publice esențiale, asigurându-se faptul că nu există o continuitate la nivelul forței de muncă;

(d) un expert independent a stabilit prețul minim de vânzare; procedura de vânzare a fost transparentă și nediscriminatorie, prețul cel mai ridicat reprezentând singurul criteriu de atribuire;

(e) cele două părți erau independente, întrucât acțiunile Siciliei în Mediterranea nu îi permiteau să exercite vreo influență asupra activității [a se vedea considerentul 232 litera (e)];

(f) procedura de achiziții pentru ramura de activitate Siremar a fost lansată în 4 octombrie 2010, 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 transportului maritim, astfel cum s-a prevăzut în Regulamentul privind cabotajul maritim, prin intermediul unei privatizări.

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

5.1.7. *Transmiterea suplimentară a deciziei CdS privind contragaranția*

(255) La 12 februarie 2014, Siremar în AE a transmis Decizia nr. 592/2014 privind emiterea contragaranției de către Sicilia (a se vedea considerentul 96) și și-a prezentat propria evaluare preliminară. În special, Decizia nr. 592/2014:

(a) s-a bazat pe legislația națională, recunoscând competența exclusivă a Comisiei de a evalua compatibilitatea cu piața internă a oricărui ajutor de stat notificat sau ilegal;

(b) a plecat de la premisa că contragaranția a pus în pericol deplina eficacitate a principiului nediscriminării între cei doi participanți la procedura de achiziții;

(c) a declarat, prin urmare, nulitatea parțială a procedurii de vânzare a ramurii de activitate Siremar.

(256) În ceea ce privește ultimul punct, deja din etapa respectivă, administrația extraordinară a semnalat că nu se poate exclude posibilitatea să i se solicite din nou să desfășoare activitățile necesare din punct de vedere legal pentru finalizarea procesului de privatizare Siremar.

5.2. **Observații din partea SNS**

(257) SNS a transmis patru scrisori în cursul investigației: trei seturi de informații și o cerere oficială adresată Comisiei de a acorda prioritate acelei părți care vizează societatea Siremar în cadrul investigației privind grupul Tirrenia. De asemenea, au avut loc schimburi informale ulterioare, cu deplina informare a autorităților italiene, pentru a clarifica anumite chestiuni nesoluționate sau pentru a obține informații specifice. În prezenta secțiune, se vor prezenta pe scurt numai cele trei seturi de informații transmise ([86]).

5.2.1. *Primul set de informații*

(258) În primul set de informații, transmis la 22 februarie 2012, după adoptarea deciziei din 2011, societatea a prezentat informații actualizate privind procesul de privatizare a Siremar și anumite clarificări cu privire la contragaranția emisă de Sicilia la 12 octombrie 2011, după ultima cerere de oferte mai avantajoase din 29 septembrie 2011. În special, SNS a subliniat că această contragaranție: (1) nu a fost proporțională cu participația Siciliei în cadrul Mediterranea; (2) a fost emisă de Sicilia din proprie inițiativă și nu a făcut obiectul vreunei remunerări; (3) a fost acordată fără vreo compensație aferentă sau atenuare a riscurilor din partea acționarilor CdI. De asemenea, SNS a transmis contragaranția Comisiei. În plus, SNS a susținut că textul acestei contragaranții preciza că aceasta reprezenta o cerință de emitere de către Unicredit a garanției pentru tranșele eșalonate ale prețului de vânzare. SNS a concluzionat astfel că respectiva contragaranție a constituit ajutor de stat ilegal pentru CdI și, eventual, pentru Unicredit.

5.2.2. *Al doilea set de informații*

(259) În al doilea set de informații, transmis la 21 martie 2013, după adoptarea deciziei din 2012, societatea a urmărit diferitele etape ale procedurii de privatizare și litigiile aferente până la acea dată (a se vedea secțiunea 2.3.3.2). Aceasta a menționat, de asemenea, o plângere adresată Ministerului Transporturilor de către operatorul de feriboturi NGI împotriva atribuirii unui contract de servicii către insulele Egadi, Pantelleria și Ustica în favoarea CdI ([87]). În continuare, s-au oferit clarificări cu privire la natura participației indirecte a Siciliei în cadrul CdI și s-au prezentat argumente legate de motivele pentru care atât contragaranția, cât și majorarea capitalului reprezentau măsuri de ajutor de stat.

(260) În primul rând, în opinia SNS, participația indirectă a Siciliei la CdI nu poate fi considerată o participație minoritară, fără nicio influență asupra administrării societății. În fapt, Sicilia ar fi intervenit în toate deciziile strategice ale CdI. În special, reclamantul a subliniat că dl Vincenzo Emanuele a deținut simultan funcția de contabil general al Siciliei și de președinte al consiliului de supraveghere al Mediterranea și, prin urmare, era în măsură să influențeze deciziile CdI. În temeiul articolului 2409-*octies* din Codul civil italian, consiliul de supraveghere exercită funcții de control. Acesta are următoarele responsabilități, printre altele: numirea și revocarea consiliului de administrație; aprobarea bilanțului; exercitarea funcțiilor atribuite *Collegio Sindacale* în temeiul articolului 2403 din Codul civil italian; promovarea acțiunilor în despăgubire împotriva membrilor consiliului de administrație; prezentarea către acționari a unei situații anuale scrise. În plus, statutul Mediterranea a atribuit consiliului său de supraveghere competența suplimentară de a vota cu privire la operațiunile strategice și la planurile financiare și de afaceri elaborate de consiliul de administrație. SNS a subliniat, de asemenea, că, la momentul înființării Mediterranea, Sicilia a desemnat doi dintre cei trei membri ai consiliului de administrație al societății. În sfârșit, SNS a precizat că acționarii minoritari ai Mediterranea și CdI erau parțial aceiași, ceea ce a sporit influența Siciliei. Mai exact, Lauro.it S.p.A. și Isolemar S.r.l. erau acționari minoritari atât ai Mediterranea, cât și ai CdI.

([86]) SNS a depus, de asemenea, o plângere împotriva procedurii de vânzare a ramurii de activitate Siremar la 30 ianuarie 2012, care a fost înregistrată cu numărul de caz SA.34292.

([87]) Ministerul Transporturilor a respins pretențiile NGI, însă acest operator nu a renunțat la acțiune și, în schimb, a solicitat ministerului să suspende plata compensației de aproximativ 55 de milioane EUR pe an. SNS nu a pus la dispoziție această corespondență și nu a furnizat detalii cu privire la eventualele acțiuni întreprinse ulterior.

(261) În al doilea rând, în ceea ce privește contragaranția, SNS a arătat că, atunci când ramura de activitate urma să fie atribuită SNS și după expirarea termenului procedural, CdI și-a modificat oferta, propunând înlocuirea garanției prezentate anterior din partea Commercial Fidi cu o garanție din partea Unicredit, contragarantată de Sicilia. Ulterior, la 12 octombrie 2011, după ultima cerere de oferte mai avantajoase, Unicredit a emis o nouă scrisoare de confort către CdI, fără a menționa vreo contragaranție. Cu toate acestea, în aceeași zi, Sicilia a confirmat contragaranția sa în favoarea Unicredit, modificând sumele astfel încât să corespundă celor din scrisoarea Unicredit. SNS a precizat, de asemenea, că, pe lângă participarea sa indirectă în cadrul CdI, Sicilia deținea, de asemenea, o participație minoritară în cadrul Unicredit (0,62 %) și avea o relație strânsă cu aceasta din urmă ([88]).

(262) SNS consideră că administrația extraordinară ar fi atribuit SNS ramura de activitate Siremar fără acordarea de către Unicredit a garanției în favoarea CdI. În acest context, SNS a susținut că, pe baza jurisprudenței privind ajutoarele de stat și a comunicării privind garanțiile, contragaranția corespunde definiției unei măsuri de ajutor de stat, întrucât a conferit un avantaj economic selectiv CdI, permițându-i să câștige procedura de achiziții pentru ramura de activitate a Siremar, utilizând resurse de stat și denaturând concurența și schimburile comerciale. SNS a susținut că măsura ar putea implica, de asemenea, un ajutor în favoarea Unicredit, întrucât profilul de risc al garanției sale în favoarea CdI ar fi, în consecință, diminuat.

(263) În al treilea rând, SNS a descris majorarea de capital efectuată de CdI și modificările intervenite în timp în structura acționariatului atât al CdI, cât și al Mediterranea. În primul rând, SNS a precizat că, după majorarea de capital care a avut loc în două etape, de la 1 milion EUR la 21 480 263 EUR, Mediterranea deținea în continuare majoritatea acțiunilor CdI. SNS a precizat, de asemenea, că, la momentul celor două etape ale majorării de capital, Sicilia era acționarul majoritar al CdI, chiar dacă ulterior participația sa urma să fie redusă la 43,02 %. SNS consideră că deciziile de a efectua majorarea de capital și de a acorda contragaranția ar fi fost legate între ele și că niciuna dintre acestea nu ar fi urmărit obținerea de profituri. Într-adevăr, niciun investitor privat nu ar fi subscris majorarea de capital și, în același timp, nu ar fi emis o astfel de contragaranție, având în vedere sumele implicate și calendarul ambelor măsuri. În sfârșit, SNS a subliniat că partenerii privați care au participat la majorarea capitalului CdI dețineau participații mult mai mici decât Sicilia (aproximativ jumătate) și nu ar fi participat niciodată la această majorare de capital fără ca Sicilia să furnizeze cea mai mare parte a fondurilor prin utilizarea resurselor publice. Prin urmare, SNS a susținut că majorarea de capital efectuată de CdI a îndeplinit, de asemenea, toate condițiile pentru a fi considerată ajutor de stat.

(264) În cele din urmă, societatea a descris problemele legate de executarea noii convenții de către CdI, cu întârzieri considerabile, anulări și creșteri ale tarifelor care au afectat utilizatorii finali și a solicitat Comisiei să finalizeze investigația numai în legătură cu contragaranția și majorarea de capital efectuată.

5.2.3. *Al treilea set de informații*

(265) În cadrul celei de a treia comunicări de informații, transmisă la 31 iulie 2019, SNS a formulat observații preliminare cu privire la insulele mici deservite în temeiul noii convenții. Există paisprezece insule mici care țin de Sicilia, fiecare cu propria populație și propriile nevoi de legături maritime, necesitând servicii de transport maritim regulate și frecvente către continent, precum și pentru asigurarea unor produse și servicii esențiale, cum ar fi hrana, apa, combustibilul și trimiterile poștale. Multe dintre aceste insule nu au spitale sau licee, astfel că pacienții și elevii se bazează pe legături stabile și accesibile ca preț pentru a-și satisface nevoile în materie de educație și sănătate ([89]). SNS a precizat, de asemenea, că toate planurile de evacuare pentru aceste insule, în caz de dezastre naturale sau în scopuri de protecție civilă, se bazează pe legăturile maritime furnizate în temeiul noii convenții.

(266) În continuare, SNS a susținut că, în opinia sa, compensația care i-a fost plătită în temeiul noii convenții nu constituie ajutor de stat, întrucât respectă criteriile Altmark. În special, SNS a comparat cazul său cu serviciile furnizate de Saremar, care au fost evaluate în decizia din 2014, și a evidențiat mai multe elemente care se aplică SNS, dar care nu s-au aplicat acestor servicii:

(a) obligații de serviciu public bine definite, necesare pentru a remedia o disfuncționalitate istorică a pieței (criteriul Altmark I). Într-adevăr, obligațiile de serviciu public încredințate SNS sunt clar definite la nivelul tuturor caracteristicilor, în ceea ce privește rutele, tipul de navă, frecvența serviciilor, standardele, confortul, siguranța, tarifele maxime etc., iar regimul de serviciu public este necesar pentru a face față disfuncționalității istorice a pieței existente în legăturile maritime dintre Sicilia și insulele sale mici. De exemplu, SNS a precizat că veniturile sale anuale din bilete se ridică la doar 30 % din costurile rutelor în temeiul noii convenții, sugerând cu fermitate că aceste servicii nu ar putea fi în niciun caz furnizate de piață și că, din punct de

([88]) Sicilia avea un reprezentant în consiliul de administrație al Unicredit, iar Unicredit gestiona fondurile de trezorerie și de pensii ale Siciliei.

([89]) Într-adevăr, numai pe trei dintre aceste insule există licee și numai două dintre aceste insule beneficiază de serviciile unui spital (unul dintre aceste spitale neavând o secție de ginecologie și obstetrică).

vedere istoric, nu au fost niciodată furnizate astfel. Singurele excepții sunt legăturile oferite de SNAV și Alilauro pe grupul de rute Napoli – Insulele Eoliene, care sunt exploatate fără compensare publică. Cu toate acestea, serviciile respective sunt furnizate numai în sezonul de vârf, cu tipuri diferite de ambarcațiuni decât cele prevăzute în noua convenție, și nu ajung la Milazzo (în Sicilia). Acestea se adresează în principal turiștilor care călătoresc din restul Italiei către Insulele Eoliene și înapoi în sezonul de vârf și, prin urmare, nu pot fi comparate cu serviciile oferite de SNS;

(b) un mecanism de compensare prevăzut în mod clar în directiva CIPE și în noua convenție (criteriul Altmark II). Într-adevăr, valoarea compensației a fost stabilită în mod clar în baza directivei CIPE, iar metoda de calculare a compensației, și anume elementele de cost luate în considerare și rentabilitatea capitalului investit, este prezentată detaliat în aceasta. SNS a precizat că acest lucru este, de asemenea, în conformitate cu opinia preliminară a Comisiei exprimată în deciziile din 2011 și 2012;

(c) o valoare a compensației proporțională cu costurile suportate (inclusiv o marjă rezonabilă – criteriul Altmark III). Într-adevăr, compensația acordată SNS este necesară și proporțională pentru acoperirea costurilor implicate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și asigură un profit rezonabil. Prima de risc fixată la 6,5 % este în conformitate cu analiza macroeconomică pentru Italia și este necesară pentru a se asigura că sunt acoperite nu numai costurile suportate pentru furnizarea serviciilor maritime, ci și că este garantată o remunerație adecvată pentru capitalul investit. SNS a precizat că, în absența acesteia din urmă, niciun operator privat nu ar decide vreodată să îndeplinească obligațiile de serviciu public, astfel cum sunt definite în noua convenție;

(d) atribuirea ramurii de activitate și a noii convenții în urma unei proceduri de achiziții deschise și bine concepute (criteriul Altmark IV). SNS a precizat că a fost selectată într-adevăr în urma unei proceduri de achiziții care a permis selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate. Mai precis, printre celelalte cerințe ale procedurii de achiziții, alegerea de a solicita operatorului câștigător să preia ramura de activitate Siremar a fost singura modalitate posibilă de a asigura continuitatea teritorială, întrucât nicio societate participantă la procedură nu era deja dotată în mod corespunzător cu nave și echipaje pentru a furniza serviciile necesare.

(267) În plus și ca raționament subsidiar, SNS a precizat că respectiva compensație în temeiul noii convenții a respectat, de asemenea, condițiile de compatibilitate stabilite prin decizia SIEG din 2011. Într-adevăr, obligațiile de serviciu public care urmau să fie îndeplinite de SNS sunt clar identificate și definite la nivelul tuturor caracteristicilor lor. În plus, convenția cu SNS:

(a) definește conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;

(b) precizează denumirea întreprinderii și teritoriul vizat;

(c) conține o descriere a mecanismului de compensare și a parametrilor aplicați pentru calculul, controlul și reexaminarea compensației;

(d) conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații.

5.3. **Observații din partea Pan Med**

(268) În răspunsul său la decizia din 2011, transmis la 29 februarie 2012, Pan Med a afirmat că este de acord cu anumite secțiuni ale acestei decizii referitoare la evaluarea preliminară a Comisiei cu privire la existența ajutorului în cadrul privatizării, la prioritatea la acostare și la măsurile prevăzute de legea din 2010.

(269) În răspunsul său la decizia din 2012, transmis la 19 aprilie 2013, Pan Med a precizat că intenționa să înceapă exploatarea anumitor rute noi, dar concurența era împiedicată de ajutorul incompatibil acordat societăților fostului grup Tirrenia și achizitorilor lor. Următoarele considerente rezumă observațiile Pan Med referitoare la Siremar.

(270) În ceea ce privește ajutorul pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar, Pan Med a susținut că, începând cu 28 august 2011 – și anume data până la care acordarea ajutorului respectiv ar fi trebuit să se fi încheiat – și până la rambursarea sa, survenită după aproximativ un an și două luni, aceste două societăți au beneficiat de ajutor pentru salvare ilegal și neconform. 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.

(271) În ceea ce privește noile convenții, Pan Med și-a prezentat observațiile privind caracterul autentic al SIEG furnizat de CIN și CdI, cu accent pe rutele exploatate de prima dintre acestea (și anume legăturile dintre Sicilia și continent, comparativ cu legăturile dintre Sicilia și insulele mai mici, asigurate de CdI). Pan Med a susținut că nici nevoile de mobilitate ale comunităților locale și nici argumentele legate de dezvoltarea economică nu ar 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 nu au părut să reflecte interesul general

și care fuseseră definite cu aproximativ 25 de ani anterior. În plus, Pan Med a susținut că respectiva compensație pentru furnizarea serviciului public a permis operatorilor să realizeze profituri care erau mai mult decât rezonabile și, prin urmare, nu ar îndeplini al treilea criteriu Altmark ([90]). În special, Pan Med a afirmat că prima de risc de 6,5 % prevăzută de directiva CIPE nu ar fi justificată, întrucât operatorii nu și-ar asuma niciun risc de afaceri.

(272) În scrisoarea sa, Pan Med a descris, de asemenea, o serie de rute noi pe care a decis să le exploateze și un nou serviciu zilnic pe ruta Gaeta – Milazzo, aflat încă într-o etapă de evaluare. Pan Med a considerat că acest serviciu este viabil din punct de vedere comercial. Cu toate acestea, proiectul ar fi fost blocat din cauza birocrației și a rezistenței din partea CdI și a altor operatori ([91]). Acest serviciu ar concura cu serviciile de transport cu feribotul furnizate de CdI pe ruta Napoli – Insulele Eoliene – Milazzo (precum și cu serviciul furnizat de Tirrenia pe ruta Napoli – Palermo). În ceea ce privește situația concurențială pe rutele de cabotaj deservite de CdI, Pan Med a reamintit că Comisia a observat deja că operatorii concurenți furnizau servicii mixte comparabile, cel puțin pe următoarele rute: Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli, Trapani – Pantelleria și Palermo – Ustica. În opinia Pan Med, aceasta ar arăta că piața este într-adevăr capabilă să îndeplinească obligațiile de serviciu public încredințate arbitrar CdI.

(273) Pan Med a concluzionat că ajutorul acordat în temeiul prelungirii convenției inițiale, ajutorul pentru salvare și ajutorul acordat în temeiul noii convenții sunt ilegale și incompatibile și trebuiau recuperate de la beneficiarii respectivi (și anume societățile inițiale sau noii proprietari, în funcție de măsura în cauză și de existența unei continuități economice).

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

(274) La 1 martie 2012, ca răspuns la decizia din 2011, Grandi Navi Veloci a prezentat observații privind următoarele aspecte:

(a) (i) încălcarea articolului 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim, în legătură cu Saremar;

(b) compensația anuală acordată Saremar pentru obligațiile sale de serviciu public;

(c) privatizarea ramurilor de activitate Tirrenia și Siremar;

(d) prioritatea la acostare acordată Saremar;

(e) alte măsuri de ajutor acordate societăților fostului grup Tirrenia în contextul privatizărilor;

(f) caracterul ilegal al ajutorului deja acordat Saremar și necesitatea de a suspenda și a recupera provizoriu ajutorul respectiv ([92]).

Grandi Navi Veloci a susținut că măsurile de ajutor enumerate la literele (b) și (e) reprezintă un ajutor nou, care este atât ilegal, cât și incompatibil cu TFUE. Cu toate acestea, observațiile Grandi Navi Veloci se concentrează asupra cazului specific al societății Saremar, care nu face obiectul prezentei decizii. Acele observații care sunt relevante și pentru prezenta decizie sunt rezumate mai jos.

(275) În ceea ce privește presupusa încălcare a Regulamentului privind cabotajul maritim, Grandi Navi Veloci a precizat că, în temeiul regulamentului respectiv, statele membre pot interveni în cazul unei disfuncționalități a pieței de a furniza servicii adecvate, acordând subvenții legate de obligațiile de serviciu public pe rutele identificate de statele membre respective. Cu toate acestea, statele membre trebuie să își limiteze intervenția la cerințele esențiale stabilite în Regulamentul privind cabotajul maritim și trebuie să îndeplinească cerința de nediscriminare față de toți armatorii comunitari interesați să deservească rutele respective. Întrucât Italia a atribuit rutele exclusiv societăților fostului grup Tirrenia, fără a lansa o procedură de achiziții deschisă, aceasta a încălcat articolul 4 alineatele (1) și (2) din Regulamentul privind cabotajul maritim. În plus, Grandi Navi Veloci precizează că, în cazul în care există concurenți care oferă aceleași servicii pe rutele respective, condițiile stabilite de jurisprudența Analir nu ar fi îndeplinite ([93]).

([90]) Pan Med a oferit exemplul unui calcul al costurilor și al veniturilor pe ruta Ravenna – Catania în 2010, care ar fi avut ca rezultat un profit de 8,3 milioane EUR și, prin urmare, o supracompensație pentru operatorul acestei rute, și anume Tirrenia. Cu toate acestea, Comisia a concluzionat la punctul 259 și la nota de subsol 91 din decizia Tirrenia/CIN din 2020 că, întrucât Tirrenia înregistrase o pierdere pe această rută în 2010, nu a fost necesar să se evalueze în continuare această afirmație nefondată.

([91]) Pan Med a transmis o serie de scrisori autorităților locale municipale și portuare, prin care a solicitat autorizațiile necesare pentru a începe exploatarea acestei rute.

([92]) 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).

([93]) Cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001:107.

(276) În ceea ce privește prioritatea la acostare, Grandi Navi Veloci 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 fostului grup Tirrenia, astfel cum este prevăzut la articolul 19-*ter* alineatul (21) din Decretul-lege nr. 135/2009, constituie, de asemenea, o încălcare a articolului 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim. În continuare, Grandi Navi Veloci a menționat două decizii (*segnalazioni*) adoptate de AGCM în 1995 și 1997 în legătură cu Caremar, 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.

(277) 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 procedurile nu ar fi fost suficient de transparente și necondiționate pentru a exclude existența ajutorului. În plus, Grandi Navi Veloci a susținut că autoritățile italiene au amânat pe termen nedeterminat privatizarea societăților grupului Tirrenia, inclusiv a societăților regionale, în pofida garanțiilor oferite 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). Grandi Navi Veloci a susținut că perspectiva privatizărilor viitoare a fost utilizată ca mijloc de negociere cu Comisia pentru a permite plata compensației pentru obligația de serviciu public către societățile grupului Tirrenia până la sfârșitul anului 2008.

5.5. **Scrisoarea din partea primarului orașului Lipari**

(278) La 2 decembrie 2019, primarul orașului Lipari și autoritățile celorlalte Insule Eoliene, cu excepția Salina ([94]), au transmis o scrisoare în afara termenelor procedurale în care părțile terțe interesate își puteau face cunoscute punctele de vedere cu privire la deciziile din 2011 și 2012.

(279) În această scrisoare, primarul a subliniat importanța sectorului transportului maritim pentru viața de zi cu zi a persoanelor care locuiesc pe Insulele Eoliene. În special, primarul a subliniat că insulele în cauză sunt mult mai mici decât Sardinia sau Sicilia și, din acest motiv, legăturile de cabotaj maritim au o importanță crucială. Primarul a precizat că aceste insule – în special cele mai mici – au nevoie de aceste legături pentru aprovizionarea cu alimente de bază și medicamente. Fără legături fiabile și frecvente, aceste insule ar risca depopularea în masă până când ar deveni nelocuite. În plus, primarul a subliniat că turismul reprezintă activitatea economică esențială a acestor insule și că serviciile eficiente și eficace de transport sunt esențiale pentru turism, în special în sezonul de vârf. În această privință, primarul a precizat că, în special în ceea ce privește navetiștii și locuitorii insulelor, cererea din partea utilizatorilor pentru aceste servicii de transport este relativ mică, dar stabilă în extrasezon, în timp ce, în special în ceea ce privește turiștii, aceasta este mai ridicată în sezonul de vârf. În consecință, legăturile cu Insulele Eoliene necesită sprijin din partea statului, iar retragerea acestuia ar reprezenta un dezastru pentru drepturile și nevoile de bază ale persoanelor care locuiesc pe insulele respective.

6. **INFORMAȚII TRANSMISE DE COMPAGNIA DELLE ISOLE**

(280) La 23 octombrie 2014, CdI a participat la o întâlnire cu Comisia și autoritățile italiene. De asemenea, societatea a transmis trei seturi de informații, toate în afara termenelor procedurale stabilite pentru prezentarea de către părțile terțe interesate a opiniilor lor cu privire la decizia din 2011 și decizia din 2012. CdI nu a transmis niciunul dintre aceste seturi de informații prin completarea formularului obligatoriu de plângere menționat la articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([95]). Cu toate acestea, Comisia va rezuma informațiile transmise în secțiunile următoare, ținând cont de acestea în evaluarea sa.

6.1. **Primul set de informații**

(281) În prima sa scrisoare, transmisă la 8 august 2013 la solicitarea Comisiei, CdI a furnizat date detaliate privind rutele pe care le-a exploatat în perioada 1 august 2012-31 decembrie 2012. Informațiile transmise au inclus, printre alte elemente, o listă a rutelor exploatate, alături de următoarele precizări:

(1) sezonul în care se exploatează ruta respectivă ([96]);

(2) tonajul navelor utilizate;

(3) numărul total de călătorii;

(4) numărul mediu de pasageri și de autoturisme pe călătorie;

(5) volumul mediu de marfă (în metri liniari) pe călătorie;

([94]) Și anume Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi și Alicudi.
([95]) 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).
([96]) În cazul CdI, toate rutele sunt exploatate pe tot parcursul anului.

(6) veniturile totale medii pe călătorie (în EUR);

(7) numărul mediu de angajați și costurile medii (în EUR) pe călătorie ([97]).

(282) În plus, CdI a afirmat că a achiziționat ramura de activitate Siremar în urma unei evaluări efectuate de un expert independent, precum și că nu există continuitate economică cu Siremar în AE.

6.2. **Al doilea set de informații**

(283) În cel de-al doilea set de informații, transmis la 23 și 30 octombrie 2014, CdI a prezentat observații cu privire la contragaranție.

(284) În primul rând, aceasta a precizat că Sicilia a decis să înființeze Mediterranea cu obiective politice și economice clare: sprijinirea comunităților din insulele mici prin furnizarea „internă" a serviciilor de cabotaj maritim și asigurarea capitalului necesar pentru o participare calificată și bine definită la furnizarea acestor servicii. În acest sens, pentru a-și desfășura activitatea, CdI a făcut mai multe oferte de cumpărare pentru Siremar, cele mai recente fiind cele din 9 iunie, 18 iulie și 13 octombrie 2011.

(285) În al doilea rând, aceasta a susținut că atribuirea ramurii de activitate a fost legitimă și a furnizat documente privind procedura de achiziții și litigiile conexe desfășurate la nivel național. CdI a susținut că Siremar în AE și Ministerul Dezvoltării Economice erau la curent cu existența contragaranției și, totuși, au efectuat transferul ramurii de activitate Siremar către CdI, la 10 luni de la atribuirea sa. În special, CdI a transmis Comisiei o hotărâre a Tribunalului de la Roma din 15 aprilie 2014, prin care reclamanții au fost achitați de orice acuzații penale, întrucât Tribunalul a concluzionat că administrația extraordinară avea cunoștință de existența contragaranției din partea Siciliei atunci când a atribuit ramura de activitate în favoarea CdI. Întrucât faptele stabilite în hotărârile definitive pronunțate în cadrul procedurilor penale nu pot fi contestate în cadrul unor proceduri conexe, CdI a susținut că acest lucru a dovedit că contragaranția a fost pe deplin legală și, în același timp, că nu este determinantă pentru rezultatul procedurii de achiziții ([98]).

(286) În al treilea rând, CdI a precizat că Sicilia a oferit contragaranția în calitatea sa de investitor care deține o participație într-o societate, nu în calitate de autoritate publică. Întrucât a fost necesară o contragaranție pentru obținerea garanției din partea Unicredit pentru plățile eșalonate ale prețului de vânzare, toți acționarii săi, inclusiv părțile private Lauro.it S.p.A., Davimar și Isolemar S.r.l, au emis o contragaranție. Pentru prima ofertă a CdI, acestea au făcut acest lucru chiar înainte ca Sicilia să emită propria contragaranție, având în vedere procedurile decizionale mai îndelungate ale unei administrații publice. Într-adevăr, această întârziere a determinat CdI să se bazeze mai întâi pe garanția din partea Commercial Fidi, care, ulterior, avea să fie înlocuită de scrisoarea de confort din partea Unicredit, care includea o clauză suspensivă privind verificarea competențelor contabilului general al Siciliei de a emite contragaranția (a se vedea considerentul 84). Totuși, acest lucru nu ar fi relevant din două motive: în primul rând, comisarul extraordinar nu a ținut seama de acest aspect și a solicitat o nouă rundă de oferte; în al doilea rând, contragaranțiile celorlalte părți erau complete. Prin urmare, CdI a concluzionat că contragaranția din partea Siciliei a reprezentat o tranzacție comercială obișnuită și nu a oferit niciun avantaj CdI sau Unicredit.

6.3. **Al treilea set de informații**

(287) În cea de a treia scrisoare, transmisă la 15 iulie 2015, CdI s-a referit mai întâi la argumentele prezentate de autoritățile italiene cu privire la prețul ramurii de activitate, care îndeplinea criteriul vânzătorului privat, și la discontinuitatea economică dintre Siremar în AE și CdI. CdI a susținut, în special, că Deciziile nr. 5172/2012 și nr. 592/2014 nu au modificat această concluzie, întrucât se concentrau pe un element al procedurii de privatizare, și anume contragaranția din partea Siciliei. Deciziile TAR și CdS nu au avut niciun efect asupra mecanismelor instituite pentru a asigura discontinuitatea economică: obiectul transferului și al serviciilor publice în temeiul noii convenții, astfel cum este definit de legea din 2010 și dispozițiile privind forța de muncă prevăzute la articolul 56 alineatul (3)-*bis*) din Decretul-lege nr. 270/1999. În plus, Sicilia a emis contragaranția, în timp ce administrația extraordinară și Ministerul Dezvoltării Economice au supravegheat transferul ramurii de activitate. Prin urmare, existența unei asemenea contragaranții nu poate pune în discuție legitimitatea procedurii de vânzare. De asemenea, CdI a informat Comisia că diferitele instituții și părți interesate implicate s-au întâlnit la 20 aprilie 2015 pentru a asigura aplicarea corectă a Deciziilor nr. 5172/2012 și nr. 592/2014 ([99]).

([97]) Această precizare a inclus numărul de membri ai echipajului, precum și numărul angajaților auxiliari și al angajaților de pe uscat alocat fiecărei rute.

([98]) CdI a furnizat, de asemenea, informații cu privire la procedurile desfășurate în fața tribunalelor de contencios administrativ din Italia și a informat Comisia că a atacat Decizia nr. 592/2014 a CdS la *Corte di Cassazione* (a se vedea considerentul 96 și nota de subsol 45).

([99]) Acestea au fost: subsecretarul Cabinetului prim-ministrului, Ministerul Dezvoltării Economice, Ministerul Transporturilor, regiunea în cauză, Siremar în AE, SNS și CdI.

(288) În plus, CdI a susținut că garanțiile prevăzute de procedură au asigurat faptul că prețul plătit pentru ramura de activitate Siremar era prețul său real de piață după acordarea ajutorului, ceea ce înseamnă că valoarea unui astfel de ajutor era deja inclusă efectiv în prețul de vânzare ([100]). În baza acestei interpretări, vânzătorul ar fi păstrat avantajul oricărui ajutor de stat, întrucât prețul de piață al activelor sale era în mod corespunzător mai ridicat și, prin urmare, cumpărătorul nu ar fi obligat să ramburseze ajutorul respectiv. Prin urmare, niciun ordin de recuperare care ar putea viza Siremar în AE nu ar trebui extins la cumpărătorul ramurii de activitate Siremar.

7. OBSERVAȚIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE ȘI COMUNICĂRILE DE INFORMAȚII TRANSMISE DE PĂRȚILE INTERESATE

(289) Comisia a transmis Italiei observațiile și comunicările de informații rezumate în secțiunile 5 și 6. Cu toate acestea, Italia a prezentat observații numai cu privire la cea de a doua comunicare de informații a SNS (a se vedea secțiunea 5.2.2), prin scrisoarea din 13 mai 2015.

(290) În special, Italia a precizat că, în ultima etapă a procedurii de vânzare, cu termenul la 13 octombrie 2011, comisarul extraordinar a recomandat în mod explicit ofertanților să nu prezinte oferte susținute de vreo garanție care încalcă normele privind ajutoarele de stat. În consecință, CdI și-a prezentat oferta împreună cu scrisoarea de confort din partea Unicredit, care nu a inclus nicio referire la o contragaranție din partea Siciliei, deși a condiționat în continuare valabilitatea scrisorii de confort de alte aspecte ([101]). Prin urmare, ministerul a autorizat procedura plecând de la premisa că normele de procedură au fost pe deplin respectate.

(291) Italia a susținut, de asemenea, că majorarea de capital a fost efectuată de Mediterranea *pari passu* cu ceilalți acționari privați ai CdI și că, din acest motiv, nu a implicat niciun ajutor de stat. În plus, Italia a reiterat faptul că acțiunile deținute de Sicilia erau diferite din punct de vedere juridic de cele ale acționarilor privați ai CdI, limitându-se astfel în mod strict influența acesteia în cadrul societății.

8. EVALUARE

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

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

(293) 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 toate condițiile menționate mai sus. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:

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

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

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

(d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(294) În primul rând, Comisia precizează că noua convenție ar trebui evaluată împreună cu privatizarea ramurii de activitate Siremar. 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 Siremar o serie de active (în principal nave) necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractul respectiv de servicii publice.

(295) În al doilea rând, Comisia precizează că, la momentul adoptării prezentei decizii, autoritățile italiene și CdI reziliaseră deja atât contractul de vânzare, cât și noua convenție pe care le încheiaseră. Aceasta din urmă, împreună cu ramura de activitate Siremar, a fost transferată ulterior către SNS. Într-adevăr, astfel cum se descrie în considerentele 99 și 100, atribuirea inițială a noii convenții și a ramurii de activitate Siremar în favoarea CdI a fost anulată în totalitate și ambele au fost atribuite, în cele din urmă, în favoarea SNS la 11 aprilie 2016. În plus, întrucât atribuirea noii convenții și vânzarea ramurii de activitate sunt intrinsec legate una de cealaltă, nu este posibilă evaluarea vreuneia dintre cele două măsuri în mod separat, nici măcar pentru o perioadă limitată de timp. În acest context, finalizarea investigației privind atribuirea inițială a noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar în favoarea CdI în perioada 1 august 2012-10 aprilie 2016 ar fi în mod logic imposibilă, deoarece ar echivala cu evaluarea aceleiași proceduri de două ori (o dată pentru atribuirea

([100]) Societatea a făcut trimitere la Hotărârea din 20 septembrie 2001, Banks, C-390/98, EU:C:2001:456 și la Hotărârea din 29 aprilie 2004, Germania/Comisia, C-277/00, EU:C:2004:238.

([101]) Cele două condiții au fost următoarele: CdI trebuia să câștige procedura de achiziții în legătură cu ramura de activitate, iar contractul de vânzare trebuia semnat până la 31 decembrie 2011.

intermediară în favoarea CdI și încă o dată pentru atribuirea definitivă în favoarea SNS) ([102]). Prin urmare, prezenta decizie va evalua numai atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar de către Siremar în AE în favoarea SNS. Întrucât noua convenție, în vigoare de la 11 aprilie 2016, conținea, în esență, aceiași termeni și aceleași condiții precum cea aplicată în perioada 1 august 2012-10 aprilie 2016 și întrucât ramura de activitate a fost, de asemenea, în esență, aceeași, Comisia a integrat toate informațiile relevante pe care le-a colectat în cursul procedurii oficiale de investigare privind perioada 1 august 2012-10 aprilie 2016 în evaluarea atribuirii noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar în favoarea SNS.

(296) În sfârșit, Comisia constată că prioritatea la acostare, care se aplică doar rutelor aferente serviciului public, este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Siremar și achizitorul acesteia, SNS. Prin urmare, această măsură va fi evaluată împreună cu compensația pentru obligația de serviciu public acordată acestor societăți (a se vedea secțiunile 8.1.1, 8.1.3 și 8.3.1).

8.1.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Siremar și Italia*

8.1.1.1. Resursele de stat

(297) Pentru a fi încadrată ca ajutor de stat, o măsură trebuie să fie imputabilă statului și acordată direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat.

(298) Siremar 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 Siremar este plătită de stat din bugetul propriu. Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Siremar este imputabilă statului și este plătită prin intermediul resurselor de stat.

(299) Comisia ia act de faptul că, potrivit Italiei, toți operatorii de servicii de transport cu feribotul plătesc taxe obișnuite pentru acostare către autoritățile portuare relevante, dar Siremar nu a plătit și nu plătește 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, aceasta este imputabilă statului (a se vedea considerentul 131).

8.1.1.2. Selectivitatea

(300) Pentru a fi încadrată ca ajutor de stat, o măsură trebuie să fie selectivă. Compensația pentru obligația de serviciu public în legătură cu furnizarea serviciilor maritime în cauză este acordată doar Siremar, prin urmare este selectivă. Având în vedere că prioritatea la acostare a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar, această facilitate este, de asemenea, selectivă.

8.1.1.3. Avantajul economic

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

(302) În special, în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark ([103]), Curtea de Justiție a statuat că nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE o intervenție a statului considerată drept o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor furnizate de întreprinderile beneficiare în executarea 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.

(303) 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:

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

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

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

([102]) În orice caz, Comisia precizează că CdI se află în prezent în lichidare și este inactivă. Prin urmare, investigația cu privire la orice ajutor acordat acesteia ar fi lipsită de obiect (se vedea considerentele 408 și 413).

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

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

(304) Comisia a specificat modul în care aplică criteriile Altmark în cadrul comunicării sale privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general („comunicarea privind SIEG”) ([104]).

(305) Întrucât criteriile Altmark trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, în cazul în care vreunul dintre aceste criterii nu este îndeplinit, Comisia ar concluziona că măsura supusă evaluării oferă un avantaj economic beneficiarului. În continuare, Comisia va evalua mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.

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

(307) Siremar nu a fost aleasă ca urmare a unei proceduri de achiziții publice în cazul niciuneia dintre prelungirile convenției inițiale din perioada 1 ianuarie 2009-31 iulie 2012. Italia 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.

(308) Mai mult, autoritățile italiene nu au furnizat Comisiei nicio informație care să sugereze că valoarea compensației a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dispunând de mijloacele de transport corespunzătoare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Italia a susținut doar că valoarea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Siremar a scăzut semnificativ începând din 2010, după introducerea valorii maxime a compensației stabilite prin legea din 2009. Totuși, Italia nu a demonstrat că valoarea costurilor suportate de Siremar pentru îndeplinirea obligațiilor sale de serviciu public era în concordanță cu cea a costurilor unei întreprinderi tipice, bine gestionate și dispunând de mijloace de transport adecvate.

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

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

(311) Cu privire la prioritatea la acostare, Comisia amintește, mai întâi, că autoritatea italiană de concurență, AGCM, a considerat, cel puțin de două ori, că această măsură are o valoare economică (a se vedea considerentul 276). Cu toate acestea, Siremar nu plătește nicio taxă pentru prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 226). Mai mult, Comisia observă faptul că prioritatea la acostare poate, cel puțin în teorie, să diminueze costurile operatorului (de exemplu, pentru că acostarea garantată ar putea reduce timpul de așteptare în porturi și, prin urmare, ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul) sau să sporească veniturile acestuia (de exemplu, pentru că anumite intervale orare ar putea atrage o cerere mai mare din partea 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 servicii de transport cu feribotul care beneficiază de această măsură. Chiar dacă aceste efecte s-ar materializa doar în circumstanțe rare sau ar fi limitate, prioritatea la acostare ar putea, totuși, să constituie un avantaj economic acordat Siremar.

8.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale

(312) 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 ([105]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([106]).

([104]) JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

([105]) 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.

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

(313) 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 ([107]) și a Regulamentului privind cabotajul maritim, care liberalizează piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. 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. Din aceleași motive, respectiva concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

8.1.1.5. Concluzie

(314) Întrucât toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt îndeplinite, Comisia concluzionează că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale și prioritatea la acostare constituie ajutor de stat acordat Siremar.

8.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent

(315) Comisia reamintește că, 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”. Într-adevăr, articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că proiectele care urmăresc să instituie 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 ([108]).

(316) Siremar în AE consideră că, în cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public acordată Siremar până în 2008 inclusiv ar fi considerată ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, acest lucru s-ar aplica, de asemenea, în cazul compensației plătite în temeiul prelungirii convenției inițiale (considerentul 237). Comisia constată că respectiva compensație plătită Siremar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public de transport maritim până în 2008 a fost evaluată în decizia privind grupul Tirrenia din 2020 și a fost, într-adevăr, clasificată drept ajutor existent (a se vedea considerentul 19).

(317) Cu toate acestea, în conformitate cu poziția instanțelor europene ([109]), Comisia consideră că modificarea (și anume prelungirea) duratei unei scheme de ajutor care avea o dată de expirare clară (în acest caz, 31 decembrie 2008) este suficientă pentru a-l transforma într-un ajutor nou, indiferent dacă au fost sau nu modificate și alte caracteristici ale măsurii. Pe această bază, Comisia concluzionează că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită în temeiul prelungirilor succesive ale convenției inițiale ar trebui considerată ajutor nou. Argumentele prezentate de Siremar în AE ar trebui, prin urmare, să fie respinse.

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

8.1.2. *Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar*

(319) 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 Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(320) În decizia din 2010, Comisia a declarat compatibil cu piața internă ajutorul pentru salvare notificat care fusese acordat Siremar. 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 de lichidare), fie o dovadă că împrumutul a fost restituit integral și/sau că garanția a încetat.

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

(322) Italia nu a prezentat Comisiei un plan de restructurare (sau de lichidare) până la acea dată. La 11 iulie 2011, garanția a fost executată de BIIS, iar Siremar a devenit debitor al statului (a se vedea considerentul 63). La 18 septembrie 2012, Siremar a restituit statului suma datorată (a se vedea considerentul 65). Până la această din urmă dată, Siremar a continuat să beneficieze pe deplin de măsura de ajutor pentru salvare.

(323) 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.

([107]) 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).

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

([109]) 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.

(324) 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 Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.1.3. *Atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS, majorarea capitalului CdI și contragaranția*

(325) Pentru a concluziona dacă atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare constituie un avantaj pentru SNS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze respectarea criteriilor Altmark (a se vedea considerentele 301-304).

8.1.3.1. Criteriul Altmark 1

(326) Comisia reiterează faptul că nu există o definiție uniformă și precisă a unui serviciu care poate constitui un SIEG în temeiul dreptului Uniunii, fie în sensul primului criteriu Altmark, fie în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE. 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."

(327) 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 se asigura că interesul public este protejat atunci când forțele pieței nu sunt suficiente pentru a garanta că serviciile sunt furnizate la nivelul sau în condițiile necesare.

(328) 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 („orientările maritime") ([110]).

(329) 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."

(330) Articolul 2 punctul 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.

(331) 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.

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

(332) 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 regulate care nu poate fi asigurat doar prin acțiunea forțelor pieței ([111]). Comunicarea referitoare la interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim ([112]) confirmă faptul că „[e]ste responsabilitatea statelor membre (inclusiv a autorităților locale și regionale, unde este cazul) și nu a armatorilor să stabilească rutele care necesită obligații ale serviciului public. În mod special, obligațiile aferente serviciului public pot fi aplicate pentru serviciile (regulate) de cabotaj insular în cazul imposibilității pieței de a furniza servicii adecvate." De asemenea, articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul privind cabotajul maritim definește obligațiile aferente serviciilor publice 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.

(333) În conformitate cu jurisprudența ([113]), pentru a verifica dacă există o nevoie reală de serviciu public și dacă utilizarea unui contract de servicii publice (și anume o nouă convenție) a fost necesară și proporțională și, prin urmare, dacă primul criteriu Altmark este îndeplinit, Comisia va evalua:

(1) dacă a existat cerere din partea utilizatorilor;

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

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

(1) Cererea din partea utilizatorilor

(334) În acest caz, CdI și, ulterior, SNS au fost însărcinate cu furnizarea de servicii mixte de transport de pasageri și de marfă, precum și cu furnizarea exclusivă de servicii de transport de pasageri cu nave de mare viteză pe mai multe linii. Obligațiile de serviciu public impuse CdI și, ulterior, SNS vizează legăturile de transport maritim care trebuie exploatate, 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 (și anume tarife mai reduse pentru locuitorii insulelor mai mici și tarife mai ridicate pentru alți pasageri).

(335) Astfel cum s-a menționat în considerentul 184, Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în noua convenție în principal pentru (i) a asigura continuitatea teritorială dintre Sicilia și insulele sale mai mici 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.

(336) Înainte ca CdI să fie însărcinată inițial cu exploatarea legăturilor maritime, astfel cum s-a stabilit în noua convenție, aceste rute erau exploatate de Siremar 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 ([114]). Atunci când au atribuit noua convenție în 2012, autoritățile italiene și, în special, Sicilia au considerat că aceste servicii au continuat să fie necesare pentru a satisface cererea din partea utilizatorilor.

(337) Pentru a ilustra cererea reală de servicii din partea utilizatorilor, Italia a furnizat statistici care arată că, în 2010, Siremar a transportat 1 342 402 pasageri și 311 114,50 metri liniari de marfă pe cele cinci grupuri de rute combinate. În 2011, aceste cifre au fost de 1 332 400 și, respectiv, 290 704,70. Acest lucru arată că, în cursul celor doi ani înainte ca CdI să fie însărcinată cu obligațiile sale de serviciu public, a existat o cerere globală semnificativă pentru servicii de transport maritim pe rutele respective.

(338) Cu toate acestea, pentru a stabili existența unei cereri reale din partea utilizatorilor pe fiecare dintre cele douăzeci de rute în cauză, este necesară o evaluare mai detaliată. În acest scop, Italia a furnizat statistici pentru fiecare rută în parte pentru perioada 2007-2019 ([115]). Aceste statistici includ numărul total de pasageri sau de metri liniari de marfă transportați pe an, permițând calculul unor valori medii pentru fiecare călătorie. Cu titlu de exemplu, tabelul 5 prezintă doi indicatori de acest fel pentru anii 2010 și 2019. Aceste cifre arată că, pe parcursul celor doi ani, peste o sută de pasageri au fost transportați în cadrul majorității călătoriilor dus-întors pe rutele în cauză. În 2010, peste o sută de pasageri au fost transportați doar pe patru rute, în timp ce, în 2019, doar pe trei rute.

([111]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza C-205/99, Analir și alții, ECLI:EU:C:2001:107.
([112]) Comunicare a Comisiei privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 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.
([113]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza T-454/13, SNCM/Comisia, ECLI:EU:T:2017:134, punctele 130 și 134.
([114]) În plus, Comisia observă că cele cinci grupuri de rute erau exploatate cu o anumită formă de compensație publică încă din anii 1950.
([115]) Italia a furnizat doar estimări pentru 2015 care nu au fost validate de un consultant extern potrivit noii convenții și niciun fel de date pentru perioada 1 ianuarie-15 aprilie 2016, perioadă în care CdI se pregătea pentru returnarea ramurii de activitate către Siremar în AE, și nici pentru perioada 1 ianuarie 2011-30 iulie 2012, perioadă în care Siremar în AE îndeplinea obligațiile de serviciu public.

Comisia observă că numărul redus de pasageri pe rutele individuale respective poate fi explicat prin populațiile scăzute și dimensiunile mici ale insulelor în cauză, precum și prin călătoriile relativ scurte și frecvente, care sunt necesare pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale locuitorilor insulelor respective. De asemenea, Comisia a analizat statisticile pentru fiecare rută în parte pentru fiecare an până la sfârșitul anului 2019 ([116]). Comisia precizează că, de-a lungul anilor, au existat fluctuații ale numărului de călătorii și de pasageri pe diferitele linii. Cu toate acestea, acest lucru se datorează faptului că este vorba despre insule foarte mici, cu o infrastructură portuară limitată, care sunt relativ apropiate unele de altele. Acest lucru impune necesitatea ajustării frecvente a orarelor de circulație pentru a răspunde nevoilor locale (cum ar fi modelele de navetă în scopuri educaționale sau profesionale) și pentru a atenua orice probleme cu privire la legăturile asigurate (de exemplu, în cazul în care o dană este în curs de întreținere și poate găzdui doar nave mai mici sau mai puține nave în același timp, o rută din cadrul unui grup nu poate fi exploatată pentru o anumită perioadă, în timp ce alte rute din cadrul respectivului grup ar putea fi exploatate cu o frecvență mai mare). Cu toate acestea, pe baza datelor de care dispune Comisia, nu există indicii potrivit cărora cererea din partea utilizatorilor pe orice rută sau grup de rute ar fi dispărut sau a dispărut efectiv.

		Numărul mediu de pasageri/călătorie ([117])		**Cantitatea medie de marfă/călătorie** ([118])	
Rute pentru servicii mixte		**2010**	**2019**	**2010**	**2019**
Grupul Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli	C/1	[…]	[…]	[…]	[…]
	C/2	[…]	[…]	[…]	[…]
	C/3	[…]	[…]	[…]	[…]
	C/4	[…]	[…]	[…]	[…]
	C/6	[…]	[…]	[…]	[…]
Grupul Palermo – Ustica	D/1	[…]	[…]	[…]	[…]
Grupul Trapani – Insulele Egadi	D/2	[…]	[…]	[…]	[…]
	D/3	[…]	[…]	[…]	[…]
Grupul Trapani – Pantelleria	D/4	[…]	[…]	[…]	[…]
Grupul Trapani – Insulele Pelagie	D/5	[…]	[…]	[…]	[…]

		Numărul mediu de pasageri/călătorie	
Rute destinate exclusiv transportului de pasageri		**2010**	**2019**
Grupul Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli	ALC/2	[…]	[…]
	ALC/2 bis	[…]	[…]
	ALC/3	[…]	[…]
	ALC/4	[…]	[…]
	ALC/6	[…]	Nu se aplică ([119])
Grupul Palermo – Ustica	ALD/1	[…]	[…]
Grupul Trapani – Insulele Egadi	ALD 2/3	[…]	[…]
	ALD 2/3 bis	[…]	[…]

Tabelul 5 – Statistici privind cererea din partea utilizatorilor pentru anii 2010 (rute exploatate de Siremar) și 2019 (rute exploatate de SNS)

([116]) Cu titlu de exemplu, Table 5 include statisticile pentru fiecare rută în parte pentru 2019. Din rațiuni de concizie, Comisia nu raportează cifrele pentru toți ceilalți ani în care CdI sau SNS a furnizat serviciul în cauză.
([117]) Numărul total de pasageri împărțit la numărul total de călătorii dus-întors în perioada respectivă.
([118]) Cantitatea totală de marfă (în metri liniari) împărțită la numărul total de călătorii dus-întors în perioada respectivă.
([119]) Începând cu 1 septembrie 2016, ruta a fost transformată în două servicii suplimentare „ALC/2” (primul segment) și „ALC/2 bis” (retur).

(339) Pentru a demonstra că cererea din partea utilizatorilor a continuat să existe atunci când CdI și, ulterior, SNS au început să exploateze rutele în temeiul noii convenții, Italia a furnizat statistici suplimentare. Cifrele din tabelul 6 arată faptul că, începând din 2013, CdI și, ulterior, SNS au transportat mai mulți pasageri și cantități mai mari de marfă decât a transportat Siremar în 2010 și în 2011 (a se vedea considerentul 337). Deși au existat unele fluctuații de-a lungul timpului, aceste cifre confirmă faptul că cererea din partea utilizatorilor a continuat să existe și chiar a crescut în ultimii ani.

	Nr. de pasageri transportați	**Marfa transportată (în metri liniari)**
2012 (august-decembrie)	[…]	[…]
2013	[…]	[…]
2014	[…]	[…]
2015 ([120])	[…]	[…]
2016 (aprilie-decembrie) ([121])	[…]	[…]
2017	[…]	[…]
2018	[…]	[…]
2019	[…]	[…]

Tabelul 6 – Statistici pentru anii 2012-2019 (rute pentru servicii mixte și rute destinate exclusiv transportului de pasageri, exploatate de CdI și SNS)

(340) Comisia consideră că statisticile de mai sus (a se vedea considerentele 337, 338 și 339) demonstrează în mod clar că există o cerere reală de servicii de transport de pasageri și de marfă pe fiecare dintre cele douăzeci de rute aferente serviciului public în cauză, grupate în cinci grupuri. Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii răspund unei cereri autentice din partea utilizatorilor și vizează, prin urmare, nevoi publice reale.

(2) Existența unei disfuncționalități a pieței

(341) 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 ([122])". Prin urmare, Comisia trebuie să examineze dacă serviciul ar fi inadecvat, având în vedere cerințele de serviciu public impuse de către statul membru prin noua convenție, în cazul în care furnizarea acestuia ar fi lăsată pe seama forțelor pieței. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită".

(342) Comisia a analizat deja în deciziile anterioare dacă a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestor grupuri de rute. În special, în decizia sa din 2004, Comisia a observat că, în ceea ce privește Siremar, niciunul dintre operatorii privați italieni care își desfășurau activitatea în cadrul grupurilor de rute deservite de operatorul public (de atunci) nu a furnizat servicii comparabile pe tot parcursul anului, capabile să îndeplinească toate cerințele de serviciu public prevăzute în planurile pe cinci ani ([123]). Această constatare se referă la perioada 1992-2008 și nu este pusă sub semnul întrebării de hotărârea din 2009 care a anulat decizia din 2004 și nici de decizia privind grupul Tirrenia din 2020, care a concluzionat că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Siremar a fost ajutor existent.

(343) Cu toate acestea, în decizia sa din 2012, Comisia a observat că, în perioada care a precedat prima atribuire a noii convenții, alți operatori furnizau servicii regulate pe rutele relevante ([124]). La momentul respectiv, Italia argumentase că Sicilia, prin intermediul mai multor proceduri de achiziții, selectase acești alți operatori pentru a exploata servicii publice suplimentare în baza unor contracte separate. Înainte de a proceda la evaluarea sa, Comisia constată următoarele aspecte.

([120]) Cifrele pentru 2015 nu au fost validate de un consultant extern, la fel ca în cazul celorlalți ani, ci au fost pregătite *ex post* de autoritățile italiene pe baza documentației furnizate de CdI.

([121]) Italia nu a furnizat niciun fel de date pentru perioada 1 ianuarie-10 aprilie 2016. Italia susține că aceste statistici nu au fost colectate deoarece, la momentul respectiv, CdI se afla în curs de pregătire a transferului ramurii de activitate înapoi către Siremar în AE.

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

([123]) A se vedea considerentul 135 din decizia din 2004.

([124]) A se vedea considerentele 101-103 și 201 din decizia din 2012.

(344) În primul rând, această evaluare se limitează la situația concurențială a pieței în anii dinainte de iulie 2012, întrucât aceasta a fost perioada relevantă pentru autoritățile italiene în ceea ce privește definirea obligațiilor de serviciu public. Deși noua convenție impune obligații specifice de serviciu public în ceea ce privește tarifele care trebuie percepute (inclusiv tarife reduse pentru locuitorii insulelor mai mici), Italia nu a justificat necesitatea serviciului public, susținând faptul că CdI și, ulterior, SNS trebuia să mențină tarifele la un nivel mai scăzut decât cele percepute de ceilalți operatori. În cursul investigației, Italia a susținut mai degrabă că, în măsura în care alți operatori au furnizat servicii de transport cu feribotul pe rutele exploatate de CdI și, ulterior, de SNS, aceste servicii concurente ar fi diferite în ceea ce privește continuitatea și frecvența pe tot parcursul anului, nu ar fi echivalente (în ceea ce privește porturile sau tipul de servicii, de exemplu, servicii destinate exclusiv pasagerilor în loc de servicii mixte), nu ar fi de aceeași calitate sau ar fi, de asemenea, subvenționate prin contracte separate. Prin urmare, Comisia nu a efectuat o analiză comparativă a tarifelor percepute de toți operatorii pe rutele în cauză. Dimpotrivă, Comisia s-a concentrat asupra posibilelor diferențe în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea (a se vedea considerentul 330), precum și asupra existenței vreunor subvenții pentru operatorii concurenți în temeiul unor contracte separate.

(345) În al doilea rând, serviciile comparabile oferite de alți operatori în cadrul grupurilor de rute definite în noua convenție au fost, de asemenea, furnizate în cadrul unor regimuri de compensație publice, ca SIEG complementare definite de Sicilia ([125]). În principiu, prezența altor furnizori de SIEG în cadrul grupurilor de rute stabilite în noua convenție nu pune sub semnul întrebării valabilitatea SIEG pentru aceste grupuri, ci o consolidează, deoarece sugerează că nevoia acestor legături a fost atât de puternică și/sau de variată încât numai mai mulți operatori au putut să o satisfacă. Într-adevăr, faptul că alți operatori sunt prezenți în cadru unui anumit grup de rute nu poate constitui un indiciu că respectivul grup de rute poate fi deservit în mod adecvat numai prin forțele pieței, în cazul în care acești alți operatori primesc, de asemenea, compensații publice în temeiul unor contracte separate pentru a-și oferi serviciile.

(346) În al treilea rând, Italia a identificat 20 de rute în cadrul a cinci grupuri sau rețele de legături care urmau să fie incluse în noua convenție ([126]). Comisia observă că, în conformitate cu secțiunea 5.5.3 din Comunicarea privind interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim ([127]), „[s]tatele membre doresc, adeseori, să adune rutele de servicii publice spre și dinspre insule diferite într-un singur grup pentru a genera economii de scară și pentru a atrage operatori. *Grupurile ca atare nu încalcă legislația UE, cu condiția ca gruparea să nu conducă la discriminare și să nu producă distorsiuni inutile ale pieței*. Dimensiunea cea mai potrivită a grupurilor ar trebui să fie decisă ținând cont de cea mai adecvată sinergie care urmează să fie realizată pentru îndeplinirea nevoilor esențiale în materie de transport”.

(347) În acest caz, rutele au fost grupate geografic în scopuri de planificare, pentru a identifica eventualele lacune sau suprapuneri și pentru a asigura un set coerent și complet de legături pentru locuitorii acestor insule, atât cu Sicilia, cât și cu celelalte insule, în special cu cele relativ mai mari. Într-adevăr, Table 3 arată că rutele din cadrul fiecărui grup se suprapun frecvent și se completează reciproc ([128]). Având în vedere prezența anumitor servicii esențiale, precum școlile, magazinele alimentare mari și serviciile medicale specializate, numai în Sicilia sau pe insulele relativ mai mari, Italia a ales să încredințeze grupuri de rute în locul rutelor individuale. Într-adevăr, deși operatorii privați oferă unele legături între insulele relativ mai mari (de exemplu, Lipari și Pantelleria) și Sicilia, aceștia nu oferă legături către și între toate insulele pe tot parcursul anului. Având în vedere necesitatea de a asigura legături între mai multe insule mici din locuri diferite și, uneori, relativ îndepărtate, Comisia consideră că Italia nu a comis o eroare vădită în identificarea celor cinci grupuri, care cuprind una sau mai multe rute, în funcție de caracteristicile insulei sau ale arhipelagului în cauză. Din aceste motive, având în vedere circumstanțele specifice ale acestui caz, Comisia nu a evaluat fiecare legătură individuală, ci s-a concentrat asupra fiecărui grup ca set coerent de legături spre, dinspre și în interiorul unui arhipelag sau al unei insule.

(348) În acest context, pe baza situației concurențiale care a precedat momentul primei atribuiri din 30 iulie 2012 și pe baza observațiilor părților interesate (a se vedea secțiunea 5), Comisia a analizat fiecare grup de rute pentru a se asigura că Italia nu a comis o eroare vădită atunci când a stabilit existența unei disfuncționalități a pieței:

— Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli. CdI a exploatat și SNS exploatează cinci rute deservite de nave feribot și cinci rute deservite de nave de mare viteză, care leagă Insulele Eoliene de Sicilia și de continent ([129]). În acest grup, în perioada 2009-2012, concurenții au fost Ustica Lines, NGI, SNAV și Alilauro. Ustica Lines și NGI au

([125]) Întrucât serviciile oferite de ceilalți operatori nu intră în domeniul de aplicare al prezentei decizii, Comisia nu va prezenta observații cu privire la măsura în care serviciile lor constituie SIEG autentice.

([126]) Pentru detalii cu privire la rute și frecvențe, a se vedea Table 3. Aceste frecvențe au fost în mare măsură aceleași în perioada de prelungire (2009-2012), cu diferențe minore pe câteva rute individuale și/sau în câteva perioade ale anului.

([127]) A se vedea nota de subsol 112.

([128]) Orarul rutelor individuale dintr-un grup poate fi, de asemenea, modificat în timp – a se vedea nota de subsol 119.

([129]) Trebuie reținut faptul că, începând cu 1 septembrie 2016, SNS exploatează numai patru rute de mare viteză diferite (a se vedea nota de subsol 119).

exploatat rute pe tot parcursul anului, legând Milazzo de Insulele Eoliene, în baza compensației publice acordate prin contracte separate: Ustica Lines a furnizat servicii de transport cu nave de mare viteză pe două rute, în timp ce NGI a furnizat un serviciu mixt pe o singură rută. SNAV și Alilauro au exploatat un serviciu de transport cu nave rapide numai în sezonul de vârf pe rutele care leagă Napoli și Insulele Eoliene, fără a beneficia de compensație publică. În primul rând, Comisia observă că acești concurenți nu au oferit servicii comparabile cu cele ale CdI și, ulterior, ale SNS în ceea ce privește rutele acoperite, frecvența și capacitatea. Dimpotrivă, aceste societăți și-au desfășurat activitatea doar pe una sau două rute, oferind servicii mult mai limitate din punctul de vedere al capacității și al orarelor de circulație. În special, NGI a furnizat servicii de transport cu feribotul prin intermediul unor nave supuse unor cerințe diferite în materie de capacitate. În ceea ce privește SNAV și Alilauro, serviciile acestora nu au vizat o legătură cu Milazzo, întrucât rutele lor au asigurat numai legătura dintre Napoli și Insulele Eoliene, precum și legături între aceste insule. În plus, acești operatori privați nu deserveau aceste rute în extrasezon. Ca atare, aceste servicii nu sunt comparabile cu cele furnizate mai întâi de CdI și, ulterior, de SNS în temeiul noii convenții. Pan Med a afirmat că societățile concurente au oferit servicii similare în cadrul acestui grup (a se vedea considerentul 272). Cu toate acestea, Pan Med nu a identificat aceste societăți concurente și nici nu a demonstrat motivul pentru care consideră că serviciile lor erau similare sau comparabile cu cele furnizate de CdI și, ulterior, de SNS. În acest context, Comisia observă că toți operatorii care furnizează servicii pe tot parcursul anului pe aceste linii au furnizat serviciile respective în baza compensației publice. Acest lucru, împreună cu contextul geografic și demografic al acestor insule (cu o populație cuprinsă între aproximativ 100 de locuitori în Alicudi și aproximativ 10 700 de locuitori în Lipari), ilustrează faptul că numai forțele pieței nu au fost suficiente pentru a pune la dispoziție nivelul de legături necesare pentru asigurarea continuității teritoriale. Comisia concluzionează așadar că niciun alt operator, ținând seama doar de propriul interes comercial, nu ar fi furnizat servicii la nivelul cerut de noua convenție. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestui grup de rute;

— Trapani – Insulele Egadi. CdI a exploatat și SNS exploatează două rute deservite de nave feribot și patru rute deservite de nave de mare viteză ([130]). De asemenea, Ustica Lines și Traghetti delle Isole ([131]) au exploatat, pe tot parcursul anului, rute care leagă Insulele Egadi de Sicilia, oferind servicii de transport cu nave de mare viteză și, respectiv, de transport cu feribotul. În primul rând, Comisia observă că Ustica Lines și Traghetti delle Isole au fost compensate de Sicilia pentru furnizarea acestor servicii în baza unor contracte separate. În plus, pentru Traghetti delle Isole, frecvența impusă a fost diferită de cea asigurată de CdI și, ulterior, de SNS, întrucât Traghetti delle Isole nu trebuia să ofere legături zilnice precum CdI și, ulterior, SNS. De asemenea, Traghetti delle Isole a furnizat servicii de transport cu feribotul prin intermediul unor nave supuse unor cerințe de capacitate diferite, care includeau, de exemplu, transportul de mărfuri periculoase. Pentru Ustica Lines, frecvența impusă a fost similară cu cea asigurată de CdI și, ulterior, de SNS (mai multe legături pe zi). Cu toate acestea, Ustica Lines a furnizat servicii prin intermediul unor nave supuse unor cerințe diferite în materie de capacitate. În acest context, Comisia observă că toți operatorii care furnizează servicii pe tot parcursul anului pe aceste linii au furnizat serviciile respective în baza compensației publice. Acest lucru, împreună cu contextul geografic și demografic al acestor insule (populația totală din Favignana, Levanzo și Marettimo se ridică la aproximativ 4 300 de locuitori), ilustrează faptul că numai forțele pieței nu au fost suficiente pentru a pune la dispoziție nivelul de legături necesare pentru asigurarea continuității teritoriale. Comisia concluzionează așadar că niciun alt operator, ținând seama doar de propriul interes comercial, nu ar fi furnizat servicii la nivelul cerut de noua convenție. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestui grup de rute;

— Porto Empedocle – Insulele Pelagie. CdI a furnizat și SNS furnizează atât servicii de transport cu feribotul, cât și servicii de transport cu nave de mare viteză pe tot parcursul anului. Ustica Lines a fost singurul alt operator care a furnizat servicii de transport cu nave de mare viteză pe tot parcursul anului pe ruta respectivă, cu un serviciu suplimentar de transport cu nave de mare viteză în sezonul de vârf. În primul rând, Comisia observă că Ustica Lines a fost compensată de Sicilia pentru furnizarea acestor servicii în temeiul unui contract separat. În plus, Ustica Lines a furnizat un serviciu destinat exclusiv pasagerilor, fără a transporta marfă, și cu o frecvență diferită. Ca atare, serviciile sale nu sunt comparabile cu serviciile furnizate de CdI și, ulterior, de SNS în temeiul noii convenții. În acest context, Comisia observă că singurul operator care furnizează servicii pe tot parcursul anului în cadrul acestui grup de rute a furnizat serviciile respective în baza compensației publice. Acest lucru, împreună cu contextul geografic și demografic al acestor insule (populația totală din Linosa și Lampedusa se ridică la aproximativ 6 500 de locuitori), ilustrează faptul că numai forțele pieței nu au fost suficiente pentru a pune la dispoziție nivelul de legături necesare pentru asigurarea continuității teritoriale. Comisia concluzionează așadar că niciun alt operator, ținând seama doar de propriul interes comercial, nu ar fi furnizat servicii la nivelul cerut de noua convenție. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestui grup de rute;

([130]) În cursul perioadei de prelungire, cele patru rute de mare viteză au fost incluse în două grupuri în scopuri de raportare.
([131]) În prezent, se află sub coordonarea și controlul grupului Caronte & Tourist.

— Trapani – Pantelleria. CdI a furnizat și SNS furnizează servicii de transport cu feribotul pe tot parcursul anului. Traghetti delle Isole a fost singurul alt operator care a furnizat servicii de transport cu feribotul pe tot parcursul anului pe ruta respectivă. În primul rând, Comisia observă că Traghetti delle Isole a fost, de asemenea, compensată de Sicilia pentru furnizarea acestor servicii în baza unor contracte separate. În plus, Traghetti delle Isole a furnizat servicii de transport cu feribotul cu frecvență similară celei asigurate de CdI și SNS prin intermediul unor nave supuse unor cerințe de capacitate diferite, care includeau, de exemplu, transportul de mărfuri periculoase. Pan Med a afirmat că societățile concurente au oferit servicii similare în cadrul acestui grup (a se vedea considerentul 272). Cu toate acestea, Pan Med nu a identificat aceste societăți concurente și nici nu a demonstrat motivul pentru care consideră că serviciile lor erau similare sau comparabile cu cele furnizate de CdI și, ulterior, de SNS. În acest context, Comisia observă că singurul alt operator care furnizează servicii pe tot parcursul anului pe această linie a furnizat serviciile respective în baza compensației publice. Acest lucru, împreună cu contextul geografic și demografic al insulei Pantelleria (o insulă mică cu aproximativ 7 800 de locuitori), ilustrează faptul că numai forțele pieței nu au fost suficiente pentru a pune la dispoziție nivelul de legături necesare pentru asigurarea continuității teritoriale. Comisia concluzionează așadar că niciun alt operator, ținând seama doar de propriul interes comercial, nu ar fi furnizat servicii la nivelul cerut de noua convenție. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestui grup de rute;

— Palermo – Ustica. CdI a furnizat și SNS furnizează atât servicii de transport cu feribotul, cât și servicii de transport cu nave de mare viteză pe tot parcursul anului. Ustica Lines și NGI au fost prezente pe ruta respectivă pe tot parcursul anului, prima societate furnizând un serviciu de transport cu nave de mare viteză, în timp ce a doua a furnizat un serviciu de transport cu feribotul. În primul rând, Comisia observă că Ustica Lines și NGI au fost, de asemenea, compensate de Sicilia pentru furnizarea acestor servicii în baza unor contracte separate. În plus, ambii operatori au furnizat servicii de transport cu feribotul prin intermediul unor nave supuse unor cerințe de capacitate diferite, care includeau, pentru NGI, transportul de mărfuri periculoase. De asemenea, și frecvența impusă a fost diferită de cea asigurată de CdI și, ulterior, de SNS, întrucât ceilalți operatori nu trebuiau să ofere legături zilnice precum CdI și, ulterior, SNS. Pan Med a afirmat că societățile concurente au oferit servicii similare în cadrul acestui grup (a se vedea considerentul 272). Cu toate acestea, Pan Med nu a identificat aceste societăți concurente și nici nu a demonstrat motivul pentru care consideră că serviciile lor erau similare sau comparabile cu cele furnizate de CdI și, ulterior, de SNS. În acest context, Comisia observă că toți operatorii care furnizează servicii pe tot parcursul anului în cadrul acestui grup de rute au furnizat serviciile respective în baza compensației publice. Acest lucru, împreună cu contextul geografic și demografic al insulei Ustica (o insulă foarte mică cu aproximativ 1 300 de locuitori), ilustrează faptul că numai forțele pieței nu au fost suficiente pentru a pune la dispoziție nivelul de legături necesare pentru asigurarea continuității teritoriale. Comisia concluzionează așadar că niciun alt operator, ținând seama doar de propriul interes comercial, nu ar fi furnizat servicii la nivelul cerut de noua convenție. Prin urmare, Italia nu a făcut o eroare vădită în a considera că a existat o disfuncționalitate a pieței în cadrul acestui grup de rute.

(349) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că, la momentul încredințării serviciilor, numai forțele pieței nu erau suficiente pentru a răspunde nevoilor de serviciu public. În acest sens, Comisia observă, de asemenea, că, pentru toate grupurile de rute exploatate în prezent în temeiul noii convenții de către SNS, serviciile comparabile într-o anumită măsură furnizate de ceilalți operatori au fost, de asemenea, subvenționate și, în orice caz, nu au fost pe deplin echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, nu au satisfăcut pe deplin nevoile de serviciu public identificate de Italia în noua convenție.

(3) Abordarea cea mai puțin dăunătoare

(350) Comisia observă că autoritățile italiene au ales mai degrabă să încheie un contract de servicii publice cu un operator (CdI și, ulterior, SNS) decât să impună obligații de serviciu public mai multor operatori. 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 334-340) nu ar fi putut fi satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public. Pentru toate grupurile de rute, furnizarea de servicii regulate pe tot parcursul anului necesită compensații pentru obligația de serviciu public. În cazul în care sunt prezenți operatori privați care nu beneficiază de compensații pentru obligația de serviciu public, oferta este prevăzută numai pentru sezonul de vârf (a se vedea considerentul 348). În plus, o analiză a contabilității detaliate pentru fiecare rută în temeiul noii convenții arată că exploatarea tuturor rutelor de către SNS în 2017, 2018 și 2019 generează pierderi din punct de vedere structural, astfel încât, fără compensația pentru obligația de serviciu public, acestea nu ar fi exploatate cu frecvența, la capacitatea și la calitatea dorite ([132]). Ecorys a ajuns la o concluzie similară în raportul său către Comisie

([132]) Pentru perioada 11 aprilie-31 decembrie 2016, SNS a raportat rezultate pozitive pe liniile ALC/6 și ALD/3 bis. Cu toate acestea, Comisia observă că, pentru o parte semnificativă a extrasezonului din 2016 (1 ianuarie-10 aprilie), când rutele nu sunt de obicei profitabile, serviciile au fost furnizate de CdI. Prin urmare, este probabil ca faptul că SNS nu a furnizat serviciile respective în această perioadă să fi influențat rezultatele financiare aferente acestor rute pentru anul 2016.

(a se vedea considerentul 119). 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 Siremar. Mai exact, Italia a susținut că organizarea unei proceduri de achiziții pentru activele Siremar împreună cu un contract nou de servicii publice a permis (i) să se asigure continuitatea serviciului public de transport maritim, (ii) să se maximizeze valoarea pentru stat și (iii) să se protejeze locurile de muncă. Din aceste motive, Comisia a fost de acord ca Italia să organizeze o procedură de achiziții pentru ramura de activitate Siremar împreună cu o nouă convenție (a se vedea considerentul 136). Procedând astfel, Comisia a acceptat, de asemenea, și reiterează în prezenta decizie faptul că Italia nu s-a bazat pe obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor, ci, mai degrabă, aceasta a încheiat un contract de servicii publice, inițial cu CdI și, ulterior, cu SNS.

Concluzie

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

(352) Pentru a concluziona că criteriul Altmark 1 este respectat, Comisia trebuie să verifice în continuare dacă CdI și, ulterior, SNS au fost însărcinate 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 (12 ani), identifică CdI și, ulterior, SNS drept operatorul de servicii publice și conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații (a se vedea, de asemenea, secțiunea 2.3.4). Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark este respectat.

Prioritatea la acostare

(353) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Decretul-lege nr. 135/2009 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 fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar. 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 de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor mai mici și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. Mai mult, având în vedere că, în noua convenție, există anumite obligații privind planificarea orară a curselor, cum ar fi să se aibă în vedere orarele de circulație ale altor mijloace de transport (de exemplu, autobuzele), prioritatea la acostare contribuie la asigurarea faptului că porturile alocă danele și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să își respecte obligațiile de serviciu public. Această prioritate la acostare a fost transferată CdI și, ulterior, SNS după achiziționarea ramurii de activitate Siremar. În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite CdI și, ulterior, SNS să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 351). Prin urmare, prioritatea la acostare respectă, de asemenea, prima condiție din hotărârea Altmark.

8.1.3.2. Criteriul Altmark 2

(354) Comisia reamintește faptul că, în decizia din 2012 (a se vedea considerentul 205), a considerat, cu titlu preliminar, că a doua condiție din hotărârea Altmark este respectată.

(355) 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.

(356) 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 calculare a compensației, inclusiv, de exemplu, elementele de cost luate în considerare, sunt detaliate în directiva CIPE. Având în vedere faptul că prioritatea la acostare nu include niciun transfer financiar către operatorul serviciului, Comisia consideră că această măsură respectă al doilea criteriu Altmark.

(357) Prin urmare, Comisia concluzionează că a doua condiție din hotărârea Altmark este respectată.

8.1.3.3. Criteriul Altmark 3

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

(359) 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.

(360) În decizia din 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite CdI. În special, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că prima de risc de 6,5 % nu reflectă un nivel adecvat de risc deoarece, *prima facie*, CdI nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de 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. Prin urmare, Comisia a considerat la acel moment că este posibil ca CdI să fi primit o compensație prea mare.

(361) 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 CdI și, ulterior, de SNS. În special, tarifele maxime pe care le poate percepe operatorul sunt ajustate anual pentru a lua în calcul inflația și pentru a reflecta variațiile costurilor cu combustibilul. Mai mult, noua convenție conține anumite clauze care urmăresc să mențină echilibrul economico-financiar al serviciului public (a se vedea considerentul 130). 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.

(362) 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. În cazul în care această revizuire arată că respectiva compensație este insuficientă pentru a acoperi costurile aferente serviciului public, atunci operatorul 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, operatorul trebuie să continue să furnizeze serviciul public în condiții neschimbate. În consecință, operatorul 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.

(363) Astfel cum se explică în considerentele 49-58, directiva CIPE prevede că se utilizează prima de risc de 6,5 % pentru a se stabili rentabilitatea capitalului cu ajutorul formulei WACC. În special, pentru Siremar, Italia a luat inițial în considerare o valoare a coeficientului beta de 0,56 pentru formula respectivă. Coeficientul beta reflectă riscul activității desfășurate de operator, iar nivelul său arată că, pentru calculul rentabilității capitalului, Italia a luat în considerare faptul că riscul activității desfășurate de operator este substanțial mai mic decât riscul de piață. Cu toate acestea, în cursul investigației oficiale (a se vedea considerentul 218), 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 rată forfetară a rentabilității capitalului. Autoritățile italiene au demonstrat, de asemenea, că aplicarea întregii metodologii, astfel cum este prevăzută în directiva CIPE, ar fi determinat o rentabilitate a capitalului care depășește nivelul de 6,5 % (și anume 8,87 %). Din acest motiv, Italia consideră că abordarea sa simplificată este prudentă și nu permite o compensație mai ridicată pentru operator decât cea stabilită în temeiul directivei CIPE.

(364) În acest context, la considerentul 363 din decizia privind Tirrenia/CIN din 2020, Comisia a comparat rentabilitatea capitalului de 6,5 %, care a fost, de asemenea, aplicată în legătură cu calculul compensației pentru societatea care a făcut obiectul investigației respective (și anume CIN), cu rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință în 2011 (anul anterior primei încredințări a serviciilor către CdI). Grupul de

referință a fost format din operatori de servicii de transport cu feribotul selectați, care au exploatat rute maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre ([133]). Comisia observă că Siremar este un operator de dimensiuni comparabile cu CIN. Cu toate acestea, rutele în cauză sunt diferite de cele operate de CIN, fiind mai scurte și asigurând legături între insule de dimensiuni mai reduse. Comisia consideră că, deși grupul de referință este în continuare relevant pentru Siremar, activitățile acesteia din urmă pot fi considerate mai riscante, ceea ce înseamnă că o primă de risc mai mare nu ar fi nerezonabilă. Analiza a arătat că rentabilitatea capitalului realizată de CdI și, ulterior, de SNS este puțin sub rentabilitatea medie generată de grupul de referință. Această comparație ilustrează faptul că, în anul anterior încredințării serviciilor către CdI, o rentabilitate a capitalului de 6,5 % nu era nerezonabilă.

(365) Comisia constată un aspect esențial, și anume că, indiferent care ar fi fost suma pe care operatorul ar fi fost îndreptățit să o primească în temeiul metodologiei menționate mai sus (inclusiv rentabilitatea capitalului), în practică, ulterior, SNS nu poate primi niciodată mai mult decât valoarea maximă stabilită în legea din 2009 (și anume 55 694 895 EUR). Același lucru a fost valabil și pentru CdI în perioada în care a furnizat serviciile publice în temeiul noii convenții. 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 17 % mai mică decât suma de care avea nevoie Siremar pentru a furniza serviciul în același an ([134]). Indiferent de operatorul căruia i-au fost încredințate obligațiile de serviciu public, respectiv CdI sau SNS, cifrele reale pentru perioada 2012-2019 din tabelul 7 arată că, în toți anii, compensația pentru obligația de serviciu public a fost insuficientă pentru a acoperi costurile nete aferente serviciului, inclusiv rentabilitatea de 6,5 % a capitalului ([135]). În 2012, CdI a obținut o mică supracompensare, care a fost mai mult decât contrabalansată de pierderi în 2013 și 2014. Cu toate acestea, CdI a furnizat serviciul numai în lunile august-decembrie. Această perioadă include luna cea mai profitabilă, în care cererea turistică este cea mai mare (luna august), și exclude primele luni ale anilor, în care cererea este foarte scăzută. O considerație similară se aplică și compensației primite de SNS în 2016. Supracompensația primită de SNS în anul respectiv – care a fost, de asemenea, mai mult decât contrabalansată în anii ulteriori – s-a datorat faptului că SNS a furnizat serviciul numai în perioada 11 aprilie – 31 decembrie 2016, care exclude primele trei luni ale anului respectiv. În conformitate cu punctul 47 din cadrul SIEG din 2011, Comisia evaluează dacă a existat o supracompensare pe întreaga durată a contractului. Pentru perioada 2012-2019, SNS și CdI au primit împreună cu aproximativ 30,3 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 operatorul împotriva tuturor riscurilor legate de furnizarea serviciului public. În pofida unor fluctuații de la un an la altul, rentabilitatea capitalului realizată de ramura de activitate Siremar pentru întreaga perioadă (până în 2019) a fost, prin urmare, de aproximativ – 4,7 % în loc de cea anticipată inițial de Italia, respectiv 6,5 %. Într-adevăr, valoarea totală a compensației primite de CdI și SNS în perioada 2012-2019 este mai mică decât costul net suportat pentru furnizarea serviciului public, chiar presupunând o rentabilitate a capitalului de 0 %. Astfel cum se arată în tabelul 7, CdI și SNS împreună ar fi solicitat o compensație suplimentară de aproximativ 12,7 milioane EUR doar pentru a-și acoperi costurile nete. Concluzia că clauzele de revizuire din noua convenție nu protejează operatorul împotriva tuturor riscurilor este valabilă și pentru SNS (perioada 2016-2019): SNS a primit cu aproximativ 23,3 milioane EUR mai puțin decât suma calculată pe baza metodologiei, inclusiv rentabilitatea capitalului de 6,5 %; rentabilitatea capitalului realizată de SNS este de aproximativ – 11,8 %, în loc de cea anticipată inițial de Italia, respectiv 6,5 %; iar SNS ar fi solicitat o compensație suplimentară de aproximativ 15 milioane EUR doar pentru a-și acoperi costurile nete.

([133]) În special, a fost vorba despre Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines (denumită anterior Ustica Lines), Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV și Caronte & Tourist. Societățile fostului grup Tirrenia (de exemplu, Caremar, Toremar) au fost excluse din grupul de referință. Grupul de referință include cele două societăți care aveau să furnizeze ulterior serviciile prevăzute în noua convenție – Liberty Lines (denumită anterior Ustica Lines) și Caronte & Tourist – în cadrul întreprinderii comune SNS. Cu toate acestea, la momentul respectiv, aceste două societăți furnizau servicii diferite, aflate în afara obiectului convenției inițiale. În consecință, Comisia nu le-a exclus din grupul de referință.

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

([135]) În anii respectivi, capitalul net investit anual de CdI și SNS a fost în medie de 33,8 milioane EUR.

Rute aferente serviciului public	1/8/2012 – 31/12/2012 (CdI)	2013 (CdI)	2014 (CdI)	2015 (CdI)	11/4/2016 – 31/12/2016 (SNS)	2017 (SNS)	2018 (SNS)	2019 (SNS)	Total general
Venituri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Costuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Costul net al serviciului public	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Profit rezonabil (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Eligibil pentru compensație	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Compensația efectivă	23,346,079 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	40,297,059 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	397,812,508 €
= Supra/subcompensare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 30,340,068 €

Tabelul 7 – Costul net al serviciului public furnizat de CdI și SNS pentru perioada 2012-2019

(366) În continuare, Comisia ia act în mod pozitiv de faptul că articolul 5 din noua convenție impune operatorului să trimită, în fiecare an, contabilitatea de gestiune (defalcată pe fiecare rută în parte și certificată de un auditor independent) către Sicilia pentru a-i permite acesteia să verifice dacă a existat o supracompensare. Acest lucru oferă o garanție suplimentară în vederea asigurării faptului că operatorul nu poate beneficia de nicio supracompensare. De asemenea, autoritățile italiene au transmis contabilitatea de gestiune pentru perioada 2012-2019, oferind astfel Comisiei posibilitatea de a efectua calculele din tabelul 7 ([136]).

(367) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată operatorului nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil. Mai exact, Comisia consideră că prima de risc de 6,5 % prevăzută de directiva CIPE trebuie să fie evaluată în combinație cu valoarea maximă a compensației prevăzută de legea din 2009. În acest sens, rentabilitatea capitalului pe care CdI și, ulterior, SNS 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 celei de a treia condiții din hotărârea Altmark sunt, așadar, înlăturate.

(368) Cu privire la prioritatea la acostare și la orice eventuală supracompensare care ar putea rezulta din aceasta, Italia a afirmat că nu poate fi cuantificat niciun posibil avantaj financiar care rezultă din prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 227 de mai sus). În orice caz, Comisia observă că, în măsura în care această acțiune ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Analiza Comisiei din considerentul 365 a confirmat faptul că, în perioada 2012-2019, CdI și SNS împreună nu au primit nicio supracompensație. Acest lucru este valabil și numai pentru SNS în anii în care a aplicat noua convenție (perioada 2016-2019). Prin urmare, Comisia concluzionează că și prioritatea la acostare respectă al treilea criteriu Altmark.

8.1.3.4. Criteriul Altmark 4

(369) Al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru furnizarea unui SIEG a fost selectat în urma unei proceduri de achiziții care permite selecția unui ofertant capabil să furnizeze acel SIEG la cel mai scăzut cost pentru comunitate sau dacă respectiva compensație a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

(370) 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 ([137]) și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([138]).

(371) 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”.

(372) 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 ([139]) (care se aplică în cazul contractelor de achiziții publice atribuite pentru furnizarea serviciilor de transport maritim) și a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([140]). 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 Siremar ([141]).

([136]) Cu excepția anului 2015 și a primelor luni ale anului 2016 (a se vedea notele de subsol 120 și 121). Deși regretă faptul că Italia nu a furnizat aceste date, Comisia constată că acest lucru afectează doar ultima perioadă în care serviciul a fost furnizat de CdI, evaluarea Comisiei concentrându-se asupra SNS, astfel cum se explică în considerentul 295.

([137]) 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).

([138]) 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).

([139]) 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).

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

([141]) Într-adevăr, articolul 5 din Directiva 2004/17/CE menționează în mod clar faptul că domeniul său de aplicare include doar serviciile în domeniul transportului feroviar, prin sisteme automate, cu tramvai, troleibuz, autobuz sau prin cablu.

(373) În schimb, în temeiul considerentului 20 din Directiva 2004/18/CE, contractele de achiziții publice în sectorul transportului maritim, de coastă sau fluvial intră în domeniul de aplicare al acesteia. Cu toate acestea, serviciile de transport naval sunt enumerate în anexa II B la respectiva directivă, ceea ce implică ([142]) faptul că acestea fac obiectul exclusiv al articolului 23 și al articolului 35 alineatul (4) din aceasta. Acest lucru înseamnă că, în temeiul Directivei 2004/18/CE, un contract de achiziții publice pentru servicii de transport maritim face obiectul exclusiv al obligațiilor privind specificațiile tehnice (articolul 23 și al obligației de a publica un anunț de atribuire a contractului [după ce contractul a fost atribuit 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.

(374) Mai mult, Directiva 2004/18/CE nu se aplică în niciun caz concesionării serviciilor, astfel cum este definită la articolul 1 alineatul (4) ([143]). Potrivit Comisiei, concesionarea serviciilor care prezintă un oarecare interes transfrontalier rămâne totuși sub incidența principiilor generale ale TFUE privind transparența și egalitatea de tratament.

(375) 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 a serviciilor. 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. Din 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 ([144]) (în special la punctele 89 și următoarele).

Natura competitivă și transparentă a procedurii de achiziții

(376) Punctul 90 din comunicarea privind noțiunea de ajutor specifică faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie competitivă ([145]) 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.

(377) Ca observație preliminară, Comisia subliniază faptul că, deși dreptul italian ([146]) a oferit comisarului extraordinar posibilitatea de a lansa negocieri private cu potențialii achizitori, în cazul de față, acesta nu a recurs la această posibilitate decât în cea de a doua etapă a procedurii, după publicarea și promovarea unei cereri de exprimare a interesului și pentru a obține condiții mai bune de la CdI și SNS. Într-adevăr, s-a preferat o procedură de achiziții deschisă pentru a asigura faptul că ramura de activitate Siremar 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 în absența unei cereri publice, îndoielile exprimate de Comisie în decizia din 2011 privind această posibilitate sunt, așadar, înlăturate.

(378) În cazul de față, procedura de achiziții a fost lansată prin intermediul publicării unei cereri de exprimare a interesului pentru achiziționarea ramurii de activitate Siremar într-un ziar internațional și în mai multe ziare naționale, precum și pe site-urile web specializate selectate (a se vedea considerentul 75). Această cerere a invitat „pe oricine care poate garanta continuitatea serviciului de transport maritim” să își exprime interesul și nu a impus alte condiții. Părților potențial interesate li s-a oferit suficient timp (și anume 16 zile) să își exprime interesul. În cadrul următoarei etape a procedurii, respectiv cea de desfășurare a procesului de diligență, ofertanții calificați au avut la dispoziție aproape 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 Siremar și care urma să fie valoarea ofertei lor.

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

([143]) Articolul 1 alineatul (4) din Directiva 2004/18/CE prevede astfel: „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.”

([144]) 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).

([145]) 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.

([146]) În special, Decretul-lege nr. 134/2008.

(379) Comisia constată că respectiva cerere de exprimare a interesului a precizat în mod clar că ramura de activitate Siremar urma să fie vândută în temeiul normelor specifice ale procedurii Marzano, cu scopul expres de a asigura continuitatea serviciului de transport maritim în regim de serviciu public. Mai mult, cererea respectivă a făcut trimitere la articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135/2009, care prevede faptul că, la finalizarea procedurii de achiziții, se va încheia o nouă convenție cu cumpărătorul ramurii de activitate Siremar. Respectivul articol a indicat, de asemenea, că durata acestei noi convenții nu va fi mai mare de doisprezece ani și a precizat conținutul acesteia. În plus, același articol a stabilit valoarea maximă a compensației pentru Siremar la 55 694 895 EUR pe an pentru întreaga durată a noii convenții. În sfârșit, articolul 19-*ter* a specificat că achizitorul Siremar va păstra prioritatea la acostare pe rutele aferente serviciului public.

(380) 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, în ansamblu, procedura de achiziții a fost, cu toate acestea, suficient de transparentă, din motivele prezentate în următoarele considerente.

(381) 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 să participe la procedura de achiziții. Deși cererea 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 ([147]). Comisia constată că niciuna dintre cele cinci părți interesate nu au fost excluse, ceea ce indică faptul că fiecare dintre acestea a furnizat efectiv dovezi adecvate cu privire la capacitatea financiară suficientă pentru a asigura continuitatea serviciului. Comisia consideră că acest criteriu de selecție a fost clar pentru toți ofertanții interesați și că a fost justificat având în vedere obiectivul urmărit.

(382) În al doilea rând, astfel cum se explică în considerentul 379, trimiterea la Decretul-lege nr. 135/2009 a precizat în mod clar părților interesate faptul că se va încheia o nouă convenție (cu o durată maximă de doisprezece ani) la finalizarea procedurii de achiziții și că valoarea anuală maximă a compensației pentru obligația de serviciu public a fost stabilită la 55 694 895 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 obiectul acestei vânzări, inclusiv proiectul de convenție care urma să fie încheiată între cumpărător și stat, au fost puse la dispoziția celor cinci părți care au participat la etapa de desfășurare a procesului de diligență. Acest lucru a permis părților respective să decidă dacă vor prezenta oferte 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 desfășurare a procesului de diligență. Din același motiv, părțile interesate au trebuit să semneze acorduri de confidențialitate înainte de a primi acces la documentația relevantă (a se vedea considerentul 76). Pe această bază, Comisia consideră că respectiva cerere de exprimare a interesului ([148]) a fost suficient de clară în privința faptului că vânzarea a vizat ramura de activitate Siremar împreună cu o nouă convenție. După ce părțile și-au exprimat interesul, acestea au primit acces la toate informațiile necesare pentru a decide asupra unei posibile oferte.

(383) În al treilea rând, cu privire la calendarul următoarelor etape ale procedurii de achiziții, Comisia constată următoarele aspecte. Ofertanții interesați au fost invitați prin scrisoarea din 24 noiembrie 2010 să participe la procesul de diligență. Detaliile relevante referitoare la următoarele etape concrete ale procedurii, în special la calendarul procedurii și la criteriile de admitere în etapa a doua de desfășurare a procesului de diligență, au fost furnizate ulterior ofertanților interesați prin intermediul unei scrisori transmise de comisarul extraordinar la 2 februarie 2011. Comisia consideră că absența acestor informații din cererea de exprimare a interesului ([149]) nu este susceptibilă de a fi descurajat ofertanții potențiali să își exprime interesul.

(384) În al patrulea rând, Comisia observă că, pe baza cererii de exprimare a interesului, șase părți și-au exprimat interesul față de achiziționarea ramurii de activitate Siremar (a se vedea considerentele 76 și 77). Printre aceste părți s-au numărat unii dintre cei mai importanți operatori locali de feriboturi și nave: Caronte & Tourist S.p.A. și Ustica Lines S.p.A. (care au participat împreună), Riccardo Sanges & C. S.r.l., Traghetti delle Isole S.p.A. și Mediterranea Holding S.p.A. (care a inclus o serie de operatori locali experimentați printre acționarii săi și a

([147]) Mai mult, astfel cum s-a explicat în considerentul 373, articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/CE nu s-a aplicat în cazul 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.

([148]) De asemenea, Comisia subliniază că Italia nu avea obligația să furnizeze o descriere detaliată a activelor exacte care făceau obiectul vânzării și al noului contract de servicii publice 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.

([149]) 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 urmau să fie organizate etapele ulterioare ale procedurii de achiziții.

încheiat parteneriate cu alte părți pentru a forma CdI). 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 își demonstreze capacitatea de a garanta continuitatea serviciului de transport maritim. Cele șase părți care și-au exprimat interesul au îndeplinit, de asemenea, acest criteriu de selecție și, în consecință, au fost invitate să participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență. Cinci dintre acestea au decis să participe la etapa respectivă. Părțile au trebuit să decidă dacă doresc să prezinte o ofertă și, în caz afirmativ, care va fi valoarea ofertei lor numai după încheierea acestei etape.

(385) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia consideră că, în ansamblu, procedura de achiziții a fost competitivă și transparentă. În special, intenția Siremar de a cesiona activitatea de serviciu public (și anume ramura de activitate Siremar) a fost comunicată la scară largă, ajungând astfel la cunoștința tuturor ofertanților posibili de pe piața regională sau internațională relevantă. Mai mult, Comisia ține seama de faptul că ofertanții potențiali au putut să își manifeste cu ușurință interesul și nu au trebuit să își exprime vreun angajament 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 Siremar și care urma să fie valoarea ofertei lor. Din 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 sunt înlăturate.

Natura nediscriminatorie a procedurii de achiziții 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 plus, 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 ([150]), ținând seama, de asemenea, de dispozițiile contractuale solicitate (de exemplu, garanția vânzătorului).

(387) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 378), 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". Fiecare dintre cele șase părți care au prezentat cele cinci expresii de interes în cadrul procedurii a îndeplinit, de asemenea, condiția de selecție și, în consecință, a fost invitată să participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență. 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) Dintre cei șase ofertanți potențiali, cinci au decis să participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență. În cursul acestei etape, care a avut loc în perioada noiembrie 2010-martie 2011, toți cei cinci ofertanți potențiali au primit acces la o cameră de date care conținea toate informațiile relevante necesare pentru ca aceștia să poată evalua ramura de activitate pusă în vânzare (a se vedea considerentul 77). La 2 februarie 2011, comisarul extraordinar a transmis o scrisoare în care a detaliat procedura și cerințele pentru prezentarea ofertelor (a se vedea considerentul 383). 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 primirii mai multor oferte, singurul criteriu de atribuire urma să fie prețul cel mai ridicat. Într-adevăr, tocmai pentru a obține cel mai ridicat preț posibil între două oferte admisibile și comparabile, Italia a repetat procedura de mai multe ori, atribuind, în cele din urmă, ramura de activitate în favoarea CdI în octombrie 2011 (operațiune finalizată în iulie 2012) și, ulterior, SNS în aprilie 2016 (a se vedea secțiunea 2.3.3.2).

(389) Îndoielile Comisiei exprimate în decizia din 2011 potrivit cărora Decretul nr. 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 respectivul criteriu de atribuire permite o comparație și o evaluare obiective ale ofertelor.

Asigurarea furnizării serviciilor la cel mai scăzut cost pentru comunitate

(390) În cazul de față, Italia a organizat o procedură de achiziții în legătură cu noua convenție împreună cu ramura de activitate Siremar, cu respectarea anumitor condiții în ceea ce privește nivelul forței de muncă, și nu doar în legătură cu noua convenție. În decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că, în măsura în care ofertanții erau deja dotați în mod corespunzător cu nave și echipaje, aceștia ar fi suportat costuri mai scăzute dacă

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

nu ar fi fost obligați să preia o parte din activele fixe și din angajații Siremar. Prin urmare, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că organizarea unei proceduri de achiziții în legătură cu noua convenție fără o obligație de preluare a navelor și a echipajelor Siremar necesare pentru furnizarea serviciului public ar fi avut drept rezultat un cost mai scăzut pentru comunitate.

(391) Având în vedere că Siremar era o societate mare sub administrare extraordinară, legislația internă generală ([151]) prevedea obligația achizitorului acesteia de a menține, pentru o perioadă de doi ani, același nivel de personal. În acest context, contractul de transfer al ramurii de activitate impune CdI și, ulterior, SNS să ofere locuri de muncă (pe baza unor contracte noi) foștilor angajați Siremar și să nu concedieze angajații ([152]) 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 Siremar a continuat furnizarea serviciului public în temeiul obligațiilor de serviciu public definite în noua convenție. În acest sens, Italia a susținut că CdI și, ulterior, SNS ([153]) au preluat doar echipajul și personalul administrativ necesar pentru furnizarea serviciului public. Întrucât costurile cu personalul urmau să fie acoperite din compensația plătită către SNS în temeiul noii convenții, Comisia consideră că obligația de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă nu este, în practică, oneroasă pentru CdI și, ulterior, pentru SNS. 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 CdI și, ulterior, SNS un avantaj în acest fel. În plus, această soluție a fost benefică și pentru Siremar (și, prin urmare, pentru proprietarul acesteia, statul italian), întrucât acesta din urmă nu a trebuit să suporte plăți compensatorii pentru concedierea personalului care a fost reangajat de CdI și, ulterior, de SNS. Comisia precizează că Ecorys a estimat că, pentru întregul personal Siremar, plățile compensatorii pentru concedierea personalului s-ar fi ridicat la cel puțin 34 de milioane EUR.

(392) Întrucât activele ramurii de activitate Siremar au fost grupate cu un nou contract de servicii publice ([154]), achizitorul ramurii de activitate intră sub incidența cerinței de a asigura continuitatea serviciului public și acestuia i se oferă prioritate 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. Într-adevăr, singurul feribot rapid care nu a fost considerat necesar în acest scop a fost vândut în cadrul unei proceduri de achiziții separate. În al doilea rând, Comisia consideră că gruparea activelor ramurii de activitate Siremar cu noul contract de servicii publice nu are drept rezultat un preț mai scăzut decât dacă activele și contractul respectiv ar fi fost vândute separat, din următoarele motive:

— astfel cum se menționează mai sus, comisarul extraordinar al Tirrenia și Siremar a organizat proceduri de achiziții separate pentru vânzarea a șapte nave care nu au fost incluse nici în domeniul de aplicare al ramurii de activitate Tirrenia și nici în cel al ramurii de activitate Siremar. Dintre aceste șapte nave, doar una a putut fi vândută unui ofertant care intenționa să continue să o utilizeze în scopuri de transport maritim. Celelalte șase nave au putut fi vândute doar în scopuri de casare. Mai mult, în martie 2011, brokerii maritimi ([155]) cărora li s-a solicitat să stabilească valoarea navelor Siremar au subliniat că acestea erau relativ vechi și adaptate la rutele locale pe care erau exploatate. Prin urmare, acestea aveau o valoare de piață limitată pe piețele internaționale și puteau fi utilizate doar pe câteva rute din Marea Mediterană. Din aceste motive și ținând seama de contextul economic dificil de la momentul respectiv, pare improbabil ca toate cele 18 nave ale Siremar să fi putut fi vândute în scopuri de transport maritim (și anume în schimbul unui preț mai mare decât valoarea lor de casare) ([156]). Comisia consideră că gruparea acestor nave cu contractul de servicii publice a permis obținerea unui preț mai ridicat ([157]) pentru navele Siremar, având în vedere că, în schimbul utilizării navelor pe rute aferente serviciului public, achizitorul acestora urma să primească o compensație pentru obligația de serviciu public pentru o perioadă de doisprezece ani;

— în decizia din 2012, Comisia a ridicat problema posibilității ca orice ofertanți deja dotați cu suficiente nave și echipaje să fi preferat să nu achiziționeze navele Siremar și să nu angajeze personalul acesteia. Cu toate acestea, Comisia observă că, în 2010, ramura de activitate Siremar avea o forță de muncă totală de aproximativ 500 de persoane și 18 nave. Comisia consideră că este improbabil ca ofertanții potențiali să fi avut

([151]) Articolul 63 alineatul (2) din Decretul-lege nr. 270/1999 prevede că orice potențial achizitor 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.
([152]) Cu excepția circumstanțelor specificate în mod expres.
([153]) Astfel cum s-a convenit cu sindicatele în noiembrie 2011, aceasta a vizat, în practică, toți angajații ramurii de activitate la momentul semnării contractului de vânzare.
([154]) Un proiect al acestui contract a fost pus la dispoziție tuturor ofertanților în camera de date. În plus, dispozițiile-cheie ale acestuia erau deja prevăzute la articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135/2009.
([155]) Ferrando & Massone Srl.
([156]) Într-adevăr, raportul Ferrando & Massone Srl a considerat că două dintre nave nu aveau nicio valoare financiară.
([157]) 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 de casare. În scenariul în care navele sunt vândute separat, este probabil ca măcar unele dintre ele să trebuiască să fie vândute la valoarea lor de casare. Prin urmare, prin gruparea navelor cu contractul de servicii publice, toate navele care sunt adecvate pentru navigație rămân în activitate și pot fi, așadar, vândute la un preț mai mare decât valoarea lor de casare.

astfel de resurse și active semnificative deja disponibile pentru a fi (re)utilizate în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute în noua convenție. Această afirmație este cu atât mai exactă cu cât noua convenție conține cerințe specifice, precum capacitatea și viteza, referitoare la navele care urmează a fi utilizate pe rutele 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 nici SNS și nici CdI nu au susținut în fața Comisiei că ar fi preferat să nu trebuiască să achiziționeze navele Siremar.

(393) Pentru a verifica faptul că gruparea noii convenții cu ramura de activitate Siremar și cu condiția privind forța de muncă nu este oneroasă pentru CdI și, ulterior, pentru SNS, în cursul investigației oficiale, Comisia a comandat realizarea unui studiu de către expertul independent Ecorys (a se vedea considerentele 117-121). Consultantului Ecorys i s-a solicitat să stabilească valoarea de piață a ramurii de activitate Siremar fără alte condiții impuse. Ecorys a concluzionat că, dacă ramura de activitate Siremar ar fi fost vândută fără alte condiții impuse și, în special, fără noul contract 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, estimată la – 0,3 milioane EUR. Ecorys și-a bazat această concluzie pe ipoteza potrivit căreia ramura de activitate Siremar 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 cota costurilor cu forța de muncă din totalul veniturilor și raportul dintre costurile cu forța de muncă și numărul angajaților aferente ramurii de activitate Siremar cu cele ale mai multor societăți de transport cu feribotul comparabile. Analiza a arătat că nu există nicio diferență semnificativă în ceea ce privește numărul de angajați sau costurile cu personalul, 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 respectiva condiție privind forța de muncă a avut un impact semnificativ asupra valorii ramurii de activitate Siremar. Prin urmare, Comisia concluzionează că nici gruparea noii convenții cu ramura de activitate Siremar și nici condiția privind forța de muncă nu au determinat scăderea prețului de vânzare a ramurii de activitate.

(394) 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 achizitorul ramurii de activitate Siremar, 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 și astfel cum a confirmat Ecorys, vânzarea separată a activelor ar fi avut drept rezultat un preț mai mic. Mai mult, este foarte puțin probabil să fi existat potențiali ofertanți interesați de achiziționarea contractului de servicii publice fără preluarea activelor, având în vedere numărul mare de nave și de membri ai echipajului necesar pentru furnizarea serviciului public. Prin urmare, Comisia concluzionează că orice vânzător în economia de piață ar fi decis să vândă activele ramurii de activitate Siremar împreună cu un nou contract de servicii publice pentru a obține prețul cel mai ridicat. 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 organizarea unei proceduri de achiziții în legătură cu noua convenție corelată cu ramura de activitate Siremar și cu condițiile privind forța de muncă nu ar fi putut avea ca rezultat cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(395) Pe baza evaluării descrise mai sus (a se vedea considerentele 376-394), Comisia concluzionează că procedura de achiziții a fost deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu regulile de atribuire a contractelor de achiziție publică.

(396) 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”.

(397) În acest sens, Comisia observă, în primul rând, că, inițial, s-au primit două oferte în cadrul procedurii pentru ramura de activitate Siremar grupată cu noua convenție. Inițial, ramura de activitate a fost atribuită unuia dintre acești ofertanți, respectiv CdI. În etapa finală a procedurii, după ce hotărârile tribunalelor italiene de contencios administrativ au condus la excluderea CdI, SNS și-a confirmat oferta anterioară, aceasta putând fi considerată singura ofertă admisibilă prezentată în cele din urmă.

(398) Cu toate acestea, Comisia consideră că, în circumstanțele specifice de fapt ale acestei proceduri, momentul relevant pentru a stabili dacă au fost depuse mai multe oferte și, prin urmare, dacă se poate presupune că procedura de achiziții conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate ar trebui să fie momentul în care oferta câștigătoare a SNS a fost formulată inițial, și anume luna mai 2011. Acesta este momentul în care SNS

a evaluat valoarea ramurii de activitate împreună cu noua convenție și, la momentul respectiv, existau două părți concurente în cadrul procedurii: CdI și SNS. În plus, Comisia observă că CdI a câștigat, de fapt, temporar procedura de achiziții, a preluat ramura de activitate și a furnizat serviciul în perioada 2012-2016, înainte ca hotărârile tribunalelor de contencios administrativ să fi condus la reluarea procedurii și la atribuirea finală a ramurii de activitate în favoarea SNS. În acest context, în scopul evaluării respectării criteriului Altmark 4, ar trebui să se considere că CdI a depus, de asemenea, o ofertă în cadrul acestei proceduri și că, prin urmare, această ofertă poate fi considerată suficientă pentru a se garanta că procedura a condus la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(399) Prin urmare, pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că, în cazul de față, criteriul Altmark 4 este respectat.

Garanții solide în conceperea procedurii

(400) Ca raționament subsidiar, Comisia observă că, în cazul în care momentul relevant pentru a stabili dacă s-a ajuns la un preț de piață prin procedura de achiziții este momentul în care ultima ofertă a SNS a fost confirmată în cele din urmă, și anume în ianuarie 2016, fapt contestat de Comisie, atunci s-a depus doar o singură ofertă, întrucât SNS era singura parte la procedură în acea etapă. Prin urmare, această procedură de achiziții nu ar fi în mod normal suficientă pentru a asigura absența unui avantaj pentru ofertantul câștigător.

(401) Cu toate acestea, Comisia și-a nuanțat poziția exprimată la punctul 68 din comunicarea privind SIEG în cadrul ghidului său privind SIEG ([158]), afirmând că „[a]ceasta 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»”.

(402) Comisia consideră că, în cazul de față supus evaluării, la fel ca în cazul privatizării ramurii de activitate Tirrenia evaluată prin decizia Tirrenia/CIN din 2020, 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 cinci expresii de interes de la șase entități italiene, toate fiind invitate să participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență (a se vedea considerentul 388);

— procedura de achiziții a permis o concurență reală până la încheierea sa. În special, șase ofertanți potențiali au fost invitați să participe la etapa de desfășurare a procesului de diligență. Doi dintre aceștia (și anume Ustica Lines S.p.A. și Caronte & Tourist S.p.A.) au înființat o întreprindere comună și au făcut o ofertă fermă sub numele de SNS. Mediterranea, care s-a asociat, de asemenea, cu o serie de operatori privați locali pentru a înființa CdI, a făcut o altă ofertă. Comisia consideră că, pe baza profilului lor, celelalte două părți care au participat la etapa de desfășurare a procesului de diligență au avut motive să manifeste un interes real de a prezenta o ofertă (de exemplu, erau deja active în sector și/sau în Italia);

— s-a stabilit de la început un preț minim pe baza evaluării realizate de expertul independent desemnat de Italia (a se vedea considerentul 78). 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 se menționează în considerentul 79, în primă instanță, nu s-a prezentat nicio ofertă fermă, ceea ce reprezintă un indiciu că prețul minim pentru ramura de activitate Siremar a fost stabilit la un nivel destul de ridicat. Într-adevăr, deși acest preț minim ridicat a contribuit la asigurarea faptului că procedura conducea la cel mai scăzut cost pentru comunitate, este posibil ca acesta să îi fi descurajat, în același timp, pe ceilalți doi ofertanți potențiali să mai prezinte o ofertă;

— prima ofertă admisibilă a CdI a fost comunicată în camera de date și ceilalți ofertanți au fost invitați în mod expres să prezinte o ofertă mai avantajoasă. Termenul de prezentare a ofertelor mai avantajoase a fost prelungit ulterior de către comisarul extraordinar, la cererea SNS. După ce SNS și-a prezentat, de asemenea, oferta, întrucât cele două oferte ferme primite nu erau ușor comparabile, procedura a fost repetată de mai multe ori și, de fiecare dată, părțile au fost invitate să facă oferte mai avantajoase. Invitația de a prezenta oferte mai avantajoase este o garanție extrem de solidă, care asigură obținerea celei mai ridicate oferte posibile (și, prin urmare, a celui mai scăzut cost pentru comunitate). În cadrul acestei proceduri, existența a doi ofertanți importanți și corespondența dintre Siremar în AE și CdI și SNS sugerează existența unei concurențe reale. Faptul că această concurență a fost denaturată temporar prin contragaranție,

([158]) A se vedea mai exact răspunsul Comisiei la întrebarea 68 din 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: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_ro.pdf).

care a permis ca, inițial, procedura de achiziții să fie câștigată de CdI, nu pune în discuție această concluzie. Dimpotrivă, acest aspect este un alt indiciu al concurenței reale dintre ofertanți, chiar dacă, în aceste circumstanțe speciale, normele de procedură nu au fost respectate.

(403) Comisia consideră că, având în vedere garanțiile de mai sus, inclusiv, în special, prețul minim și invitația de a prezenta oferte mai ridicate, procedura de achiziții a fost suficientă pentru a asigura furnizarea serviciului la cel mai scăzut cost pentru comunitate, chiar dacă, în ultima etapă a procedurii, s-a prezentat doar o singură ofertă admisibilă. 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, respectiva 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 respectiva compensație pentru obligația de serviciu public a constituit ajutor de stat ([159]). Comisia reamintește că, în cazul supus evaluării, șase părți și-au exprimat interesul, iar cinci dintre acestea au participat la partea finală a procedurii de achiziții;

— în cadrul procedurii de achiziții pentru atribuirea contractelor de concesiune pentru distribuția presei în Belgia, doar bpost (furnizorul 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 timpul procedurii de achiziții și că au existat suficiente garanții pentru a asigura faptul că procedura de achiziții a condus la cel mai scăzut cost 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 ([160]). În timp ce autoritățile italiene au utilizat o procedură de achiziții deschisă, autoritățile belgiene au organizat o procedură de negociere ([161]), 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, furnizorul existent de SIEG a câștigat procedura după ce a prezentat singura ofertă, cu un singur ofertant concurent posibil prezent. În cazul supus evaluării, procedura de achiziții a fost câștigată de un ofertant (SNS) care nu avea nicio legătură cu furnizorul existent al SIEG, în prezența altor ofertanți concurenți posibili și cu garanțiile menționate mai sus. Din aceste motive, Comisia concluzionează că circumstanțele în cazul bpost nu sunt comparabile cu cele din cazul de față.

(404) Mai mult, Comisia constată că procedura de achiziții utilizată pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar diferă în mod semnificativ de procedura utilizată pentru a alege operatorul de servicii de transport maritim între Franța continentală și Corsica ([162]) („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, negocierile private având loc numai în ultima etapă a procedurii, în scopul comparării și al îmbunătățirii ofertelor deja primite;

— 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. Însă, în cadrul procedurii de achiziții în legătură cu Siremar, cinci părți au participat la etapa finală și s-au prezentat două oferte (a se vedea considerentul 398). Chiar dacă se consideră că, în scopul evaluării respectării criteriului Altmark 4, numai SNS a prezentat o ofertă admisibilă în cele din urmă, fapt contestat de Comisie, a existat o concurență reală până la încheierea procedurii (a se vedea considerentul 402);

([159]) 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).
([160]) 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).
([161]) Articolul 30 din Directiva 2004/18/CE, articolul 1 alineatul (9) litera (a) din Directiva 2004/17/CE.
([162]) 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).

— 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. Cerințele respective presupuneau construirea unor nave aproape individualizate, similare anumitor nave ale SNCM. Acest lucru a presupus un cost ridicat pentru posibilii ofertanți interesați. În cazul supus evaluării, operatorul existent Siremar în AE nu a prezentat o ofertă și nici nu putea să facă acest lucru, iar SNS 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 Siremar, a trecut aproape un an de la încheierea primei proceduri de achiziții (octombrie 2011) și începerea furnizării serviciului public de către CdI (august 2012), precum și că au trecut mai mult de patru ani până la preluarea ramurii de activitate și aplicarea noii convenții de către SNS (aprilie 2016).

(405) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că, chiar și în temeiul acestui raționament subsidiar, în cazul de față, criteriul Altmark 4 este respectat.

(406) Întrucât cele patru criterii stabilite de Curtea de Justiție în cauza Altmark sunt îndeplinite în mod cumulativ, Comisia concluzionează că atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS nu conferă un avantaj economic acestei societăți.

8.1.3.5. Concluzie cu privire la atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS

(407) Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că atribuirea noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS nu constituie un ajutor de stat acordat SNS.

8.1.3.6. Majorarea capitalului CdI

(408) Comisia constată că, la momentul adoptării prezentei decizii, CdI este inactivă și în lichidare. Prin actul autentificat notarial din aprilie 2016, societatea și-a schimbat denumirea și forma comercială din Compagnia delle Isole în *Compagnia delle Isole S.r.l. in liquidazione*. De asemenea, aceasta și-a mutat sediul social de la Palermo la Napoli și a numit un lichidator. De la momentul respectiv, societatea nu mai are niciun obiect de activitate, nu desfășoară nicio activitate comercială, și-a vândut toate navele și nu are niciun angajat (cu excepția angajaților statutari prevăzuți de lege pentru societățile aflate în lichidare). Chiar dacă procedura de lichidare este încă în desfășurare, Comisia consideră că orice posibilă denaturare a concurenței a încetat odată ce CdI și-a încetat activitățile comerciale. În acest context, nu mai există motive pentru continuarea procedurii oficiale de investigare cu privire la vreuna dintre măsurile încă în curs de evaluare în cazul de față privind ajutorul de stat în legătură cu această societate. Prin urmare, investigația privind majorarea capitalului CdI a rămas fără obiect ([163]).

8.1.3.7. Contragaranția

(409) Astfel cum se descrie în secțiunea 3.3.2, în decizia Comisiei din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că contragaranția ar fi putut implica un ajutor de stat pentru CdI și/sau Unicredit. Pe baza informațiilor primite în cursul investigației oficiale, Comisia constată în primul rând că ajutorul de stat potențial acordat acestor două societăți ar trebui evaluat separat, deoarece rolurile lor în cadrul procesului au fost diferite.

Ajutorul acordat Unicredit

(410) *Avantajul economic*: pentru a fi încadrată ca ajutor de stat, o măsură trebuie să confere un avantaj economic beneficiarului său. În decizia sa din 2012, Comisia a reamintit că, în conformitate cu comunicarea privind garanțiile, ajutorul se acordă în momentul în care se oferă garanția și nu în momentul în care este invocată garanția sau când se efectuează plăți în conformitate cu condițiile prevăzute în garanție. Punctul 2.3.1 din comunicarea privind garanțiile prevede, de asemenea, că „[c]hiar dacă, de obicei, beneficiarul ajutorului este persoana creditată, nu se poate exclude faptul că, în anumite situații, inclusiv creditorul beneficiază în mod direct de pe urma ajutorului”. În plus, comunicarea privind garanțiile clarifică faptul că garanțiile pot fi acordate direct de către stat sau că acestea ar putea fi acordate ca contragaranții unui garant de prim nivel. În sfârșit, comunicarea privind garanțiile explică faptul că, în aceste circumstanțe, „dacă o garanție de stat este acordată *ex post* în legătură cu un împrumut sau altă obligație financiară deja contractată, fără să se ajusteze

([163]) A se vedea, de asemenea, deciziile anterioare rămase fără obiect ale Comisiei, precum în cazul Mines de potasse d'Alsace (JO L 86, 24.3.2006, p. 20) și Ducatt (cazul SA.39990, nepublicat încă în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*).

condițiile împrumutului sau ale obligației financiare sau dacă se utilizează un împrumut garantat pentru rambursarea unui alt împrumut, negarantat, către aceeași instituție creditoare, se poate considera că este un ajutor pentru creditor, în măsura în care crește siguranța creditelor. Atunci când garanția conține un ajutor pentru creditor, trebuie atrasă atenția asupra faptului că, în principiu, acest ajutor ar putea constitui un ajutor de exploatare."

(411) În acest context, Comisia observă că, în acest caz, Sicilia a emis contragaranția către CdI în mod indirect, și anume prin intermediul Unicredit, acționând în calitate de garant de prim nivel. Într-adevăr, Sicilia a emis contragaranția în favoarea Unicredit pentru sumele eșalonate ale prețului de achiziție pentru ramura de activitate Siremar în aceeași zi în care Unicredit a emis propria garanție în favoarea CdI (a se vedea secțiunea 2.3.3.5). Emiterea contragaranției de către Sicilia a fost o condiție pentru emiterea, de către Unicredit, a garanției sale în condițiile respective, astfel cum a statuat CdS în Decizia nr. 592/2014. În conformitate cu comunicarea privind garanțiile, contragaranția ar fi conferit un avantaj societății Unicredit dacă garanția din partea Siciliei ar fi fost acordată *ex post* în legătură cu o obligație financiară deja contractată, fără să se ajusteze condițiile acestei obligații financiare. Cu toate acestea, având în vedere că, în acest caz, contragaranția a fost emisă în aceeași zi în care Unicredit a acordat garanția în favoarea CdI – într-adevăr, aceasta fiind o condiție necesară pentru acordarea acestei garanții – nu există nicio dovadă că Unicredit, în calitate de garant de prim nivel, a redus riscurile asociate propriei garanții. Prin urmare, Comisia concluzionează că contragaranția nu a oferit niciun avantaj Unicredit.

(412) *Concluzie*: Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că contragaranția acordată de Sicilia în legătură cu garanția Unicredit pentru sumele eșalonate ale prețului de achiziție a ramurii de activitate Siremar nu constituie un ajutor acordat Unicredit.

Ajutorul acordat CdI

(413) Comisia reamintește că, la momentul adoptării prezentei decizii, CdI este inactivă și în lichidare (a se vedea considerentul 408). Chiar dacă procedura de lichidare este încă în desfășurare, Comisia consideră că orice posibilă denaturare a concurenței a încetat odată ce CdI și-a încetat activitățile comerciale. În acest context, nu mai există motive pentru continuarea procedurii oficiale de investigare cu privire la vreuna dintre măsurile încă în curs de evaluare în cazul de față privind ajutorul de stat în legătură cu această societate. Prin urmare, investigația privind orice posibil ajutor acordat CdI prin intermediul contragaranției a rămas fără obiect.

8.1.4. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(414) În cadrul deciziei din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute de legea din 2010 constituie ajutor de stat acordat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, în măsura în care beneficiarii respectivi au putut să utilizeze aceste măsuri pentru a acoperi nevoile de lichidități și, prin urmare, să își îmbunătățească situația financiară generală.

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

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

(416) Întrucât criteriile pentru încadrarea unei măsuri ca ajutor de stat sunt cumulative, Comisia poate începe evaluarea cu oricare dintre acestea. În acest caz, Comisia va evalua mai întâi dacă măsura acordă efectiv vreun avantaj societății Siremar.

(417) Avantajul economic: Comisia constată că Siremar a primit 7 215 800 EUR pentru modernizarea navelor, operațiune necesară în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță, și, în temeiul legii din 2010, putea să utilizeze aceste fonduri temporar în scopuri legate de lichiditate (a se vedea considerentul 132). Cu toate acestea, Siremar nu a utilizat aceste fonduri în scopuri legate de lichiditate. Dimpotrivă, Italia a confirmat că aceste fonduri au fost cheltuite pentru modernizarea navelor, astfel cum s-a prevăzut inițial (a se vedea considerentul 228). Prin urmare, Comisia constată că Siremar nu a utilizat aceste fonduri în scopuri legate de lichiditate, și anume pentru a evita costurile pe care, în mod obișnuit, ar fi trebuit să le acopere prin intermediul resurselor financiare proprii și, în consecință, nu a beneficiat de niciun avantaj economic prin intermediul acestei măsuri.

(418) Întrucât criteriul avantajului economic în cazul Siremar nu este îndeplinit, Comisia concluzionează că măsura nu constituie ajutor, iar îndoielile exprimate în decizia din 2011 în ceea ce privește Siremar sunt înlăturate.

8.1.4.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare

(419) Astfel cum s-a descris în considerentul 133 litera (b), în conformitate cu articolul 1 din legea din 2010, anumite acte și operațiuni efectuate pentru a privatiza grupul Tirrenia și descrise la articolul 19-*ter* alineatele (1)-(15) din Decretul-lege nr. 135/2009, convertit cu modificări în legea din 2009, sunt scutite de la plata taxelor datorate în mod obișnuit pentru aceste acte și operațiuni.

(420) În primul rând, Comisia constată că această scutire fiscală, care este necondiționată, se referă la două seturi separate de transferuri: (1) transferurile fostelor filiale ale Tirrenia, respectiv Caremar, Saremar și Toremar, de la Tirrenia (acum în AE) către regiunile Campania, Sardinia și Toscana și (2) transferul ramurii de activitate Siremar de la Siremar în AE către CdI și, ulterior, către SNS. Taxele care fac obiectul scutirii 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. Numai al doilea set de transferuri va fi evaluat în prezenta decizie.

(421) În primul rând, Comisia observă că, în temeiul Decretului prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972, transferurile de întreprinderi în activitate sau de unități operaționale către o altă societate nu sunt considerate a constitui o livrare de bunuri și sunt, prin urmare, scutite de la plata TVA. Prin urmare, tranzacțiile precum vânzarea ramurii de activitate Siremar nu fac obiectul TVA, iar scutirea fiscală nu ar fi putut conferi Siremar un avantaj în ceea ce privește TVA-ul. În plus, în ceea ce privește taxele indirecte, Comisia ia act de faptul că respectivul contract de vânzare a ramurii de activitate Siremar către CdI prevede în mod clar obligația cumpărătorului de a suporta toate impozitele, taxele și costurile notariale în legătură cu tranzacția. Italia a furnizat, de asemenea, dovezi că CdI nu a utilizat această scutire fiscală la înregistrarea contractului. Prin urmare, Comisia admite că CdI nu a beneficiat de această măsură. Cu toate acestea, contractul de vânzare în legătură cu transferul către SNS, care include aceeași dispoziție, prevede, de asemenea, că, pe baza scutirilor fiscale prevăzute de legea din 2010, cumpărătorul va beneficia de o taxă de înregistrare fixă.

(422) Având în vedere contextul de mai sus, Comisia va evalua următoarele aspecte:

(1) dacă Siremar (în AE) și SNS au beneficiat de vreo scutire 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 („taxele indirecte") pentru transferul ramurii de activitate Siremar către SNS și

(2) dacă Siremar (în AE) a beneficiat de vreo scutire de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din transferul ramurii de activitate Siremar către SNS.

(423) Resursele de stat: o scutire fiscală 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 133 litera (b)], ele sunt, de asemenea, imputabile statului.

(424) Selectivitatea: având în vedere că scutirile fiscale sunt acordate numai pentru operațiuni și acte legate de privatizarea fostului grup Tirrenia, acestea sunt selective. Italia nu a susținut și nici nu a demonstrat că scutirile fiscale nu sunt selective.

(425) Avantajul economic: în ceea ce privește taxele indirecte, Siremar a fost scutită de la plata acestora pentru operațiunile și actele legate de transferul ramurii de activitate Siremar către SNS 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.

(426) În ceea ce privește taxele indirecte, SNS a beneficiat de o taxă fixă pentru înregistrarea contractului de cumpărare a ramurii de activitate Siremar, în conformitate cu legea din 2010, astfel cum se prevede la articolul 9 din contractul respectiv. Prin urmare, SNS a beneficiat de un avantaj economic egal cu diferența dintre taxa datorată în mod obișnuit pentru înregistrarea acestor acte în temeiul legislației naționale și taxa plătită efectiv. […]

(427) În ceea ce privește scutirea de la plata impozitului pe profit asupra veniturilor obținute din transferul ramurii de activitate Siremar către CdI și, ulterior, către SNS, Comisia precizează, ca observație preliminară, că momentul relevant pentru a evalua dacă o măsură constituie ajutor de stat este momentul în care se acordă măsura, și anume atunci când beneficiarul dobândește dreptul, în temeiul legislației naționale, de a primi ajutor în baza măsurii respective ([164]). În acest caz, acest moment este momentul intrării în vigoare a legii din 2010. În continuare, în cadrul investigării ajutoarelor acordate ilegal, Comisia poate lua în considerare, pe baza informațiilor de care dispune, dacă ajutorul respectiv a fost deja plătit sau nu și dacă acesta putea fi plătit în viitor, în conformitate cu metodologia aplicabilă prevăzută de legislația națională. Aceasta indică dacă Comisia va dispune recuperarea oricărui ajutor considerat incompatibil sau dacă va obliga statele membre să nu plătească niciun ajutor considerat incompatibil în viitor, dar nu pune sub semnul întrebării existența ajutorului în momentul în care a fost acordat.

(428) În acest context, Comisia observă mai întâi că transferul ramurii de activitate Siremar a fost efectuat în schimbul unei contraprestații, plătită inițial de CdI și, ulterior, de SNS. Cu toate acestea, vânzarea ramurii de activitate către CdI în schimbul sumei de 69,15 milioane EUR a fost anulată (a se vedea considerentul 99). Prin urmare, scutirea respectivă nu a avut niciun efect practic și nu s-a acordat niciun avantaj societății Siremar prin intermediul primului transfer. În schimb, vânzarea către SNS pentru suma de 55,1 milioane EUR ar fi, în mod normal, supusă impozitului pe profit. Scutirea de la plata acestui impozit constituie un avantaj economic, având în vedere că

([164]) Cauza C-385/18, Arriva Italia, ECLI:EU:C:2019:1121, punctul 36.

veniturile obținute din vânzarea anumitor active ar trebui, în mod normal, luate în considerare la calculul impozitului pe profit al unei societăți. Într-adevăr, în cazul unei proceduri de insolvență precum cea care vizează Siremar în AE, metodologia de calcul al veniturilor este prevăzută la articolul 183 din Legea consolidată privind impozitul pe profit. 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. La momentul adoptării prezentei decizii, procedura de lichidare a Siremar în AE este încă în desfășurare și nu se poate, așadar, anticipa dacă va exista o obligație fiscală și nici valoarea acesteia, având în vedere că nu este clar dacă se va datora vreun impozit pe profit. Cu toate acestea, din motivele explicate în considerentul 427, acest lucru nu afectează constatarea existenței unui avantaj economic, întrucât legea din 2010 a prevăzut un drept necondiționat la o scutire fiscală.

(429) Efectul asupra schimburilor comerciale: în temeiul motivelor prezentate în considerentele 312 și 313, Comisia consideră că scutirea Siremar și SNS de la plata anumitor taxe este susceptibilă de a afecta schimburile comerciale din cadrul Uniunii și de a denatura concurența de pe piața internă.

(430) Concluzie: scutirile de la plata impozitului pe profit asupra veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar către SNS și de la plata taxelor indirecte în legătură cu transferurile aceleiași ramuri de activitate către SNS, care au fost acordate prin legea din 2010, constituie ajutor de stat în favoarea Siremar. Plata de către SNS a unei taxe fixe pentru înregistrarea contractului de cumpărare a ramurii de activitate Siremar în temeiul legii din 2010, în locul taxei datorate în mod obișnuit în temeiul legislației naționale, constituie ajutor de stat în favoarea SNS.

8.1.4.3. Posibilitatea utilizării resurselor FAS

(431) În cadrul deciziilor din 2011 și din 2012, Comisia a menționat posibilitatea ca societățile fostului grup Tirrenia să utilizeze resursele FAS [a se vedea considerentul 133 litera (c)] pentru a satisface nevoile curente de lichiditați. Cu toate acesta, în cursul procedurii oficiale de investigare, autoritățile italiene au clarificat faptul că resursele FAS nu au reprezentat o compensație suplimentară pentru niciuna dintre societățile fostului grup Tirrenia (inclusiv Siremar). În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta creditele bugetare alocate pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia, în cazul în care acestea s-ar fi dovedit 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 vizează de fapt o alocare de resurse de la bugetul statului italian pentru plata compensației pentru obligația de serviciu public.

(432) 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 Siremar 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 Siremar și nu va fi, așadar, evaluată în continuare în prezenta decizie.

8.1.5. *Concluzie privind existența unui ajutor*

(433) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia constată că:

— compensația acordată Siremar pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-30 iulie 2012 și prioritatea la acostare pe aceste rute constituie ajutor de stat în favoarea Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și se califică drept un ajutor nou;

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

— atribuirea noii convenții pentru perioada 1 august 2012-11 aprilie 2016 împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea CdI a fost anulată și nu a putut fi evaluată separat. Atribuirea noii convenții pentru perioada 11 aprilie 2016-11 aprilie 2028 împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS respectă cele patru criterii Altmark și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în favoarea SNS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Investigația privind majorarea capitalului CdI a rămas fără obiect. Contragaranția nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în favoarea Unicredit. Investigația privind orice posibil ajutor acordat CdI prin intermediul contragaranției a rămas fără obiect;

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

— scutirile de la plata (i) taxelor indirecte pentru transferul ramurii de activitate Siremar și a (ii) impozitului pe profit asupra veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar, acordate prin legea din 2010, constituie ajutor de stat în favoarea Siremar și SNS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE; și

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

8.2. **Legalitatea ajutorului**

(434) Toate măsurile care fac obiectul prezentei decizii au fost puse în aplicare înainte de aprobarea oficială din partea Comisiei. Prin urmare, întrucât acestea nu au fost exceptate de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2005 sau al deciziei SIEG din 2011, aceste măsuri de ajutor au fost acordate de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE ([165]).

8.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(435) 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.

8.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre stat și Siremar*

8.3.1.1. Norme aplicabile

(436) Astfel cum s-a menționat deja mai sus, prelungirea convenției inițiale dincolo de sfârșitul anului 2008 s-a realizat prin acte juridice subsecvente, după cum urmează:

(a) Decretul-lege nr. 207/2008, 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. 135/2009, 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. 125/2010, 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.

(437) 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 sa în vigoare 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”.

(438) În ceea ce privește cadrul SIEG din 2011, punctele 68 și 69 menționează faptul că Comisia va aplica principiile acestuia tuturor proiectelor de ajutoare notificate, indiferent de data notificării, 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.

([165]) Autoritățile italiene au notificat doar compensația pentru obligația de serviciu public acordată în temeiul noii convenții, în legătură cu care Comisia a constatat că nu constituie ajutor de stat (a se vedea considerentul 9). Mai mult, Siremar în AE a susținut că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Siremar în temeiul prelungirii convenției inițiale ar fi compatibilă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2011. Comisia va evalua, în secțiunea 8.3.1, dacă lucrurile au stat astfel.

(439) 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 Siremar în timpul perioadei de prelungire în conformitate cu pachetul privind SIEG din 2011. În cazul în care condițiile relevante prevăzute de decizia SIEG din 2011 sau de cadrul SIEG din 2011 sunt respectate, măsura de ajutor respectivă este compatibilă cu piața internă pe întreaga perioadă cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 30 iulie 2012 ([166]).

(440) Comisia precizează că atât decizia SIEG din 2005, care a intrat în vigoare la 19 decembrie 2005, cât 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. Dovezile furnizate de Italia arată că, în anii 2007 și 2008, numărul de pasageri aferent celor patru legături maritime exploatate de Siremar în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, nu a depășit, în medie, pragul de 300 000 de pasageri pe an. Aceste legături vizează grupurile Trapani – Pantelleria, Porto Empedocle – Insulele Pelagie, Palermo – Ustica (și anume rutele mixte D1, D4, D5 și ruta ALD/1 destinată exclusiv pasagerilor). Toate celelalte rute fie au depășit în mod individual pragul (cazul rutei ALC/6, Lipari – Vulcano – Milazzo), fie au făcut parte dintr-un grup de rute care a depășit cu mult pragul (cazul grupurilor Milazzo – Insulele Eoliene – Napoli și Trapani – Insulele Egadi). Prin urmare, pentru celelalte 16 rute exploatate în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, Comisia nu poate evalua compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public plătită către Siremar în temeiul prelungirii convenției inițiale până la 30 iulie 2012 nici în temeiul deciziei SIEG din 2005 și nici în temeiul deciziei SIEG din 2011.

(441) În consecință, compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordate Siremar începând cu 2009 și până la finalizarea privatizării 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. Siremar a fost admisă în procedura de administrare extraordinară la 17 septembrie 2010 și a fost declarată insolvabilă la 5 octombrie 2010. Prin urmare, aceasta era un furnizor de SIEG aflat în dificultate în sensul punctului 10 litera (c) din liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004, cel puțin pentru o parte din perioada de prelungire (din 5 octombrie 2010 până la vânzarea sa, la 30 iulie 2012).

(442) Orientările pentru salvare și restructurare din 2014 ([167]), 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, și anume data intrării în vigoare a cadrului SIEG din 2011, furnizorilor de SIEG aflați în dificultate se efectuează în temeiul cadrului SIEG din 2011, cu excepția dispozițiilor de la punctele 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60 ([168]). Prin urmare, aceleași norme se aplică pentru întreaga perioadă începând cu 1 ianuarie 2009 și până la transferul ramurii de activitate către CdI la 30 iulie 2012.

(443) Având în vedere că 16 dintre rutele exploatate de Siremar supuse evaluării nu intră sub incidența deciziilor SIEG din 2005 și 2011 și din motive de concizie și eficiență, Comisia va evalua mai întâi dacă respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Siremar pentru exploatarea tuturor celor 20 de rute de transport maritim din cadrul celor cinci grupuri 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. Comisia va evalua doar după această primă etapă dacă aceeași compensație (numai pentru grupurile de 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 436).

([166]) 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 deciziei respective (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.

([167]) JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

([168]) A se vedea punctul 140 din orientările pentru salvare și restructurare din 2014.

8.3.1.2. Serviciu autentic de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE

(444) Potrivit punctului 12 din cadrul SIEG din 2011, „[a]jutorul 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 „marja largă de apreciere a statelor membre" în ceea ce privește natura serviciilor care ar putea fi clasificate drept servicii de interes economic general.

(445) Evaluarea autenticității SIEG trebuie, de asemenea, să fie efectuată în temeiul comunicării privind SIEG (a se vedea considerentele 326 și 341), al Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea considerentele 328-330) și al jurisprudenței (a se vedea considerentele 332 și 333). Prin urmare, în ceea ce privește perioada de prelungire, Comisia trebuie să evalueze:

(1) dacă a existat cerere din partea utilizatorilor;

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

(3) dacă utilizarea unor simple obligații de serviciu public ar fi fost insuficientă pentru a remedia această deficiență (abordarea cea mai puțin dăunătoare).

(446) Comisia subliniază că rutele aferente serviciului public exploatate de Siremar în timpul perioadei de prelungire sunt aceleași cu cele atribuite CdI și, ulterior, SNS în temeiul noii convenții. În plus, Comisia a descris și a evaluat deja situația concurențială din cadrul acestor grupuri de rute în timpul perioadei de prelungire. În acest context, evaluarea următoare se va baza pe părțile relevante ale evaluării efectuate pentru noua convenție de mai sus și va face trimiteri la acestea (a se vedea secțiunea 8.1.3.1).

(447) În acest context, Comisia reamintește mai întâi (a se vedea considerentul 184) că Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în convenția inițială în principal pentru (i) a asigura continuitatea teritorială dintre Sicilia și insulele sale mai mici și pentru (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor mai mici prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia a concluzionat deja că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public (a se vedea considerentul 335).

(448) 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. Italia a confirmat că nu au existat modificări ale domeniului de aplicare al serviciilor încredințate Siremar în cursul perioadei de prelungire. Înainte de perioada de prelungire, Comisia constată că, în cursul anului 2008, a existat o reducere la nivelul rutelor exploatate în regim de serviciu public. În special, ruta Mazara del Vallo – Pantelleria, exploatată șase zile pe săptămână de Siremar cu feribotul rapid Guizzo, a fost întreruptă, iar frecvența pe anumite rute din orarele de circulație în sezonul de vârf pentru ruta Insulele Eoliene și Insulele Egadi a fost redusă.

(449) Pentru a ilustra cererea reală de servicii din partea utilizatorilor, autoritățile italiene au furnizat statistici detaliate, care arată că, în 2008, ultimul an al convenției inițiale înainte de prelungire, Siremar a transportat 1 821 387 de pasageri și 397 626,5 metri liniari de marfă în cadrul celor cinci grupuri de rute combinate. Cifrele pentru 2009 arată că Siremar a transportat 1 513 214 pasageri și 324 540 de metri liniari de marfă pe rutele respective.

(450) Aceste cifre au fost ușor mai scăzute în 2010 (a se vedea considerentul 337), însă comparabile. Aceasta arată că, de-a lungul anilor, cererea agregată din partea utilizatorilor a fost semnificativă și destul de stabilă. Într-adevăr, autoritățile italiene au furnizat, de asemenea, statistici detaliate pentru fiecare rută în parte pentru perioada 2007-2019 ([169]). Comisia precizează că, de-a lungul anilor, au existat fluctuații ale numărului de călătorii și de pasageri pe diferitele grupuri de rute. Cu toate acestea, acest lucru se poate explica prin faptul că rutele leagă insule foarte mici, care au o infrastructură portuară limitată și care sunt relativ apropiate unele de altele. Acest lucru implică o ajustare frecventă a orarelor de circulație pentru a răspunde cererii din partea utilizatorilor la nivel local. Într-adevăr, Comisia a demonstrat deja (a se vedea Table 5) că, în 2010, a existat cerere din partea utilizatorilor pentru fiecare dintre rute. Aceeași analiză pentru anii 2009, 2011 și pentru perioada ianuarie-iulie 2012 ([170]) nu a oferit niciun indiciu că respectiva cerere din partea utilizatorilor pentru serviciile de transport cu feribotul pe oricare dintre grupurile de rute în cauză ar fi dispărut.

([169]) Cu excepția anului 2015 (date nevalidate de consultanți externi – a se vedea nota de subsol 120) și a perioadei 1 ianuarie-10 aprilie 2016 (date lipsă – a se vedea nota de subsol 121).

([170]) Din motive de concizie, Comisia nu include cifrele detaliate în prezenta decizie.

(451) Comisia consideră că statisticile menționate mai sus demonstrează în mod clar că a existat o cerere reală de servicii de transport de pasageri și de servicii de transport de marfă pe fiecare dintre rutele aferente serviciului public în cauză în perioada ianuarie 2009-iulie 2012. Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii au abordat o cerere autentică din partea utilizatorilor și că, prin urmare, au satisfăcut nevoi publice reale.

(452) Astfel cum s-a explicat în considerentul 341, Comisia trebuie să examineze și dacă aceste servicii ar fi fost inadecvate în cazul în care furnizarea lor ar fi fost lăsată în seama forțelor pieței, având în vedere cerințele impuse de Italia prin intermediul 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".

(453) În primul rând, Comisia constată că nu s-a identificat nicio eroare vădită în definiția SIEG pentru Siremar pentru perioada 1992-2008, astfel cum s-a stabilit prin decizia sa din 2004, și că această constatare nu a fost pusă în discuție nici prin hotărârea din 2009 și nici prin decizia privind grupul Tirrenia din 2020 (a se vedea considerentul 342). În plus, situația economică dificilă din Italia din perioada 2009-2012 ar fi condus probabil la scăderea în continuare a profitabilității acestor rute.

(454) De asemenea, Comisia precizează că, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 30 iulie 2012, în cadrul tuturor grupurilor de rute care trebuiau să fie exploatate de Siremar în temeiul prelungirii convenției inițiale, au existat alți operatori care au oferit servicii de transport maritim, deși nu neapărat pe toată durata anului și, adesea, cu o frecvență diferită sau cu un alt tip de navă, precum și frecvent în baza unei compensații publice. Comisia a evaluat deja mai sus (a se vedea considerentele 341-349) pentru fiecare dintre grupurile de rute în cauză dacă serviciile furnizate de alți operatori care nu beneficiau de compensații publice erau echivalente cu cele pe care CdI și, ulterior, SNS au trebuit să le furnizeze în temeiul noii convenții. Comisia reamintește că această evaluare s-a bazat pe situația concurențială de pe aceste rute în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 30 iulie 2012. Având în vedere că serviciile pe care trebuia să le furnizeze CdI și, ulterior, SNS sunt foarte similare în ceea ce privește rutele deservite și frecvențele cu cele pe care a trebuit să le furnizeze Siremar în perioada de prelungire, concluzia Comisiei că doar forțele pieței erau insuficiente pentru a satisface nevoile de serviciu public este, de asemenea, valabilă pentru Siremar pe întreaga perioadă de prelungire. În special, Comisia observă că, la momentul încredințării serviciilor, niciun alt operator nu furniza servicii pe tot parcursul anului în cadrul vreunuia dintre grupurile de rute exploatate de Siremar fără a beneficia de compensații publice. Ceilalți operatori cărora li s-au încredințat, de asemenea, obligații de serviciu public au oferit un serviciu care nu era echivalent în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, nu au îndeplinit în totalitate obligațiile de serviciu public impuse Siremar în temeiul convenției inițiale (astfel cum a fost prelungită).

(455) În sfârșit, având în vedere privatizarea planificată și pentru a asigura continuitatea serviciilor publice care erau furnizate în temeiul convenției inițiale, Italia a decis să prelungească această convenție fără modificări (cu excepția schimbării metodologiei de compensare aplicabilă începând din 2010). Comisia admite că respectiva cerere din partea utilizatorilor, astfel cum este descrisă în considerentele 449-451, nu ar fi putut să fie satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor care deserveau rutele în cauză. Într-adevăr, pe rutele exploatate de Siremar, toate serviciile comparabile furnizate de ceilalți operatori au fost, de asemenea, subvenționate și, în orice caz, oferta furnizată de acești operatori nu îndeplinea cerințele de regularitate, continuitate și calitate pe tot parcursul anului. Mai mult, exploatarea acestor rute în extrasezon este generatoare de pierderi, astfel încât, în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, acestea ar fi probabil exploatate numai în sezonul de vârf. Ecorys a ajuns la o concluzie similară în raportul său, precizând că aceste rute nu sunt viabile din punct de vedere economic (a se vedea considerentul 119). În plus, Comisia admite că, în contextul procesului de privatizare a Siremar, prelungirea contractului de servicii publice existent era singurul mod de a garanta continuitatea serviciilor publice până la finalizarea privatizării.

(456) Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a defini drept SIEG serviciile încredințate Siremar în perioada de prelungire. Îndoielile exprimate de Comisie în deciziile din 2011 și 2012 sunt, prin urmare, înlăturate.

8.3.1.3. Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației

(457) Astfel cum se specifică în secțiunea 2.3 din cadrul SIEG din 2011, responsabilitatea furnizării unui serviciu de interes economic general, în sensul articolului 106 din TFUE, trebuie să fie încredințată întreprinderii implicate prin unul sau mai multe acte oficiale.

(458) 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 de calcul, control și revizuire a compensației;

(e) modalitățile de evitare și de rambursare a oricărei supracompensații.

(459) 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 Siremar pe durata perioadei de prelungire. În special, Comisia a subliniat că nu s-a adoptat niciun plan pe cinci ani, astfel cum prevedea convenția inițială, pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008. 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 Siremar a inclus convenția inițială (astfel cum a fost modificată și prelungită în timp), planurile validate pe cinci ani, anumite decizii *ad hoc* adoptate de autoritățile italiene, directiva CIPE și legea din 2009.

(460) În acest context, Comisia constată mai întâi că respectiva convenție inițială (astfel cum a fost modificată în timp), care formează partea principală a actului de atribuire a serviciilor către Siremar, a rămas pe deplin aplicabilă până la finalizarea privatizării în temeiul unei serii de decrete-lege (a se vedea considerentul 436). Documentele respective precizează că Siremar a fost însărcinată cu obligații de serviciu public până la finalizarea privatizării sale.

(461) Conform convenției inițiale, planurile pe cinci ani specifică rutele și porturile care urmează să fie deservite, tipul și capacitatea navelor care urmează să fie utilizate pentru legăturile maritime asigurate, frecvența serviciului și tarifele care urmează să fie plătite, inclusiv tarifele subvenționate, în special în cazul locuitorilor insulelor mai mici. Cu toate acestea, Italia a susținut că, întrucât investigația Comisiei cu numărul SA.15631 era încă în desfășurare între 1999 și 2004 cu privire la societățile grupului Tirrenia (inclusiv Siremar), Italia nu a adoptat niciun plan pe cinci ani pentru societățile respective pentru perioada 2000-2004 ([171]). În consecință, ultimul plan pe cinci ani aprobat oficial pentru Siremar a fost cel din perioada 1995-1999, iar Siremar a continuat să își desfășoare activitatea în anii următori în baza rețelei de rute din 1999. După adoptarea deciziei din 2004, Ministerul Transporturilor a elaborat un proiect de plan pentru perioada 2005-2008. Acest plan nu a implicat variații semnificative ale rețelei de rute sau ale orarelor acestora. Cu toate acestea, întrucât discuțiile și lucrările pregătitoare pentru privatizarea iminentă a societății începuseră deja, Italia a decis să nu îl aprobe în mod oficial. Prin urmare, obligațiile care îi reveneau societății Siremar în temeiul convenției inițiale au continuat să se aplice, astfel cum au fost definite în 1999 și confirmate în decretul din 2004 (a se vedea considerentul 40). Cu alte cuvinte, cu excepția cazului în care s-a luat o decizie de modificare a anumitor elemente specifice (de exemplu, o rută, o frecvență, un tip de navă) în comparație cu cele prevăzute în 2004, dispozițiile convenției inițiale aplicate în anul respectiv au continuat să se aplice integral în perioada 1 ianuarie 2009-30 iulie 2012. În plus, Italia a confirmat că, pe parcursul întregii perioade de prelungire, nu s-a emis niciun decret interministerial de modificare a tarifelor care trebuiau percepute de către societățile fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar. Pe această bază, Comisia concluzionează că, ținând seama de circumstanțele foarte specifice ale privatizării grupului Tirrenia în general și a ramurii de activitate Siremar în special, obligațiile de serviciu public pe care Siremar a trebuit să le îndeplinească în perioada de prelungire au fost definite într-un mod suficient de clar.

(462) Comisia a constatat deja în 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 conține o listă exhaustivă și precisă a elementelor de cost care trebuie luate în considerare, precum și metodologia de calcul al rentabilității capitalului pentru operator (a se vedea considerentele 45-47). Pentru perioada 1 ianuarie 2010-30 iulie 2012, metodologia relevantă este stabilită în directiva CIPE (a se vedea considerentele 48-58). În special, directiva CIPE detaliază elementele de cost și rentabilitatea capitalului care trebuie luate în considerare, în timp ce legea din 2009 prevede că, începând din 2010, valoarea maximă a compensației pentru Siremar este de 55 694 895 EUR. În sfârșit, convenția inițială a asigurat faptul că respectiva compensație se va baza pe costurile și veniturile reale suportate pentru furnizarea serviciului public și a stabilit că aceasta urmează să fie plătită în tranșe. În acest fel, supracompensația putea fi identificată și evitată cu ușurință. Acolo unde era cazul, statul putea să recupereze ulterior supracompensația de la Siremar.

(463) 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, durata, întreprinderea și teritoriul în cauză, parametrii de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și de rambursare a oricărei supra-compensații, astfel cum se prevede în cadrul SIEG din 2011.

([171]) După adoptarea deciziei din 2001, autoritățile italiene au elaborat un plan pe cinci ani pentru Tirrenia di Navigazione pentru perioada 2000-2004. Acest plan a fost aprobat prin decretul ministerial din 20 septembrie 2001.

8.3.1.4. Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire

(464) 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".

(465) Italia a susținut că durata prelungirii este în conformitate cu perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active utilizate pentru furnizarea SIEG, și anume navele Siremar. În special, durata totală a convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, este puțin peste 23,5 ani. Navele utilizate de Siremar pentru furnizarea serviciului public au o durată de viață utilă ([172]) de 30 de ani (în ceea ce privește feriboturile), respectiv de 20 de ani (în ceea ce privește navele de mare viteză destinate exclusiv transportului de pasageri) și sunt amortizate în această perioadă. În plus, evaluarea expertului, care a fost efectuată în contextul privatizării ramurii de activitate, a indicat că navele erau destul de vechi și destinate furnizării de servicii de natură locală în Marea Mediterană. Prin urmare, acestea nu erau ușor transferabile, ceea ce, în principiu, justifică o perioadă lungă de atribuire. Mai mult, Italia a reamintit că prelungirea de la 1 ianuarie 2009 până la 30 iulie 2012 a fost necesară pentru a asigura continuitatea serviciului public până la finalizarea privatizării.

(466) Pe această bază, Comisia concluzionează că durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire este justificată într-o măsură suficientă și că, prin urmare, punctul 17 din cadrul SIEG din 2011 este respectat.

8.3.1.5. Respectarea Directivei 2006/111/CE și contabilitatea separată

(467) Potrivit punctului 18 din cadrul SIEG din 2011, „[a]jutorul va fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat doar în cazul în care întreprinderea respectă, după caz, dispozițiile Directivei 2006/111/CE [privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi] ([173])".

(468) 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."

(469) Comisia observă că respectarea ambelor puncte ale cadrului SIEG din 2011 impune o separare adecvată a contabilității de către întreprinderea căreia i s-a atribuit serviciul. Cu privire la acest aspect, Italia a amintit că articolul 2 din decizia din 2004 prevedea ca Siremar să înceapă să țină, de la 1 ianuarie 2004, o contabilitate separată pentru fiecare rută. În contextul deciziilor din 2001 și din 2004 și la cererea Comisiei, PriceWaterhouseCoopers („PWC") a realizat un studiu care reproduce contabilitatea analitică a Siremar pentru perioada 1992-1999, completat de autoritățile italiene pentru anii 2000 și 2001. În acest context, PWC a emis o opinie care a confirmat faptul că metodologia utilizată pentru a întocmi această contabilitate a fost adecvată și în conformitate cu procedurile contabile aplicabile. Potrivit Italiei, Siremar a continuat să își elaboreze contabilitatea analitică pe această bază și, prin urmare, a respectat cerințele prevăzute în decizia din 2004. De asemenea, pentru perioada supusă evaluării, Italia a prezentat ca dovadă în acest sens contabilitatea Siremar aferentă fiecărei rute pentru anii 2009 și 2010.

(470) Comisarul extraordinar nu a întocmit această contabilitate pentru perioada 1 ianuarie 2011-30 iulie 2012. Cu toate acestea, Italia a confirmat că, în perioada de prelungire, Siremar nu a desfășurat nicio activitate care să nu se încadreze în obligațiile sale de serviciu public. Prin urmare, orice eventuală subvenționare încrucișată este exclusă. În plus, în 2011 și 2012, comisarul extraordinar a depus la Ministerul Dezvoltării Economice declarațiile financiare trimestriale. Aceste declarații sunt disponibile pe site-ul web al Siremar în AE și arată că rezultatele din exploatare între septembrie 2010 și iunie 2012 au fost negative (pierdere totală de 0,7 milioane EUR). În plus, până în luna septembrie 2012, aceste pierderi au crescut la 4,8 milioane EUR. Comisia consideră că acest aspect reprezintă un indiciu solid că, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 30 iulie 2012, când nu a fost prezentată contabilitatea pentru fiecare linie în parte, Siremar în AE nu a fost supracompensată (a se vedea, de asemenea, secțiunea 8.3.1.6). Comisia constată că, și pentru perioada respectivă, sunt astfel îndeplinite cele două obiective principale privind contabilitatea separată, și anume evitarea supracompensației și a subvenționării încrucișate.

(471) Pe baza celor de mai sus și ținând seama de circumstanțele foarte specifice ale privatizării, care a fost efectuată de administrația extraordinară, asigurând, în același timp, continuitatea serviciilor publice, Comisia concluzionează că au fost îndeplinite cerințele prevăzute la punctele 18 și 44 din cadrul SIEG din 2011.

([172]) Astfel cum s-a decis în cadrul comisiei interministeriale din 30 decembrie 2004. Această decizie a prelungit amortizarea precondizată inițial de la 20 la 30 de ani pentru feriboturi, respectiv de la 15 la 20 de ani pentru navele de pasageri de mare viteză. Comisia interministerială a fost înființată în conformitate cu articolul 11 din Legea nr. 856/1986 și a inclus reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, ai Ministerului Economiei și ai Ministerului Dezvoltării Economice.

([173]) JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

8.3.1.6. Valoarea compensației

(472) Punctul 21 din cadrul SIEG din 2011 prevede că „[v]aloarea 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".

(473) 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 ([174]), punctul 69 din acesta prevede în mod specific că, în scopul evaluării ajutorului de stat, utilizarea metodologiei costului net evitat nu este necesară. În schimb, se pot utiliza metode alternative, 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.

(474) 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 Siremar ca fiind SIEG autentice. Aceste îndoieli au fost abordate în secțiunea 8.3.1.2.

(475) Totuși, Comisia a exprimat o serie de îndoieli și cu privire la prima de risc de 6,5 % care s-a aplicat începând din 2010. În special, Comisia a pus sub semnul întrebării măsura în care această primă reflectă un nivel adecvat de risc, având în vedere că, *prima facie*, Siremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii. Într-adevăr, Comisia reamintește că, în decizia din 2011, a considerat, cu titlu preliminar, că Siremar ar fi putut fi supracompensată doar pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public începând din 2010. Aceasta înseamnă că nu este necesar să se evalueze *ex post* de către Comisie dacă a existat o supracompensare pentru anul 2009 ([175]).

(476) Prin urmare, Comisia va evalua dacă a existat o supracompensare pe parcursul întregii perioade cuprinse între 1 ianuarie 2010 și 30 iulie 2012, în conformitate cu punctul 47 din cadrul SIEG din 2011. În ceea ce privește această perioadă, Comisia constată următoarele:

— în primul rând, raportul privind motivele insolvenței Tirrenia și Siremar, elaborat de administrația extraordinară în mai 2011, indică faptul că respectiva compensație publică acordată Siremar în temeiul convenției inițiale înainte de 2010 s-a ridicat, în medie, la 70 de milioane EUR pe an. Această sumă a reprezentat între 70 % și 75 % din cifra de afaceri a Siremar în perioada respectivă. Prin urmare, Siremar s-a bazat aproape în totalitate pe compensația pentru obligația de serviciu public pentru a-și desfășura activitățile. Într-adevăr, în timp ce Siremar s-a bazat tot mai mult pe compensații publice între 1999 și 2008, o compensație anuală limitată la 55,7 milioane EUR ar fi fost insuficientă pentru a-i permite să își îndeplinească obligațiile de serviciu public pe termen lung. În special, raportul ia act de modul în care metodologia de calculare a compensației publice în temeiul convenției inițiale, aplicată până în 2009 inclusiv, a permis întotdeauna Siremar să își recompenseze în mod corespunzător toți factorii de producție (și anume capitalul și forța de muncă), în pofida obținerii, în medie, a unei rate scăzute de rentabilitate a capitalurilor proprii. Metodologia respectivă nu s-a mai aplicat însă începând cu 2010. În schimb, s-a aplicat noua metodologie prevăzută în directiva CIPE și în legea din 2009, care includea un plafon care, pentru Siremar, a fost stabilit la o valoare considerabil mai mică decât valoarea medie a compensației primite în deceniul precedent;

— în al doilea rând, documentele prezentate arată că, pentru 2010, Siremar a solicitat aproximativ 66 de milioane EUR, dar Italia a aprobat doar o compensație de 55,7 milioane EUR. În plus, acest cuantum ar însemna că respectiva compensație a scăzut cu 17 % între anii 2009 și 2010, când a intrat în vigoare noua metodologie de calculare a compensației, combinată cu un plafon fix. În cazul în care comparația vizează anii 2008-2009 și 2010-2011, diferența este și mai semnificativă: compensația a scăzut cu 22 % în perioada respectivă;

— în al treilea rând, pe baza contabilității pentru fiecare rută întocmite de Siremar pentru 2010, Comisia constată că, în 2010, Siremar a raportat un rezultat operațional pozitiv de aproximativ 5,9 milioane EUR. Italia a clarificat că această sumă era egală cu rentabilitatea capitalului investit, calculată prin aplicarea ratei de 7,6 % la un capital investit de 77,5 milioane EUR. Comisia observă că, pentru 2010, capitalul investit raportat este de peste două ori mai mare decât capitalul investit mediu anual raportat de CdI și, ulterior, de SNS (a se

([174]) Astfel cum s-a stabilit în considerentul 440. Legalitatea ajutorului acordat pentru celelalte rute va fi examinată în continuare în secțiunea 8.3.1.8.

([175]) Autoritățile italiene au furnizat unele informații referitoare la anul respectiv: calculul valorii compensației pentru 2009, și anume 67 de milioane EUR, care a fost stabilită pe baza metodologiei prevăzute în convenția inițială și a contabilității pentru fiecare linie în parte. Pentru anul respectiv, Siremar a solicitat aproximativ 72,2 milioane EUR, dar Italia a respins o parte din costurile propuse, deoarece acestea nu erau eligibile în conformitate cu metodologia aplicabilă. Suma acordată, respectiv 67 de milioane EUR, a reprezentat o scădere semnificativă față de valoarea compensației aprobate pentru 2008 (și anume 75,4 milioane EUR). Italia a clarificat, de asemenea, că rentabilitatea capitalului investit a fost calculată la 2,9 milioane EUR, aplicând convenția inițială. Această sumă s-a adăugat la costurile totale pentru stabilirea compensației de 67 de milioane EUR.

vedea nota de subsol 135) și că rata este mai mare decât prima de capital de risc de 6,5 % prevăzută de directiva CIPE, dar mai mică decât rata rezultată din aplicarea integrală a metodologiei CIPE (și anume 8,87 %; a se vedea considerentul 218). În cazul în care s-ar fi aplicat rata de 6,5 %, rentabilitatea capitalului investit ar fi fost în valoare de doar 5 milioane EUR. Prin urmare, Comisia constată că, pentru 2010, Siremar a fost supracompensată cu aproximativ 0,9 milioane EUR;

— în al patrulea rând, după ce Siremar a intrat în administrare extraordinară în septembrie 2010 (în acest caz, o procedură de lichidare), situațiile financiare din 2010, 2011 și 2012 nu au fost întocmite. Același lucru este valabil și pentru contabilitatea pentru fiecare linie în parte în legătură cu anii 2011 și 2012. În schimb, în conformitate cu legislația aplicabilă, administrația extraordinară a întocmit și a transmis rapoarte trimestriale autorităților naționale de supraveghere, și anume Ministerului Dezvoltării Economice. Aceste rapoarte arată că rezultatele totale din exploatare între septembrie 2010 și iunie 2012 au fost negative, cu o pierdere de 0,7 milioane EUR. Până în luna septembrie 2012, și anume după transferul ramurii de activitate către CdI, aceste pierderi operaționale au crescut la 4,8 milioane EUR. Prin urmare, Siremar a înregistrat pierderi deoarece a continuat să îndeplinească obligațiile de serviciu public în timpul desfășurării procedurii de vânzare a ramurii de activitate Siremar. Deși Comisia regretă faptul că, pentru 2011 și pentru prima jumătate a anului 2012, nu s-a întocmit contabilitatea pentru fiecare linie în parte, Italia a confirmat că, în timpul prelungirii, Siremar nu a furnizat niciun serviciu în afara obligațiilor sale de serviciu public. Întrucât rezultatele financiare globale pentru perioada septembrie 2010-septembrie 2012 au fost negative, aceste documente sugerează cu fermitate că Siremar nu a fost supracompensată în perioada ulterioară intrării sale în administrare extraordinară și că supracompensația limitată pe care a primit-o în 2010 s-a pierdut în anii următori.

(477) În acest context, luând în considerare circumstanțele foarte specifice ale privatizării ramurii de activitate Siremar și pe baza informațiilor prezentate de autoritățile italiene, Comisia constată că supracompensația limitată pe care a identificat-o pentru 2010 a fost contrabalansată de pierderile din perioada ulterioară. Prin urmare, Comisia concluzionează că Siremar nu a fost supracompensată în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 30 iulie 2012, luată în ansamblu. Întrucât, în decizia sa din 2011, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la o potențială supracompensare a societății Siremar numai pentru perioada respectivă, Comisia consideră că îndoielile sale cu privire la acest aspect au fost înlăturate.

(478) Punctul 49 din cadrul SIEG din 2011 prevede obligația statelor membre de a se asigura că respectiva compensație acordată pentru furnizarea SIEG nu conduce la primirea de către întreprinderi a unei supracompensări (astfel cum a fost definită la punctul 47 din cadrul respectiv). Într-adevăr, statele membre trebuie să furnizeze dovezi la solicitarea Comisiei. Mai mult, acestea trebuie să efectueze controale regulate sau să se asigure că astfel de controale sunt efectuate la sfârșitul perioadei de valabilitate a actului de atribuire și, în orice caz, la intervale de cel mult trei ani. În această privință, Comisia constată că autoritățile italiene au furnizat dovezile necesare, astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea considerentele 469 și 470). Într-adevăr, în 2009 și 2010, Siremar a prezentat contabilitatea pentru fiecare rută în parte ministrului care asigura supravegherea, permițându-i acestuia să verifice valoarea compensației. Începând cu 17 septembrie 2010, prezența comisarului extraordinar, desemnat de statul italian, supus unor norme detaliate în temeiul legislației naționale și cu răspundere civilă și penală, a oferit o altă garanție împotriva supracompensării. În plus, Comisia reamintește că respectiva compensație se plătește în tranșe, că plata finală se face pe baza costurilor și a veniturilor efective din anul respectiv și că, după 25 noiembrie 2010, prin decizia comisiei interministeriale, orice valoare a supracompensării se deduce din viitoarele plăți în avans ale subvențiilor (a se vedea considerentul 43). În acest context, deși Siremar a fost supracompensată în 2010, Comisia observă că supracompensarea a fost, cu toate acestea, consumată în anii următori, întrucât Siremar în AE înregistra pierderi (a se vedea considerentul 476). Prin urmare, nu s-a acordat nicio supracompensare în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2010 și 30 iulie 2012, luată în ansamblu. În acest context, Comisia concluzionează că, ținând seama de circumstanțele foarte specifice ale privatizării, care a fost efectuată de administrația extraordinară, asigurând, în același timp, continuitatea serviciilor publice, măsurile descrise mai sus ar putea fi considerate suficiente pentru a evita și a detecta supracompensarea.

(479) Pe baza elementelor descrise mai sus (a se vedea considerentele 472-478), Comisia concluzionează că sunt îndeplinite cerințele aplicabile prevăzute la secțiunea 2.8 din cadrul SIEG din 2011.

8.3.1.7. Prioritatea la acostare

(480) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din Decretul-lege nr. 135/2009 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 fostului grup Tirrenia, inclusiv Siremar. 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. În cazul Siremar, un orar de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor mai mici și pentru a contribui

la dezvoltarea economică a acestora. În plus, întrucât Siremar a făcut obiectul unor obligații specifice de planificare orară a curselor în temeiul convenției inițiale, prioritatea la acostare a contribuit la asigurarea faptului că porturile alocă danele și orarele de acostare astfel încât să permită Siremar să își respecte obligațiile de serviciu public.

(481) În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite Siremar să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 456). Mai mult, autoritățile italiene au confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public și că, pe durata prelungirii convenției inițiale, Siremar nu a furnizat niciun serviciu în afara obligațiilor sale de serviciu public. Comisia a evaluat deja în detaliu compatibilitatea SIEG și compensația aferentă acordată Siremar pe durata prelungirii convenției inițiale (a se vedea considerentele 444-479). 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 conduce sau nu la supracompensare.

(482) Italia susține că nu poate fi cuantificat niciun posibil avantaj financiar care rezultă din prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 227 de mai sus). În orice caz, Comisia observă că, în măsura în care această acțiune ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Prin urmare, controalele privind supracompensarea efectuate pentru Siremar, astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea secțiunea 8.3.1.6), pot, de asemenea, să detecteze orice supracompensare posibilă rezultată din prioritatea la acostare.

(483) Prin urmare, Comisia concluzionează că prioritatea la acostare, care este indisolubil legată de SIEG furnizat de Siremar, este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE și cu cadrul SIEG din 2011.

8.3.1.8. Conformitatea cu decizia SIEG din 2005

(484) Astfel cum se explică în considerentul 440, traficul anual mediu pe durata celor două exerciții financiare anterioare celui în care s-a atribuit SIEG nu a depășit 300 000 de pasageri în cadrul următoarelor grupuri de rute:

— Trapani – Pantelleria (ruta mixtă D4);

— Porto Empedocle – Insulele Pelagie (ruta mixtă D5);

— Palermo – Ustica, (ruta mixtă D1 și ruta ALD/1 destinată exclusiv pasagerilor).

(485) Prin urmare, pentru rutele D1, D4, D5 și ALD/1, 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 ([176]). Pe această bază, Comisia concluzionează că aceste patru rute pot fi evaluate în temeiul deciziei SIEG din 2005.

(486) Comisia a stabilit deja mai sus (a se vedea secțiunea 8.3.1.3) 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 de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și de rambursare a oricărei supracompensații. Prin urmare, în ceea ce privește rutele D1, D4, D5 și ALD/1, dispozițiile de la articolul 4 („Mandatul") din decizia SIEG din 2005 sunt respectate.

(487) În plus, Comisia a concluzionat (a se vedea secțiunea 8.3.1.6) că (i) Siremar nu a fost supracompensată în perioada de prelungire a convenției inițiale, luată în ansamblu și că (ii) autoritățile italiene au efectuat controale regulate pentru a evita supracompensarea Siremar. 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 rutelor D1, D4, D5 și ALD/1.

(488) Având în vedere legătura indisolubilă cu furnizarea serviciului public și evaluarea de mai sus (a se vedea secțiunea 8.3.1.7), prioritatea la acostare acordată pentru exploatarea rutelor D1, D4, D5 și ALD/1 respectă, de asemenea, decizia SIEG din 2005.

8.3.1.9. Concluzie

(489) Pe baza evaluării de la considerentele 436-483, Comisia concluzionează că respectiva compensație acordată Siremar pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul prelungirii convenției inițiale în perioada de la 1 ianuarie 2009 până la 1 august 2012 și prioritatea la acostare indisolubil legată de aceasta respectă condițiile aplicabile din cadrul SIEG din 2011 și sunt, prin urmare, compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

([176]) Comisia reamintește în acest context că s-a constatat că aceste patru rute constituie SIEG autentice (a se vedea secțiunea 8.3.1.2) 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 Siremar în contextul procesului de privatizare a respectivei societăți și, prin urmare, avizul său motivat din 21 iunie 2012 nu a vizat Siremar (a se vedea considerentul 143).

(490) Mai mult, pe baza evaluării de la considerentele 484-488, compensația acordată Siremar și prioritatea la acostare pentru exploatarea rutelor D1, ALD/1, D4 și D5 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.

8.3.2. *Prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Siremar*

(491) Pe baza deciziei din 2010, ajutorul pentru salvare acordat Siremar, 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).

(492) Garanția a fost executată la 11 iulie 2011 și Siremar a rambursat valoarea totală datorată statului abia la 18 septembrie 2012 (a se vedea considerentul 65). 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.

(493) Potrivit informațiilor furnizate de Italia (a se vedea secțiunea 4.2) în cursul procedurii de investigare oficială, un plan de lichidare pentru Siremar ar fi fost disponibil pe site-ul web al Siremar în AE înainte de expirarea termenului de șase luni prevăzut în liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004. În plus, Italia susține că a informat Comisia în permanență cu privire la evoluția procesului de privatizare a ramurii de activitate Siremar.

(494) 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 Siremar. Mai mult, Italia a confirmat, de asemenea, intenția Siremar 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 web al Siremar 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 Siremar 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 liniile directoare pentru salvare și restructurare din 2004 și, astfel, planul ar fi trebuit să fie prezentat de Italia în mod oficial.

(495) În plus, Comisia precizează că a transmis, 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 transmis 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).

(496) În răspunsul său la scrisoarea Comisiei din 5 octombrie 2011, Italia a confirmat că intenția sa a fost ca Siremar să restituie ajutorul pentru salvare înainte de 28 august 2011, după vânzarea ramurii de activitate Tirrenia, dar că procesul de privatizare a acesteia din urmă 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 privatizarea ramurii de activitate Tirrenia, această rambursare nu a putut avea loc 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 Siremar, care, potrivit declarațiilor ulterioare ale acestora, ar fi fost deja pus la dispoziția publicului înainte de 28 august 2011. În schimb, Italia a încercat doar să explice motivul pentru care rambursarea nu a putut fi avea loc 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 dovadă suplimentară care arată că Italia nu a depus un plan de restructurare sau de lichidare în termenul de șase luni prevăzut.

(497) Având în vedere cele prezentate mai sus, chiar dacă Comisia era la curent cu procesul de privatizare, 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 ([177]).

(498) 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. Siremar 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 temporară de ajutor pentru salvare și nu ca o compensație pentru furnizarea SIEG. Prin urmare, acesta nu poate fi declarat compatibil în temeiul cadrului SIEG din 2011.

(499) În acest context, Comisia observă că Siremar în AE a rambursat deja suma de 15 511 529,35 EUR la 18 septembrie 2012. Această plată a depășit suma de 15 121 838,33 EUR ([178]) 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 valoarea dobânzii pentru recuperare. În cazul în care dobânda deja plătită de Siremar în AE ar fi insuficientă, valoarea dobânzii rămase ar trebui să fie recuperată în continuare.

8.3.3. *Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare*

(500) Comisia a concluzionat mai sus (a se vedea considerentele 419-430) că scutirile de la plata impozitului pe profit asupra veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar, în ceea ce privește Siremar, și de la plata taxelor indirecte în legătură cu transferul aceleiași ramuri de activitate, în ceea ce privește Siremar și SNS, acordate prin legea din 2010, constituie ajutor de stat în favoarea Siremar și SNS.

(501) În ambele situații, ajutorul este egal cu diferența dintre taxele datorate în mod obișnuit pentru aceste tipuri de tranzacții și taxa plătită efectiv. 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 la articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(502) În primul rând, 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.

(503) În al doilea rând, Comisia observă că aceste scutiri fiscale în legătură cu vânzarea ramurii de activitate Siremar reprezintă măsuri cu caracter excepțional legate de un transfer de active care a făcut parte din reorganizarea și privatizarea mai amplă a grupului Tirrenia. Prin urmare, Comisia consideră că acest ajutor nu este indisolubil legat de furnizarea SIEG de către Siremar și, ulterior, de către SNS și, astfel, nu ar trebui să fie evaluat în baza aceluiași temei de compatibilitate. Într-adevăr, aceste scutiri nu au legătură cu furnizarea serviciilor de interes economic general, astfel cum au fost definite în convenția inițială sau în noua convenție ([179]). Prin urmare, nu pot fi invocate motivele de compatibilitate prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(504) Astfel, Comisia concluzionează că scutirile fiscale în favoarea Siremar și SNS constituie ajutor pentru funcționare care reduce costurile pe care Siremar în AE și SNS ar fi trebuit să le suporte altfel din resurse proprii și care este, așadar, incompatibil cu piața internă ([180]).

8.3.4. *Concluzie privind compatibilitatea ajutorului*

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

— compensația acordată Siremar și prioritatea la acostare pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-1 august 2012 sunt compatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 106 din TFUE, cu cadrul SIEG din 2011 și, pentru patru rute incluse în trei grupuri, și cu decizia SIEG din 2005;

— ajutorul pentru salvare acordat Siremar a fost prelungit în mod ilegal în perioada cuprinsă între 28 august 2011 și 18 septembrie 2012 (când a fost restituit) și este incompatibil cu piața internă;

— scutirea acordată Siremar de la plata taxelor indirecte pentru operațiunile și actele legate de transferul ramurii de activitate Siremar către SNS și de la impozitul pe profit asupra veniturilor obținute din transferul respectiv constituie ajutor pentru funcționare incompatibil acordat Siremar;

([177]) Chiar dacă acest ajutor a fost acordat înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor pentru salvare și restructurare din 2014, conform punctului 139 din orientările respective, atunci când analizează ajutorul acordat furnizorilor de SIEG aflați în dificultate, precum Siremar, 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 furnizorilor 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 celor prevăzute la punctele 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60.

([178]) Această sumă a inclus dobânzile datorate statului în valoare de 11 367,51 EUR pentru perioada cuprinsă între 30 iunie 2011 și 11 iulie 2011.

([179]) *Ad abundantiam*, în ceea ce privește ajutorul acordat Siremar prin intermediul acestor scutiri fiscale, Comisia observă că, la momentul adoptării prezentei decizii, Siremar în AE nu mai furnizează SIEG și nu mai desfășoară nicio o altă activitate economică.

([180]) Cauza C-301/87, Franța/Comisia, ECLI:EU:C:1990:67, punctul 41.

— plata de către SNS a unei taxe fixe pentru înregistrarea contractului de cumpărare a ramurii de activitate Siremar în temeiul legii din 2010, în locul taxei datorate în mod obișnuit în temeiul legislației naționale, constituie ajutor pentru funcționare incompatibil acordat SNS.

8.4. **Răspunsul la observațiile prezentate de CdI**

(506) Astfel cum s-a menționat mai sus (a se vedea secțiunea 6), CdI a prezentat Comisiei trei seturi de informații. Aceste informații 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.

(507) În ceea ce privește argumentele invocate de CdI în seturile de informații transmise, Comisia constată următoarele aspecte:

— în ceea ce privește datele furnizate cu privire la rutele pe care le-a exploatat în perioada 1 august 2012-31 decembrie 2012, Comisia confirmă că a luat în considerare aceste informații în evaluarea sa;

— în ceea ce privește vânzarea ramurii de activitate Siremar, inclusiv dacă aceasta a avut loc la prețul pieței, Comisia constată că, la momentul adoptării prezentei decizii, autoritățile italiene și CdI reziliaseră deja atât contractul de vânzare inițial, cât și noua convenție și că respectiva convenție, împreună cu ramura de activitate Siremar, a fost în cele din urmă atribuită SNS. Astfel cum s-a stabilit în considerentul 295, finalizarea investigației privind atribuirea inițială a noii convenții împreună cu ramura de activitate Siremar în favoarea CdI în perioada 1 august 2012-10 aprilie 2016 ar fi în mod logic imposibilă. Prin urmare, Comisia nu va formula observații cu privire la contribuțiile transmise de CdI privind privatizarea ramurii de activitate Siremar;

— în ceea ce privește afirmația implicită din mai multe scrisori transmise de CdI, potrivit căreia obligațiile de serviciu public care i-au fost impuse prin noua convenție pentru perioada 1 august 2012-10 aprilie 2016 reprezintă SIEG autentice, Comisia a concluzionat în considerentul 351 că respectivele obligații de serviciu public, astfel cum i-au fost încredințate SNS, răspund unei cereri reale din partea utilizatorilor, abordează o disfuncționalitate reală a pieței și pot fi considerate abordarea cea mai puțin dăunătoare. Cu toate acestea, întrucât Comisia observă că noua convenție dintre Italia și CdI a fost reziliată, iar obligațiile de serviciu public au fost atribuite în cele din urmă SNS, din aceleași motive exprimate mai sus, nu este posibil să se evalueze separat dacă obligațiile de serviciu public impuse CdI prin noua convenție reprezintă SIEG autentice. Prin urmare, Comisia nu va formula observații cu privire la contribuțiile transmise de CdI în legătură cu această chestiune;

— în ceea ce privește contragaranția și majorarea capitalului, Comisia a concluzionat în considerentele 408 și 413 că investigația cu privire la aceste măsuri a rămas fără obiect. Prin urmare, Comisia nu va formula observații cu privire la contribuțiile transmise de CdI în legătură cu aceste măsuri;

— în ceea ce privește discontinuitatea economică dintre Siremar în AE și CdI, Comisia observă că, întrucât ramura de activitate Siremar și noua convenție au fost atribuite în cele din urmă SNS, din aceleași motive exprimate mai sus, nu este necesar să se evalueze separat existența unei eventuale continuități economice între Siremar în AE și CdI. Dimpotrivă, Comisia va evalua, în secțiunea 11, existența unei continuități economice între Siremar în AE și SNS ([181]). În plus și ca argument suplimentar, Comisia precizează că CdI se află în prezent în lichidare și este inactivă. Ca atare, în prezentul caz privind ajutoarele de stat, investigația în legătură cu orice ajutor acordat acesteia ar fi lipsită de obiect. În acest context, Comisia consideră, de asemenea, că evaluarea unei eventuale continuități economice între Siremar în AE și CdI ar fi lipsită de obiect. Prin urmare, Comisia nu va formula observații cu privire la contribuțiile transmise de CdI în legătură cu discontinuitatea economică dintre Siremar în AE și CdI.

9. **CONCLUZIE**

(508) Comisia constată că Italia a pus în aplicare în mod ilegal unele dintre măsurile de ajutor supuse evaluării, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Pe baza evaluării de mai sus, Comisia a decis că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Siremar 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 furnizarea SIEG de către Siremar, această măsură este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE. Pentru patru dintre cele 20 de 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 și prioritatea la acostare acordate Siremar pentru exploatarea acestor patru rute respectă decizia SIEG din 2005.

([181]) În plus, Comisia observă că, întrucât ramura de activitate a revenit în proprietatea Siremar în AE și, ulterior, a fost atribuită SNS împreună cu noua convenție, nu există nicio problemă de eventuală continuitate economică între CdI și SNS, care sunt două părți distincte în cadrul unei proceduri de achiziții.

(509) Cu toate acestea, ajutorul pentru salvare acordat Siremar și prelungit în mod ilegal în perioada cuprinsă între 28 august 2011 și 18 septembrie 2012 este incompatibil cu piața internă. În sfârșit, scutirea de la plata taxelor indirecte pentru operațiunile și actele legate de transferul ramurii de activitate Siremar, în ceea ce privește Siremar și SNS, precum și scutirea de la plata impozitului pe profit asupra veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar, în ceea ce privește Siremar, constituie, de asemenea, ajutor pentru funcționare acordat Siremar și SNS incompatibil cu piața internă.

(510) Prezenta decizie nu vizează și nu aduce atingere niciunui alt aspect care face obiectul deciziilor din 2011 și 2012 sau adus la cunoștința Comisiei de către părțile interesate în cursul investigației deschise în temeiul deciziilor respective.

10. **RECUPERARE**

(511) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența constantă a instanțelor Uniunii, atunci când constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă ([182]), Comisia are competența de a hotărî dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul. De asemenea, instanțele Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ([183]).

(512) În acest context, instanțele Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins de îndată ce beneficiarul rambursează sumele acordate sub forma ajutorului ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi pe piața internă, și se restabilește situația anterioară plății ajutorului ([184]).

(513) În conformitate cu jurisprudența, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([185]) prevede că „[a]tunci 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”.

(514) Prin urmare, întrucât măsurile în cauză au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE 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 la data la care ajutorul a fost la dispoziția beneficiarului și se încheie la data recuperării efective. Suma care trebuie recuperată este purtătoare de dobândă până la recuperarea efectivă.

(515) În cazul de față, beneficiarul ajutorului, Siremar 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 ([186]). 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.

(516) Ajutorul de stat incompatibil acordat Siremar în AE și SNS și menționat în considerentul 505 trebuie să fie rambursat Italiei, în măsura în care a fost plătit. În special, ajutorul care trebuie să fie recuperat se stabilește după cum urmează:

(a) principalul ajutorului pentru salvare, și anume suma de 15 121 838,33 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, în valoare de 12 000 000 EUR, 23 martie 2011 pentru a doua tranșă, în valoare de 3 000 000 EUR, și 11 iulie 2011 pentru suma de 121 838,33 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 Siremar în AE;

(b) în măsura în care taxele indirecte pentru operațiunile și actele legate de transferul ramurii de activitate Siremar sunt imputabile vânzătorului (și anume Siremar în AE), principalul ajutorului este egal cu taxele datorate în mod obișnuit pentru aceste tipuri de tranzacții. Italia trebuie să calculeze, de asemenea, diferența dintre taxa fixă plătită de SNS pentru înregistrarea contractului de cumpărare a ramurii de activitate Siremar în temeiul legii din 2010 și taxa datorată în mod obișnuit în temeiul legislației naționale. Italia trebuie să furnizeze, de

([182]) Hotărârea din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, C-70/72, EU:C:1973:87, punctul 13.
([183]) Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, EU:C:1990:125, punctul 66.
([184]) Hotărârea din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.
([185]) 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).
([186]) Legislația națională reglementează rangul creanței aferente ajutorului de stat în tabloul creditorilor, 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 (JO C 247, 23.7.2019, p. 1). 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 aferente ajutorului de stat oprește acumularea dobânzilor suplimentare de recuperare.

asemenea, o listă a tuturor documentelor pentru care au existat scutiri efective de la plata taxelor și să calculeze diferența dintre taxele datorate în mod obișnuit de Siremar și SNS și taxele plătite efectiv. La aceste sume se adaugă dobânda pentru recuperare, acumulată începând cu data (datele) documentelor oficiale pentru care s-a aplicat scutirea de la plata taxelor până la recuperarea completă.

(517) În plus, Italia nu scutește veniturile obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar de la aplicarea impozitului pe profit care trebuie plătit de Siremar în AE.

11. **CONTINUITATEA ECONOMICĂ**

(518) 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 ([187]). 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.

(519) 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 existența continuității economice, pot fi luate în considerare următoarele elemente: 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 logica economică a operațiunii ([188]).

(520) 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 i se impune Comisiei să ia în considerare toate elementele avute în vedere mai sus, fapt atestat de utilizarea expresiei „pot fi luate în considerare” ([189]) 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 Siremar în AE și SNS, care a vizat privatizarea unei societăți publice prin intermediul unei proceduri de achiziții pentru atribuirea unui contract de servicii publice pe o perioadă de doisprezece ani, combinată cu activele necesare pentru furnizarea SIEG prevăzute în contractul respectiv. Până în prezent, Siremar în AE continuă să existe ca entitate separată, dar nu desfășoară nicio activitate comercială și continuă să facă obiectul unei proceduri de faliment cu scopul principal de a-și despăgubi creditorii și de a-și finaliza lichidarea.

(521) Pentru a decide dacă există continuitate economică între Siremar în AE și SNS și, prin urmare, pentru a stabili dacă acesteia din urmă ar trebui, de asemenea, să îi revină răspunderea pentru rambursarea ajutorului incompatibil acordat primei societăți, Comisia a aplicat indicatorii menționați mai sus circumstanțelor specifice ale cazului de față.

11.1. **Obiectul transferului**

(522) Acest indicator privește sfera transferului activelor și al pasivelor existente, inclusiv relațiile contractuale cu angajații și furnizorii, de la Siremar (ulterior în AE) către SNS. De la bun început, ar trebui remarcat faptul că niciunul dintre pasivele existente nu a fost transferat: acestea au rămas în totalitate în sarcina Siremar în AE și rămân în continuare astfel la momentul adoptării prezentei decizii. Transferul a presupus eliminarea completă din bilanț a oricărei creanțe aferente activelor care au făcut obiectul transferului, precum ipoteci, sechestre și creanțe prioritare.

(523) În plus, în ceea ce privește activele, Comisia constată, în primul rând, că procedura pentru vânzarea ramurii de activitate Siremar a urmat unei încercări nereușite de privatizare a Tirrenia di Navigazione în ansamblul său, cu toate activele și pasivele sale, inclusiv a filialei sale din acel moment, Siremar. Cea de a doua încercare de

([187]) Cauza C-303/88, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1991:136.
([188]) Hotărârea pronunțată în cauza T-121/15, Fortischem a.s./Comisia, ECLI:EU:T:2019:684, punctul 208.
([189]) Hotărârea pronunțată în cauza T-123/09, Ryanair/Comisia, ECLI:EU:T:2012:164, punctul 156.

privatizare a ramurii de activitate Siremar, încheiată cu succes, a vizat marca Siremar ([190]), activele considerate necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public impuse Siremar și relațiile contractuale aferente cu furnizorii, obiectul acesteia fiind diferit și mai restrâns în comparație cu cel al primei încercări de privatizare (de exemplu, cu aproximativ 45 % în ceea ce privește numărul de nave). Activele Siremar în AE care nu au fost considerate necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public au fost vândute separat în cadrul unor proceduri de achiziții diferite și necorelate și au inclus nava rapidă Guizzo.

(524) 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 Siremar în AE către CdI și, ulterior, către SNS. Într-adevăr, articolul 2112 din Codul civil italian prevede că, în cazul transferului unei întreprinderi, 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 nr. 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 nu efectua concedieri colective timp de doi ani (a se vedea considerentul 195). Comisia constată că, deși norma generală ar fi prevăzut o continuitate clară a forței de muncă între Siremar în AE și SNS, care a vizat intermediar și CdI, această excepție a permis efectiv Siremar în AE să rezilieze toate contractele cu angajații săi. Ulterior, CdI și, mai apoi, SNS au oferit noi contracte angajaților ale căror sarcini vizau efectiv îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(525) Obligația de menținere a numărului de angajați a fost stabilită printr-o lege generală, neputând fi ignorată de autoritățile italiene în cadrul organizării procedurii de vânzare. Cu toate acestea, chiar și în lipsa obligației legale respective, 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, prevăzute în tabelele de dotare cu personal (a se vedea considerentul 210). Într-adevăr, în cazul de față, după atribuirea noii convenții, CdI și, ulterior, SNS ar fi fost nevoite să recruteze aproximativ 500 de angajați într-un interval de timp scurt pentru a-și îndeplini obligațiile. Prin urmare, este foarte probabil ca SNS să fi angajat majoritatea angajaților Siremar în AE, chiar dacă nu era obligată să le ofere contracte de muncă, din motive de operativitate și pentru a reduce costurile de recrutare.

(526) 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 acestui caz (și anume, dimensiunea transferului), precum și legislației general aplicabile din domeniul muncii. Pe de altă parte, s-au transferat către SNS aproape toate activele Siremar în AE, însă niciunul dintre pasivele sale. În ansamblu, în ceea ce privește obiectul transferului, Comisia consideră că există indicii de continuitate economică între aceste societăți.

11.2. **Prețul transferului**

(527) 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 au fost transferate ca rezultat al unei proceduri de achiziții care a fost suficient de deschisă, transparentă și nediscriminatorie încât să se obțină prețul pieței, astfel cum s-a menționat în secțiunea 8.1.3.4 de mai sus. Nu există nicio dovadă că organizarea unei proceduri de achiziții comune pentru activele respective și contractul de servicii publice ar fi avut un efect negativ asupra rezultatului acesteia. Dimpotrivă, Italia a demonstrat că, atunci când au fost organizate proceduri separate de achiziții pentru unele dintre celelalte nave ale Tirrenia și Siremar, acestea nu au putut fi vândute decât la valoarea de casare. Într-adevăr, condițiile impuse de cumpărător, precum cerința de a păstra nivelul de personal timp de doi ani, nu a redus prețul, astfel cum s-a stabilit în raportul Ecorys (a se vedea considerentul 121). În plus, prețul plătit în cele din urmă de SNS, și anume 55,1 milioane EUR, a fost mai mare decât prețul minim identificat în evaluarea expertului independent de Banca Profilo, și anume 55 de milioane EUR, iar SNS trebuie să plătească o dobândă anuală de 1,5 % pentru fiecare dintre cele două tranșe eșalonate de 9 milioane EUR. În plus, astfel cum s-a arătat în considerentul 122, la momentul transferului ramurii de activitate către SNS, valoarea de piață a fost estimată în cel de al doilea raport Ecorys la o valoare mult mai mică, respectiv 39,9 milioane EUR, conform evaluării în baza metodei punerii în echivalență. În sfârșit, Comisia observă că numeroasele solicitări de oferte mai avantajoase în cursul procedurii de achiziții (a se vedea considerentele 79-100) arată în mod clar că a existat o dinamică de tip concurențial între CdI și SNS și, chiar dacă prima societate a fost în cele din urmă exclusă din procedură, la momentul la care oferta câștigătoare a SNS a fost formulată pentru prima dată, CdI era încă un ofertant activ în cadrul procedurii. Conform jurisprudenței constante, în cazul în care o autoritate publică procedează la vânzarea unei întreprinderi 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 și

([190]) Cu toate acestea, astfel cum se descrie în nota de subsol 41, SNS își oferă în prezent serviciile exclusiv sub denumirea Caronte & Tourist sau Liberty Lines, și nu pe cont propriu (a se vedea, de exemplu, site-ul web al Siremar, http://siremar.it/,).

credibile primite. În plus, potrivit jurisprudenței, chiar prezența unor condiții nelegale în legătură cu această procedură ar putea să nu pună în discuție această constatare, în cazul în care condițiile respective nu au redus valoarea ofertei în cauză ([191]).

(528) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că respectivele circumstanțe ale transferului exclud transferul către SNS al oricărui avantaj economic primit de Siremar în AE. Prin urmare, prețul transferului nu poate fi considerat un indicator al continuității economice în acest caz.

11.3. **Identitatea proprietarilor**

(529) Atunci când are loc transferul de active între două entități afiliate, această situație reprezintă un indiciu că scopul transferului poate fi acela de a se eluda obligația rambursării ajutorului identificat ca fiind ilegal și incompatibil într-o decizie a Comisiei. În cazul de față, Comisia constată că între Siremar în AE și SNS 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 Economiei (a se vedea considerentul 22). Cea de a doua este o societate privată, deținută în proporție de 50 % de Ustica Lines S.p.A. și în proporție de 50 % de Caronte & Tourist S.p.A.. Prin urmare, Comisia constată că Siremar în AE nu putea exercita niciun control asupra SNS și nici viceversa.

(530) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că și criteriul identității acționarilor indică faptul că nu există continuitate economică în acest caz.

11.4. **Calendarul transferului**

(531) 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 se eluda un ordin de recuperare. În cazul de față, Comisia constată că publicarea cererii de exprimare a interesului a avut loc la 4 octombrie 2010, iar SNS și-a prezentat oferta fermă la 23 mai 2011. Decizia Comisiei de a deschide o investigație oficială, printre altele, cu privire la privatizarea ramurii Siremar a fost adoptată după mai multe luni, la 5 octombrie 2011. Ulterior, la 20 octombrie 2011, CdI a semnat contractul de vânzare, în baza ultimei oferte depuse la 13 octombrie 2011. Transferul s-a finalizat abia la 30 iulie 2012, ca urmare a contestațiilor legale depuse împotriva atribuirii ramurii de activitate și a noii convenții în favoarea CdI. Ulterior, la 7 noiembrie 2012, Comisia a extins investigația oficială, printre altele, la noua convenție semnată de CdI. Ramura de activitate a fost atribuită în cele din urmă SNS în aprilie 2016, după procedura judiciară descrisă în secțiunea 2.3.3.2.

(532) În acest context, Comisia consideră că, chiar dacă transferul către SNS a avut loc după adoptarea deciziilor din 2011 și 2012, la momentul la care SNS a conceput și a prezentat oferta sa fermă, și anume în mai 2011, nici SNS, nici Siremar în AE nu ar fi putut să cunoască faptul că, în câteva luni, Comisia urma să deschidă o investigație oficială. Pare foarte puțin probabil ca oricare dintre părți să fi putut cunoaște deja conținutul deciziilor din 2011 și 2012, să fi putut evalua riscurile pe care le presupuneau și să fi putut decide să transfere activele pentru a lipsi investigația de obiect.

(533) În plus, Comisia constată că Italia informase cu mult timp înainte Comisia despre intenția sa de a vinde ramura de activitate Siremar împreună 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, proiectul noii convenții (a se vedea considerentul 9). Acest lucru reprezintă un alt indiciu 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 8.1.3.

(534) Având în vedere cele de mai sus, chiar dacă transferul către SNS a avut loc după adoptarea deciziilor din 2011 și 2012, Comisia consideră că, având în vedere circumstanțele specifice descrise anterior și, în special, procedurile judiciare îndelungate inițiate împotriva primei atribuiri a ramurii de activitate în favoarea CdI, calendarul evenimentelor sugerează că nu există continuitate economică în acest caz.

11.5. **Logica economică a transferului**

(535) Acest indicator vizează atât intențiile părților cu privire la transferul de active, cât și justificarea economică a acestuia din urmă 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 transportului maritim, astfel cum se prevede în Regulamentul privind cabotajul maritim, prin privatizarea principalului său operator public, grupul Tirrenia, inclusiv a Siremar, și prin atribuirea obligației de serviciu public societății dobânditoare. Deși nu este necesar în temeiul regulamentului respectiv, acest transfer atât al activelor, cât și al compensației pentru obligația de serviciu public a fost într-adevăr una dintre opțiunile aflate la dispoziția Italiei pentru a pune în aplicare liberalizarea (a se vedea considerentul 136) și, în aceste circumstanțe, a fost, de asemenea, opțiunea optimă din punctul de vedere al prețului de vânzare

([191]) 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:C:2013:682, punctele 94-96.

al activelor în raport cu utilizarea a două proceduri separate (a se vedea considerentul 393). Pe de altă parte, intenția SNS era să exploateze rutele în temeiul obligației de serviciu public într-un mod mai eficient decât Siremar (ulterior în AE) și, astfel, să obțină profit.

(536) Domeniul de activitate, și anume furnizarea de servicii de transport maritim către și între anumite insule siciliene în temeiul unor obligații specifice de serviciu public privind frecvența, tarifele și caracteristicile navelor rămâne, în esență, același.

(537) În ceea ce privește activitatea viitoare a societății, Comisia constată că, deși este adevărat că SNS oferă aceleași rute și frecvențe ca și Siremar sau rute și frecvențe 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 și asociată cu continuitatea economică în temeiul normelor privind ajutorul de stat. Într-adevăr, Comisia consideră că Italia nu ar fi putut modifica arbitrar domeniul de aplicare al serviciilor publice furnizate de SNS fără a submina însuși scopul noii convenții, și anume (i) de a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule și (ii) de a contribui la dezvoltarea economică a insulelor în cauză.

(538) În plus, Comisia constată că respectivele condiții pentru îndeplinirea zilnică a obligațiilor de serviciu public de către SNS sunt diferite de cele aplicate până în 2009 inclusiv. Valoarea compensației este stabilită folosind un mecanism diferit, ceea ce impune operatorului să funcționeze eficient. În plus, 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, scade în termeni reali), SNS nu a avut altă opțiune decât să realizeze o revizuire a strategiei de afaceri urmate de Siremar. Aceasta din urmă, pe parcursul lungii perioade în care a deținut calitatea de parte a grupului Tirrenia, a activat întotdeauna și în mod constant ca serviciu public, fără nicio strategie de a atinge o profitabilitate sustenabilă, în timp ce Siremar în AE a avut în vedere doar lichidarea ordonată a societății, cu asigurarea continuității serviciului public până la transferul proprietății către CdI și, ulterior, către SNS în urma procedurii de achiziții.

(539) Într-adevăr, Comisia observă că, în primul său plan de afaceri, care vizează perioada 2011-2022 și care a fost elaborat în mai 2011, SNS și-a propus să sporească eficiența flotei în ceea ce privește întreținerea, asigurările și costurile cu combustibilul, să îmbunătățească vânzările online, să își diminueze costurile cu forța de muncă prin încheierea de noi contracte de muncă și să își diminueze costurile prin încheierea de noi contracte cu furnizorii. În cel de al doilea plan de afaceri, care vizează perioada 2016-2027 și care a fost elaborat în februarie 2016, SNS și-a actualizat ipotezele și proiecțiile financiare pe baza datelor furnizate de CdI, a modificat alocările anumitor nave pentru diferitele rute, în special în ceea ce privește serviciile destinate exclusiv pasagerilor, și a modificat anumite ipoteze privind costurile cu personalul și amortizările ([192]). În sfârșit, începând cu 1 septembrie 2016, SNS și-a împărțit efectiv activitatea între serviciile de transport cu feribotul și serviciile de transport destinate exclusiv pasagerilor, alocându-le societății Caronte & Tourist și, respectiv, Liberty Lines și transferându-și activele în mod proporțional. Comisia observă că aceasta reprezintă o diferență esențială în furnizarea serviciilor publice între SNS și Siremar în AE.

(540) Prin urmare, SNS și-a executat obligațiile de serviciu public în condiții de exploatare diferite față de Siremar în AE, pe baza propriei strategii de afaceri. Într-adevăr, autoritățile italiene nu au impus SNS să urmeze vreun 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, SNS 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.

(541) În acest context, 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 îndeplinirii 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 SNS. În ansamblu, în ceea ce privește logica economică a tranzacției, Comisia consideră că există unele indicii de continuitate economică în cazul de față.

11.6. **Concluzie privind continuitatea economică dintre Siremar în AE și SNS**

(542) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia constată că prețul și calendarul transferului, precum și identitatea proprietarilor nu prezintă niciun indiciu de continuitate economică. Chiar dacă obiectul tranzacției și logica sa economică includ anumite elemente care sugerează că ar putea exista continuitate economică, din perspectiva criteriilor respective, Comisia constată că orice element de continuitate potențială este justificat de circumstanțele

([192]) Planul de afaceri pentru perioada 2016-2027 nu inclus frecvența pe linii (a se vedea considerentul 123). De asemenea, aceasta nu a inclus principalii „factori" strategici ai planului de afaceri, care au fost incluși în planul pentru perioada 2011-2022: încheierea de noi contracte de muncă pentru întregul personal, vânzările prin intermediul internetului, eficiența consumului de combustibil, eficiența operațională.

foarte specifice ale acestei tranzacții, și anume gruparea transferului de active și a contractului de servicii publice într-o singură procedură, dimensiunea tranzacției și legislația general aplicabilă în domeniul muncii. În special, nu există niciun indiciu de eludare a unei obligații de recuperare. În acest context, Comisia concluzionează că, în ansamblu, nu există continuitate economică între Siremar și SNS. De asemenea, acest lucru înseamnă că obligația de rambursare a ajutorului de stat ilegal și incompatibil acordat Siremar nu este extinsă în sarcina SNS,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Compensația acordată Siremar și prioritatea la acostare atribuită pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, în perioada 1 ianuarie 2009-30 iulie 2012 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Cu excepția ajutorului de stat acordat pentru exploatarea rutelor D1 (Trapani – Pantelleria), D4 (Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa), D5 (Palermo – Ustica) și ALD/1 (Palermo – Ustica), ajutorul a fost acordat în mod ilegal de Italia, 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 28 august 2011 până la 18 septembrie 2012 constituie ajutor de stat în favoarea Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat în mod ilegal de Italia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1) al prezentului articol – în valoare de 15 121 838,33 EUR – este incompatibil cu piața internă.

Articolul 3

(1) Scutirea de la plata taxelor indirecte aferente transferului ramurii de activitate Siremar către SNS constituie ajutor de stat acordat Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat în mod ilegal de Italia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Plata de către SNS a unei taxe fixe pentru înregistrarea contractului de cumpărare a ramurii de activitate Siremar în temeiul legii din 2010, în locul taxei datorate în mod obișnuit în temeiul legislației naționale, constituie ajutor de stat în favoarea SNS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat în mod ilegal de Italia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(3) Scutirea de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor obținute din vânzarea ramurii de activitate Siremar către SNS constituie ajutor de stat acordat Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul de stat a fost acordat în mod ilegal de Italia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(4) Ajutorul menționat la alineatele (1), (2) și (3) ale prezentului articol este incompatibil cu piața internă.

(5) La momentul adoptării prezentei decizii, Italia nu a plătit încă ajutorul menționat la alineatul (3) al prezentului articol.

Articolul 4

(1) Atribuirea noii convenții pentru perioada 11 aprilie 2016-11 aprilie 2028 împreună cu ramura de activitate Siremar și cu prioritatea la acostare în favoarea SNS 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 lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(3) Posibilitatea de utilizare temporară a resurselor financiare deja angajate pentru modernizarea flotei în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu a fost utilizată în ceea ce privește Siremar. Prin urmare, aceasta nu constituie ajutor de stat acordat Siremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 5

(1) Italia trebuie să recupereze ajutorul incompatibil menționat la articolele 2 și 3 de la beneficiari, în măsura în care acesta a fost plătit.

(2) Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând cu data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului și până la recuperarea lor efectivă.

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 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, precum și o parte din dobânda pentru recuperare.

(5) Italia anulează toate plățile restante ale ajutorului menționat la articolul 3 alineatul (2), cu efect de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 6

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 5 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 7

(1) În termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

— suma totală (principalul plus dobânda pentru recuperare) care urmează să fie recuperată de la beneficiari;

— o descriere detaliată a măsurilor deja întreprinse și a celor prevăzute în vederea respectării prezentei decizii;

— documentele care demonstrează că s-a emis un ordin pe numele beneficiarilor pentru a rambursa ajutorul.

(2) Italia informează Comisia cu privire la progresul măsurilor naționale întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 6. Italia transmite imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile deja întreprinse și cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Italia furnizează informații detaliate privind cuantumurile ajutorului și ale dobânzii pentru recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 8

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Comisia poate publica respectivele cuantumuri ale ajutorului și ale dobânzii pentru recuperare care au fost recuperate în cadrul aplicării prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului.

Adoptată la Bruxelles, 17 iunie 2021.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă