

STATLIGT STÖD – ITALIEN**Statligt stöd nr SA.33413 (2012/C) (ex 2012/NN) – Delcomar S.r.l.****Uppmaning enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget att inkomma med synpunkter****(Text av betydelse för EES)****(2013/C 20/03)**

Genom den skrivelse, daterad den 19.09.2012, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
Kontor: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 2 2961242

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

I. FÖRFARANDE

Den 19 juli 2011 mottog kommissionen ett klagomål angående påstått olagligt statligt stöd som Delcomar S.r.l. har beviljats av regionen Sardinien. Stödet registrerades med nummer SA.33413.

Den 5 oktober 2011 översände kommissionen den icke-konfidentiella versionen av klagomålet till de italienska myndigheterna. I samma skrivelse uppmanade kommissionen de italienska myndigheterna att inkomma med ytterligare information rörande vissa frågor som berörs i klagomålet.

Efter att ha sänt en påminnelse till Luxemburg den 28 november 2011 mottog kommissionen de italienska myndigheternas svar den 23 december 2011.

Eftersom de uppgifter som de italienska myndigheterna lämnade i skrivelsen var ofullständiga begärde kommissionen ytterligare upplysningar genom en skrivelse av den 6 mars 2012.

Eftersom kommissionen inte fick något svar på sin andra skrivelse sändes en ny påminnelse den 11 april 2012. De italienska myndigheterna inkom med sitt svar den 4 juni 2012 och lämnade kompletterande upplysningar den 22 juni 2012.

II. BESKRIVNING AV DEN ÅTGÄRD AVSEENDE VILKEN KOMMISSIONEN INLEDER FÖRFARANDET

I juli 2011 mottog kommissionen ett klagomål angående påstått olagligt statligt stöd som Delcomar S.r.l. ska ha beviljats av regionen Sardinien. Klaganden gör i huvudsak gällande att den ersättning som de regionala myndigheterna betalat ut till Delcomar inom ramen för ett avtal om offentliga tjänster för driften av färjelinjen Maddalena–Palau utgör olagligt och oförenligt statligt stöd, eftersom driften av samma linje under flera år handhåfts av flera privata operatörer på affärsmässiga villkor.

Avtalet mellan Sardinien och Delcomar rörde tillhandahållandet av sjötrafiktjänster nattetid på linjen La Maddalena–Palau och upphörde den 1 juli 2004 efter en privat överenskommelse.

Enligt det ursprungliga kontraktet på två år (från den 1 juli 2004 till den 30 juni 2006) utgick en årlig ersättning på 710 000 euro. Skyldigheterna enligt avtalet avsåg turtätheten och tidtabellen (fem turer per natt i vardera riktningen) och den övre gränsen för avgifterna. Turtätheten ökades två gånger under 2006–2007.

I avvaktan på anbudsförfaranden för ett nytt avtal om offentliga tjänster förlängdes det ursprungliga avtalet genom formella rättsliga instrument till och med den 31 december 2011.

Anbudsförfarandet för val av operatör för förbindelsen mellan Sardinien och de mindre öarna La Maddalena och Carloforte offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 28 januari 2011. Enligt de senaste uppgifterna från de italienska myndigheterna pågår anbudsförfarandet fortfarande och linjen trafikeras fortfarande av Delcomar.

III. BEDÖMNING

På grundval av tillgängliga uppgifter förefaller det som om Altmark-kriterierna inte har följts i detta fall och att åtgärden därför medför en ekonomisk fördel för Delcomar.

För det första har konkurrenter uppenbarligen tillhandahållit motsvarande tjänster på den berörda linjen under flera år.

För det andra har de italienska myndigheterna inte tillhandahållit tillräckliga uppgifter om de kriterier som använts för att beräkna ersättningsbeloppet. Enligt de uppgifter som kommit kommissionen tillhanda har beloppet fastställts på grundval av driftskostnaderna för ett medelstort fartyg. I avtalet anges endast att ersättningen begränsas till 710 000 euro och omfattar alla kostnader som uppkommer vid tillhandahållandet av tjänsten (förmodligen inklusive en rimlig vinst). Det förefaller som om alla intäkter som härrör från tillhandahållandet av den offentliga tjänsten, utöver den ovan nämnda ersättningen, behålls av

operatören och inte dras av från kostnaderna. I alla händelser förefaller den årliga ersättning som beviljades stödmottagaren från 2004 till 2011 vara högre än den som fastställdes i avtalet.

Därtill kommer att stödmottagaren inte har valts ut genom ett offentligt anbudsförfarande där den anbudsgivare som kan tillhandahålla tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna blir vald. Därutöver har de italienska myndigheterna vid upprepade tillfällen förlängt det ursprungliga avtalet som undertecknades 2004, och på så sätt låtit den redan etablerade operatören fortsätta att få ersättning för tillhandahållandet av sjöfartstjänster.

Eftersom stödmottagaren konkurrerar med andra företag som tillhandahåller sjötransporttjänster i EU utgör den ersättning som utbetalats till Delcomar under 2004–2011 statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

De nya rambestämmelserna för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster⁽¹⁾ tillämpas retroaktivt på olagligt stöd när kommissionen fattar ett beslut efter den 31 januari 2012, med undantag av bestämmelserna i punkt 14, 19, 20, 24, 39 och 60.

I detta skede förefaller det stöd som är föremål för bedömning oförenligt med den inre marknaden, eftersom de tillämpliga villkor som fastställs i de nya rambestämmelserna har åsidosatts.

⁽¹⁾ EU:s rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011), EUT C 8, 11.1.2012.

SJÄLVA SKRIVELSE

”La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare un procedimento ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 19 luglio 2011 la Commissione ha ricevuto una denuncia in merito ad un presunto aiuto di Stato illegale concesso dalla Regione Sardegna a Delcomar S.r.l. La denuncia è stata protocollata con il numero SA.33413.
- (2) Il 5 ottobre 2011 la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane la versione non riservata della denuncia, chiedendo nel contempo a queste ultime di fornire informazioni supplementari su talune questioni sollevate nella denuncia.
- (3) A seguito di un sollecito inviato il 28 novembre 2011, la Commissione ha ricevuto la risposta delle autorità italiane il 23 dicembre 2011.
- (4) Poiché le informazioni fornite dalle autorità italiane mediante la lettera summenzionata erano incomplete, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari con lettera del 6 marzo 2012.
- (5) Non avendo ricevuto alcuna risposta alla seconda lettera, l'11 aprile 2012 la Commissione ha inviato un ulteriore sollecito. Le autorità italiane hanno risposto il 4 giugno 2012 e trasmesso ulteriori informazioni il 22 giugno 2012.

2. DESCRIZIONE DEI FATTI**2.1. Il quadro giuridico**

- (6) Il 1° luglio 2004 la Regione Sardegna e Delcomar S.r.l., impresa che fornisce servizi di trasporto marittimo (in appresso “Delcomar” o “il beneficiario”), hanno firmato un contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di trasporto marittimo notturno sulla rotta La Maddalena – Palau (in appresso “il contratto iniziale”).
- (7) Il contratto è stato siglato a seguito di una trattativa privata senza previa pubblicazione di un bando di gara, dal momento che la procedura di gara iniziale bandita per selezionare l'operatore non aveva avuto esito positivo ⁽²⁾.
- (8) Il contratto iniziale aveva una durata di due anni (1.7.2004 - 30.6.2006) e prevedeva una compensazione annua di 710 000 EUR, comprensiva di tutti i costi sostenuti per la fornitura del servizio pubblico. Stabiliva altresì che tutte le entrate derivanti dalla gestione del servizio pubblico fossero trattenute dall'operatore, anziché essere detratte dai costi sostenuti, in aggiunta alla suddetta compensazione.
- (9) L'articolo 6 prevedeva esplicitamente la facoltà, da esercitare nei sei mesi antecedenti la scadenza del periodo iniziale, di prorogare il contratto per altri dodici mesi.

- (10) Successivamente il contratto è stato prorogato fino al 30.6.2007.
- (11) Con determinazione n. 523 del 1° giugno 2007 la Regione ha deciso di ampliare l'oggetto del contratto iniziale. La possibilità di una tale modifica era prevista all'articolo 6 del contratto iniziale. Due ulteriori collegamenti da La Maddalena alle 5:00 e da Palau alle 5:30 sono stati inclusi nell'ambito del contratto di servizio pubblico, con effetto retroattivo al 21 ottobre 2006 (di seguito “la prima estensione dell'oggetto del contratto”). Le autorità italiane hanno giustificato l'estensione sostenendo che Saremar, impresa regionale dell'ex Gruppo Tirrenia, non forniva più servizi prima delle 7:00 da La Maddalena e prima delle 7:30 da Palau, che sarebbero stati essenziali per garantire la continuità territoriale.
- (12) Con atto aggiuntivo n. 27 del 2 luglio 2007, il contratto è stato ulteriormente prorogato dal 1° luglio 2007 al 30 giugno 2008.
- (13) Con determinazione n. 531 del 1° agosto 2007 la Regione Sardegna ha esteso ulteriormente l'oggetto del contratto di servizio pubblico aggiungendo ai servizi già forniti da Delcomar nell'ambito del regime di servizio pubblico quattro coppie di corse, con partenze da La Maddalena dalle 19:35 alle 20:35 e da Palau dalle 20:05 alle 23:05, da effettuare fra il 9 luglio 2007 e il 30 settembre 2007 (di seguito “la seconda estensione dell'oggetto del contratto”). Tali collegamenti aggiuntivi avrebbero dovuto essere effettuati tra il 7 luglio 2007 e il 30 settembre 2007. Le autorità italiane hanno fornito in linea di massima la stessa giustificazione fornita per la prima estensione dell'oggetto del contratto.
- (14) Con decreto n. 11 del 1° luglio 2009 la Regione Sardegna ha prorogato il contratto firmato con Delcomar per un ulteriore periodo di sei mesi. Secondo il decreto, nel 2008 era stata decisa un'ulteriore proroga del contratto fino al 30 giugno 2009.
- (15) Asseritamente la Regione Sardegna aveva deciso di rinviare l'avvio di una procedura a evidenza pubblica per aggiudicare il nuovo contratto di servizio pubblico per una serie di motivi, in particolare il processo, allora in corso, di trasferimento delle competenze in materia di trasporto marittimo regionale dallo Stato alla Regione e la privatizzazione di Tirrenia di Navigazione S.p.A.
- (16) Con decreto n. 21 del 17 dicembre 2009 la Regione Sardegna ha deciso di prorogare ulteriormente il contratto fino al 30 settembre 2010, salvo ulteriori proroghe successive, viste la privatizzazione in corso di Saremar e la conseguente riorganizzazione dei servizi pubblici di trasporto marittimo.
- (17) Successivamente, con determinazione n. 9078 del 30 settembre 2010, a norma del decreto n. 16 del 30 settembre 2010, la Regione Sardegna ha prorogato il contratto di servizio pubblico fino al 31 marzo 2011.

⁽²⁾ Entrambe le offerte ricevute erano state dichiarate inammissibili.

- (18) Il bando di gara per la selezione dell'operatore del collegamento tra la Sardegna e le isole minori La Maddalena e Carloforte è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 28 gennaio 2011.
- (19) Allo stesso tempo, un concorrente ha presentato un ricorso al tribunale amministrativo regionale (TAR) della Sardegna contestando l'ultima proroga del contratto iniziale. Con sentenza del 24 febbraio 2011 il TAR ha annullato parzialmente il decreto n. 16 del 30 settembre 2010, recante proroga del contratto al 31 marzo 2011.
- (20) Secondo le autorità italiane, l'annullamento incideva sul funzionamento del servizio pubblico e, di conseguenza, sulla continuità territoriale. Pertanto, la Regione ha impugnato la sentenza dinanzi al Consiglio di Stato che l'ha sospesa, consentendo di fatto di proseguire l'esercizio dei servizi in questione in base al regime prorogato.
- (21) Visto il protrarsi della suddetta procedura di appalto, sono state necessarie ulteriori proroghe: in particolare ne sono state decise quattro, l'ultima delle quali prolungava il contratto fino al 31 dicembre 2011. Secondo l'ultima lettera delle autorità italiane, il servizio è ancora effettuato da Delcomar.

2.2. Il servizio

2.2.1. La frequenza

- (22) Il capitolato speciale d'onori, parte integrante del contratto iniziale, stabiliva che Delcomar era incaricata di effettuare cinque coppie di corse notturne giornaliere a partire dal 1° luglio 2004.

Tabella 1 – Orari originari

Partenze da La Maddalena	Arrivi a Palau	Partenze da Palau	Arrivi a La Maddalena
0:00	0:15	0:30	0:45
1:00	1:15	1:30	1:45
2:00	2:15	2:30	2:45
3:00	3:15	3:30	3:45
4:00	4:15	4:30	4:45

- (23) Secondo le autorità italiane, nell'autunno del 2006 Saremar ha ridotto il numero di coppie di corse sulla rotta da 28 ⁽³⁾, effettuate fra le 4:30 e le 23:45, a 21, effettuate fra le 7:00 e le 19:00. Al fine di ripristinare la frequenza necessaria nell'ambito del regime di servizio pubblico, le autorità italiane hanno incrementato la frequenza del servizio prestato da Delcomar in base al contratto di servizio pubblico portando a 9 le coppie di corse.
- (24) Secondo le autorità italiane, dal 2007 il servizio di collegamento espletato da Delcomar in base al contratto di servizio pubblico ha osservato il seguente orario:

Tabella 2 – Orari attuali

Partenze da La Maddalena	Arrivi a Palau	Partenze da Palau	Arrivi a La Maddalena
20:30	20:45	21:00	21:15
21:30	21:45	22:00	22:15
22:30	22:45	23:00	23:15
0:00	0:15	0:30	0:45
1:00	1:15	1:30	1:45
2:00	2:15	2:30	2:45
3:00	3:15	3:30	3:45
4:00	4:15	4:30	4:45
4:55	5:10	5:30	5:45

2.2.2. La concorrenza

- (25) Le autorità italiane affermano che sulla rotta La Maddalena-Palau operano attualmente le imprese Saremar, Delcomar e Enermar. Saremar serve la rotta nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, mentre Enermar opera in termini commerciali.

2.2.3. Le tariffe

- (26) Le tariffe previste dal capitolato speciale d'onori sono riportate nella seguente tabella ⁽⁴⁾:

Tabella 3 – Tariffe per i passeggeri residenti

Servizio	1.10 – 31.5	1.6 – 30.9	Fine settimana 1 1.10 – 31.5	Fine settimana 2 giugno-settembre
Corsa singola	0,80	0,80	0,80	0,80
Corsa A/R	1,60	1,60	1,60	1,60
Abbonamento	11,40	11,40	11,40	11,40

Tabella 4 – Tariffe per i passeggeri non residenti

Servizio	1.10 – 31.5	1.6 – 30.9	Fine settimana 1 1.10 – 31.5	Fine settimana 2 giugno-settembre
Corsa singola	1,60	2,20	1,10	1,20
Corsa A/R	3,20	4,40	2,20	2,40

2.2.4. La flotta

- (27) Secondo il primo bando di gara, la nave da impiegarsi per la prestazione del servizio pubblico doveva avere una capacità di almeno 200 passeggeri e 140 auto.

⁽³⁾ Andata e ritorno.

⁽⁴⁾ Le tariffe sono state successivamente adeguate al tasso di inflazione.

- (28) Le autorità italiane hanno fornito alla Commissione informazioni riguardanti la capacità delle navi regolarmente impiegate per il servizio sulla rotta in questione, riportate nella tabella seguente:

Tabella 5 – Capacità delle navi

Operatore	Passeggeri	Auto
Delcomar	230 e 400	30 e 100
Enermar	400	90
Saremar	591	90

2.3. La compensazione

- (29) Il contratto iniziale prevedeva una compensazione annua pari a 710 000 EUR, compresi tutti i costi sostenuti per la fornitura del servizio pubblico.
- (30) Secondo le autorità italiane, l'importo massimo inizialmente previsto nel bando di gara (712 000 EUR) era stato stabilito in base ai costi di esercizio di una nave di medie dimensioni, in funzione di determinati parametri corrispondenti ai costi della nave realmente impiegata per fornire il servizio prima della procedura di gara del 2003.
- (31) Il contratto iniziale stabiliva che l'importo del corrispettivo poteva essere aggiornato annualmente in misura corrispondente al tasso d'inflazione su richiesta del beneficiario, da presentare entro il 1° gennaio dell'anno cui si riferisce la richiesta di adeguamento. Il contratto prevedeva inoltre che il corrispettivo sarebbe stato liquidato ex-post in tre rate di pari importo, dopo la verifica del regolare svolgimento del servizio.
- (32) Secondo le informazioni presentate dalle autorità italiane, la compensazione annua effettivamente versata a Delcomar nel periodo 2004 - 2011 è stata la seguente:

Tabella 6 – Compensazione annua

Anno	Compensazione
2004	372 460 EUR
2005	844 684 EUR
2006	897 820 EUR
2007	1 244 248 EUR
2008	1 537 594 EUR
2009	1 452 338 EUR
2010	1 355 498 EUR
2011	938 393 EUR

- (33) Le autorità italiane hanno precisato che, in seguito all'estensione dell'oggetto del servizio pubblico, la compensazione ammonta attualmente a 1 400 000 EUR.

2.4. Il beneficiario

- (34) Delcomar fornisce servizi di trasporto misti passeggeri e merci. Secondo informazioni pubbliche, il beneficiario gestisce diversi collegamenti marittimi tra la Sardegna e le isole minori.
- (35) Come indicato in precedenza, nel 2004 il beneficiario ha concluso un contratto di servizio pubblico con la Regione Sardegna per gestire il collegamento tra la Sardegna (porto di Palau) e l'isola minore La Maddalena.

3. LA DENUNCIA

- (36) Il denunciante, uno dei due offerenti nella gara per l'aggiudicazione del contratto iniziale di servizio pubblico, afferma in sostanza che le autorità italiane hanno adottato le successive proroghe del contratto iniziale, concluso con il beneficiario nel 2004, in violazione delle norme dell'UE. Tali proroghe dovrebbero essere considerate illegali, dato che il contratto iniziale prevedeva la possibilità di una sola proroga, limitata a dodici mesi. Il denunciante sostiene inoltre che in realtà la prima proroga del contratto è avvenuta dopo la scadenza del periodo iniziale, e pertanto in violazione dell'articolo 6.
- (37) Il denunciante dichiara altresì di servire la rotta La Maddalena-Palau su base commerciale da vari anni e afferma che quindi avrebbe avuto un interesse diretto a presentare un'offerta per uno dei successivi contratti di servizio pubblico, se le autorità italiane gli avessero dato la possibilità di farlo. Dichiara inoltre che, al momento della prima estensione dell'oggetto del contratto di servizio pubblico, effettuava ben tre collegamenti nella fascia oraria richiesta dalle autorità pubbliche.
- (38) Il denunciante inoltre sostiene che i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico hanno continuato ad essere prestati da altri concorrenti su base commerciale. A sostegno di tale affermazione, ha precisato gli orari dei servizi forniti da altri operatori sulla rotta in questione al momento della seconda estensione dell'oggetto del contratto di servizio pubblico.

Tabella 7 – Situazione concorrenziale sulla rotta nel 2007 secondo il denunciante

Operatore	Partenze da La Maddalena	Partenze da Palau
Saremar	19:00	19:30
Enermar	18:45	19:15
	20:00	20:30
	21:00	21:30
	22:00	22:30
	23:00	23:45
Maddalena Ferry	19:15	19:45
	20:15	20:45

(39) La situazione concorrenziale sulla rotta sarebbe rimasta invariata, a prescindere dalle successive proroghe del contratto.

4. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

(40) Secondo le autorità italiane il contratto di servizio pubblico è stato concluso nel rispetto del regolamento sul cabotaggio marittimo. Il primo bando di gara per l'affidamento del contratto non è andato a buon fine, dato che le due offerte ricevute sono state dichiarate inammissibili.

(41) In base alle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, gli unici due offerenti nella procedura di gara iniziale sono stati il denunciante e il beneficiario. Il primo è stato escluso perché le navi che intendeva utilizzare per fornire il servizio pubblico non soddisfacevano i requisiti stabiliti dalle autorità pubbliche ⁽⁵⁾. Il beneficiario è stato escluso per motivi procedurali.

(42) Nel pieno rispetto della legislazione italiana in vigore all'epoca, ossia l'articolo 7 del decreto legislativo 17 marzo 1995 n. 157, la Regione ha successivamente invitato tre imprese di trasporto marittimo a presentare offerte. A seguito della valutazione delle offerte presentate, la Regione ha deciso di concludere il contratto con Delcomar.

(43) Le successive estensioni dell'oggetto del contratto, in particolare la prima nel 2006 e la seconda nel 2007, erano giustificate principalmente dalla necessità di garantire la continuità territoriale dato che i concorrenti non fornivano servizi comparabili in termini di orario sulla rotta in questione.

(44) Inoltre, le autorità italiane hanno dichiarato che la complessità e la durata del processo di trasferimento delle competenze in materia dal livello centrale a quello regionale e poi al livello locale ha inciso sulla gestione dei collegamenti marittimi in base al contratto di servizio pubblico. Questa era la giustificazione addotta per le successive proroghe del contratto con Delcomar. Tale facoltà di prorogare il contratto era esplicitamente prevista nel contratto iniziale.

(45) Nel 2008 le competenze in materia di gestione dei servizi pubblici di trasporto marittimo sono state attribuite alla Regione ed è stata avviata la privatizzazione di Saremar. Secondo le autorità italiane, la Regione era pertanto obbligata, onde garantire la continuità territoriale, a prorogare il contratto iniziale nel 2008 e nel 2009, vale a dire fino al 30 settembre 2010.

(46) Le autorità italiane intendevano completare la privatizzazione di Saremar entro il 30 marzo 2011 ⁽⁶⁾. Tuttavia, data la complessità della questione, il decreto 30 settembre 2011, n. 16 ha prorogato il contratto fino al 31 marzo 2011.

⁽⁵⁾ Il TAR della Sardegna nella sentenza n. 656 del 24 giugno 2011 ha confermato l'esclusione.

⁽⁶⁾ Alla data di adozione della presente decisione la Regione è tuttora proprietaria dell'impresa al 100%.

(47) Sebbene il bando di gara per la selezione dell'operatore per il collegamento tra la Sardegna e le isole minori La Maddalena e Carloforte sia stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* alla fine del gennaio 2011, la sentenza del TAR e la durata della procedura di gara rendevano necessarie ulteriori proroghe del contratto.

(48) Le autorità italiane hanno in sostanza affermato che la continuità e l'affidabilità del servizio sulla rotta in questione, secondo gli standard richiesti di affidabilità e frequenza, sono necessarie per tutelare il diritto alla salute e la mobilità dei residenti.

5. VALUTAZIONE

5.1. Esistenza di aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

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

(50) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Ne consegue che le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni succitate. In particolare il sostegno finanziario deve:

(a) essere concesso da uno Stato membro ovvero mediante risorse statali;

(b) favorire talune imprese o talune produzioni;

(c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza, e

(d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

(51) Risorse statali: poiché la misura notificata riguarda compensazioni economiche concesse ai beneficiari dalla Regione Sardegna, essa comporta l'utilizzo di risorse statali.

(52) Selettività: la compensazione va ad esclusivo beneficio di una singola impresa, ossia Delcomar, ed ha pertanto carattere selettivo.

(53) Vantaggio economico: al fine di determinare se la compensazione concessa per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico costituisca o meno un vantaggio ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, nella sentenza nella causa Altmark ⁽⁷⁾ la Corte ha stabilito i seguenti criteri:

1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (in appresso "Altmark 1");

⁽⁷⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (Raccolta 2003, pag. I-7747).

2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (in appresso "Altmark 2");
3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (in appresso "Altmark 3");
4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (in appresso "Altmark 4").

5.1.1 Altmark 1

- (54) Non vi è una definizione uniforme e precisa di quale tipo di servizio costituisca un servizio di interesse economico generale (in appresso "SIEG") ai sensi della normativa UE, né ai sensi della prima condizione Altmark, né a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE ⁽⁸⁾.
- (55) Il punto 46 della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ⁽⁹⁾ (in appresso, "la comunicazione relativa ai SIEG del 2011") recita:

"In assenza di specifiche norme dell'Unione che definiscono il campo di applicazione per l'esistenza di un SIEG, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità nel definire un determinato servizio come servizio di interesse economico generale e nel compensare il prestatore del servizio. Le competenze della Commissione a tale riguardo si limitano alla verifica di errori manifesti compiuti dagli Stati membri nel definire un servizio come SIEG e alla valutazione degli eventuali aiuti di Stato connessi alla compensazione".

"Nel caso esistano norme specifiche dell'Unione, la discrezionalità degli Stati membri è soggetta ad esse, fatto salvo il dovere della Commissione di valutare se il SIEG è stato correttamente definito ai fini del controllo sugli aiuti di Stato".

⁽⁸⁾ Causa T289/03, BUPA e altri/Commissione (Raccolta 2008, pag. II-81, punto 96). Cfr. anche le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa C-53/00, Ferring (Raccolta 2001, pag. I-9067) e le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa C-126/01, GEMO (Raccolta 2003, pag. I-13769).

⁽⁹⁾ GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4.

- (56) La Commissione ritiene sostanzialmente che spetti alle autorità nazionali stabilire che determinati servizi sono d'interesse generale e devono essere forniti attraverso obblighi di servizio pubblico qualora le forze operanti sul mercato non siano sufficienti a garantire l'erogazione di tali servizi al livello o alle condizioni richiesti. Pertanto, con l'eccezione dei settori nei quali la materia è regolata da norme UE, il compito della Commissione in casi del genere è di garantire l'applicazione del citato margine di discrezionalità senza errori manifesti per quanto attiene alla definizione di SIEG.
- (57) Nel caso in esame, la missione pubblica, così come è definita dalle autorità italiane, riguarda la rotta di cabotaggio insulare che collega l'isola della Sardegna (porto di Palau) con l'isola minore de La Maddalena. Secondo le autorità italiane, su tale rotta un servizio soddisfacente in termini di regolarità e frequenza è essenziale per garantire la continuità territoriale.
- (58) Le compensazioni per la prestazione di tali servizi regolari da, per e tra isole sono assoggettate alle disposizioni dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio marittimo e alle norme in materia di aiuti di Stato come stabilite dal trattato e interpretate dalla Corte di giustizia. Si evince inoltre dalla giurisprudenza consolidata che possono essere imposti obblighi di servizio pubblico soltanto se questi rispondono a un'effettiva esigenza che non può essere soddisfatta dalle sole forze operanti sul mercato ⁽¹⁰⁾.
- (59) La comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento sul cabotaggio marittimo ⁽¹¹⁾ conferma che "[s]petta agli Stati membri (comprese, ove opportuno, le autorità regionali e locali) determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi di cabotaggio insulari regolari (di linea) qualora il mercato non assicuri servizi adeguati." Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, del suddetto regolamento, inoltre, per "obblighi di servizio pubblico" si intendono gli obblighi che l'armatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura, né alle stesse condizioni.
- (60) Pertanto, la Commissione deve accertare se le sovvenzioni corrisposte a Delcomar vengono concesse in relazione a servizi che, alle normali condizioni di mercato, non sarebbero forniti nella stessa misura o a tariffe simili e se tali servizi soddisfano un'esigenza effettiva.
- (61) Innanzitutto la Commissione non contesta che l'obiettivo perseguito, ovvero assicurare l'adeguatezza dei servizi regolari di trasporto marittimo tra l'isola della Sardegna (porto di Palau) e l'isola minore La Maddalena, possa essere considerato di interesse generale e che tale rotta possa richiedere corse notturne regolari.

⁽¹⁰⁾ Sentenza nella causa C-205/99, Analir e altri (Raccolta 2001, pag. I-1271).

⁽¹¹⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni che aggiorna e rettifica la comunicazione riguardante l'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), COM(2003) 595 def. del 22.12.2003.

- (62) La Commissione deve tuttavia valutare se i servizi sono destinati a soddisfare un'esigenza effettiva. Inoltre, al fine di accertare l'esistenza e la portata degli obblighi di servizio pubblico imposti al beneficiario, nonché la necessità di concedergli compensazioni economiche per i costi sostenuti nell'adempimento di tali obblighi, la Commissione deve verificare se altri operatori offrano servizi che sono simili a quelli forniti dal beneficiario e conformi agli obblighi previsti dall'atto di incarico.

Il contratto iniziale

- (63) La Commissione osserva che la frequenza, gli orari e le tariffe del servizio pubblico sono stati illustrati dettagliatamente nel primo bando di gara, allegato al contratto iniziale.
- (64) Le autorità italiane hanno fornito alla Commissione l'orario delle corse effettuate dai concorrenti sulla rotta in questione, quale approvato ufficialmente dalla Capitaneria di porto per il 2004 (orario estivo), 2007, 2009 (dal 1° giugno alla fine di dicembre) e 2010.
- (65) Da tali informazioni risulta che al 1° luglio 2004, nella fascia oraria notturna richiesta dalle autorità italiane, la situazione sulla rotta in questione era la seguente:

Tabella 8 – Situazione concorrenziale sulla rotta al luglio 2004

Partenze da La Maddalena	Partenze da Palau
	0:00 Enermar
	0:15 Saremar
0:00 Delcomar	0:30 Delcomar
0:30 Enermar (1.7 – 11.9)	1:00 Enermar (1.7 – 11.9)
1:00 Delcomar	1:30 Delcomar
1:30 Enermar (24.7 – 31.8)	2:00 Enermar (24.7 – 31.8)
2:00 Delcomar	2:30 Delcomar
3:00 Delcomar	3:30 Delcomar
4:00 Delcomar	4:30 Delcomar

- (66) La Commissione osserva che difatti né Saremar né Enermar sembrano servire la rotta con il preciso orario richiesto dalle autorità italiane. Tuttavia, in considerazione delle informazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che la necessità del SIEG al momento dell'incarico iniziale, ossia nel 2004, debba essere ulteriormente dimostrata, in particolare per quanto riguarda i servizi forniti in alta stagione, quando la rotta in questione sembra adeguatamente servita dai concorrenti.
- (67) Inoltre, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione informazioni dettagliate sulle tariffe praticate dai concorrenti per i servizi forniti sulla rotta interessata. Per quanto riguarda specificamente la capacità delle navi impiegate, sulla base delle informazioni di cui al punto 29,

la Commissione ritiene, in via preliminare, che i servizi forniti dai concorrenti siano sostituibili in termini di capacità delle navi a quelli forniti da Delcomar.

Le estensioni dell'oggetto

- (68) Per quanto riguarda l'incremento della frequenza del servizio, la Commissione ritiene che le autorità italiane non abbiano sufficientemente dimostrato la necessità della prima estensione dell'oggetto del servizio pubblico nel 2006.
- (69) In primo luogo, le autorità italiane non hanno trasmesso alla Commissione alcuna prova documentale dei servizi forniti sulle rotte in questione da parte degli eventuali concorrenti al momento dell'approvazione della prima estensione dell'oggetto del contratto. In assenza di una descrizione chiara delle caratteristiche dei servizi forniti dai concorrenti, la Commissione non può valutare pienamente se la definizione di servizio pubblico riflette un'esigenza effettiva che non può essere soddisfatta dalle forze operanti sul mercato, ovvero dai servizi concorrenti. La Commissione rileva inoltre che nell'ambito di un altro caso le stesse autorità italiane hanno affermato che le autorità pubbliche avevano notevolmente ridotto la frequenza dei servizi forniti da Saremar proprio per la presenza di operatori privati sulla rotta in questione.
- (70) In secondo luogo, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità italiane, i servizi forniti da Delcomar sembrano molto diversi da quelli stabiliti con determinazione n. 531 del 1° agosto 2007, di cui al punto 12. Mentre la suddetta determinazione stabiliva di espletare un collegamento supplementare andata e ritorno, le autorità italiane sostengono che in realtà la frequenza del servizio è stata portata a 9 coppie di corse.
- (71) Per quanto riguarda la seconda estensione dell'oggetto, dall'orario ufficiale approvato dalla capitaneria di porto nel gennaio 2007 emerge che la situazione sulla rotta nella fascia oraria interessata era la seguente:

Tabella 9 – Situazione concorrenziale sulla rotta nel 2007

Orari (1)	Operatore	Periodo di attività
19:00	Saremar	tutto l'anno
19:15	Maddalena Ferry	1.6 – 30.9, domeniche escluse
19:30	Delcomar	tutto l'anno
20:00	Enermar	tutto l'anno
20:15	Maddalena Ferry	1.6 – 30.9, domeniche escluse
20:30	Delcomar	tutto l'anno
21:00	Enermar	tutto l'anno
21:30	Delcomar	tutto l'anno
22:00	Enermar	tutto l'anno
22:30	Delcomar	tutto l'anno

Orari ⁽¹⁾	Operatore	Periodo di attività
23:00	Enermar	tutto l'anno
0:00	Delcomar	tutto l'anno
0:30	Enermar	1.7 – 11.9
1:00	Delcomar	tutto l'anno
1:30	Enermar	24.7 – 31.8.
2:00	Delcomar	tutto l'anno
3:00	Delcomar	tutto l'anno
4:00	Delcomar	tutto l'anno
5:00	Delcomar	tutto l'anno

⁽¹⁾ Partenze da La Maddalena.

Orari	Operatore	Periodo di attività		
		2007	2009	2010
19:30	Delcomar	tutto l'anno	tutto l'anno	1.6-30.9
20:15	Maddalena Ferry	1.6-30.9	1.1-30.9	—
	Enermar	—	—	1.4-30.9
21:15	Maddalena Ferry	—	1.8-31.8	—
	Enermar	—	—	1.8-31.8
00:30	Enermar	1.6-30.9	1.8-31.8	1.7-31.8
01:30	Enermar	1.6-30.9	1.8-31.8	—

- (72) Come per la prima estensione, la Commissione osserva che la tabella delle frequenze approvata non corrisponde a quella prevista nell'atto di incarico, ovvero la determinazione n. 531 del 1° agosto 2007.
- (73) La Commissione ritiene inoltre che la necessità del SIEG debba essere ulteriormente dimostrata, in particolare per quanto riguarda i servizi forniti in alta stagione, quando la rotta in questione sembra adeguatamente servita da concorrenti.
- (74) Dato che le autorità italiane non hanno precisato le tariffe applicate dai concorrenti, attualmente non vi sono prove del fatto che i servizi offerti dai concorrenti a condizioni puramente commerciali sulla stessa rotta non sarebbero sostituibili a quelli forniti dal beneficiario in base alle due estensioni dell'oggetto del contratto di servizio pubblico.
- (75) La Commissione ritiene altresì che, dal momento che entrambi gli atti di incarico sono stati adottati ex post e si applicano retroattivamente per compensare l'adempimento degli obblighi definiti dalle autorità italiane, il beneficiario non sia stato adeguatamente incaricato della prestazione del servizio. La Commissione invita pertanto le autorità italiane a fornire le ragioni della tardiva adozione degli atti di incarico e, al tempo stesso, invita i terzi interessati a presentare le loro osservazioni al riguardo.
- (76) L'orario dei servizi forniti dai concorrenti non sembra essere cambiato molto dal 2007 ad oggi. I principali cambiamenti negli orari del 2009 e 2010 rispetto al 2007 sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 10 – Modifiche degli orari e della frequenza dei servizi rispetto al 2007

Orari	Operatore	Periodo di attività		
		2007	2009	2010
19:15	Maddalena Ferry	1.6-30.9	tutto l'anno	—
	Enermar	—	—	tutto l'anno

- (77) La Commissione osserva che l'unica modifica nell'orario del beneficiario riguarda la limitazione all'alta stagione della corsa delle 19.30 in partenza da La Maddalena. Le autorità italiane sono invitate a giustificare, sulla base dell'obiettivo della continuità territoriale addotto come motivo prioritario per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico, la necessità di mantenere cinque corse notturne fra La Maddalena e la Sardegna.
- (78) La Commissione rileva inoltre che Maddalena Ferry ha interrotto il servizio sulla rotta nel 2010 e che le corse da essa precedentemente effettuate fra La Maddalena e Palau sembrano essere state riprese da Enermar. Le autorità italiane e i terzi interessati sono invitati a fornire tutte le informazioni e a trasmettere le loro osservazioni riguardo alla situazione concorrenziale sulla rotta dopo il 2010 e in attesa dell'aggiudicazione prevista del nuovo contratto di servizio pubblico.
- (79) Infine per quanto riguarda specificamente il servizio prestato da Delcomar sulla rotta Carloforte-Calasetta, anch'esso compreso nel bando di gara per l'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico, la Commissione non dispone attualmente di informazioni chiare indicanti se la rotta in questione sia stata finora servita nell'ambito di un regime di servizio pubblico o, in alternativa, a condizioni puramente commerciali. La Commissione invita pertanto le autorità italiane e i terzi interessati a fornirle tutte le informazioni pertinenti e a sottoporle le loro osservazioni al riguardo.

5.1.2 Altmark 2

- (80) Per quanto riguarda la seconda condizione della sentenza Altmark, la Commissione osserva che i parametri alla base del calcolo della compensazione non sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente. Il contratto iniziale si limita a fissare la compensazione annua, stabilendo che comprende tutti i costi sostenuti dal beneficiario per la fornitura di tali servizi, ma non contiene un elenco esaustivo e obiettivo dei parametri per il calcolo del suddetto importo, né la metodologia di calcolo dell'eventuale rendimento per l'operatore.

(81) In questa fase la Commissione ritiene pertanto che il secondo criterio Altmark non risulti rispettato nel caso di specie.

(82) Le autorità italiane e i terzi interessati sono invitati a trasmettere le loro osservazioni al riguardo.

5.1.3 Altmark 3

(83) Il terzo criterio Altmark prevede che la compensazione non debba eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole.

(84) La comunicazione relativa ai SIEG del 2011 stabilisce inoltre che: "Per «margine di utile ragionevole» si intende il tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio".

(85) In questa fase la Commissione non può concludere in via definitiva se la definizione di servizio pubblico riflette sempre un'esigenza effettiva che non può essere soddisfatta dalle sole forze operanti sul mercato, dato che l'oggetto esatto degli obblighi di servizio pubblico imposti al beneficiario dell'aiuto e le caratteristiche dei servizi forniti dai concorrenti non sono del tutto chiari. In assenza di una chiara definizione degli obblighi imposti al beneficiario, la Commissione non può stabilire in modo inequivocabile se i costi sostenuti per la fornitura del SIEG sono stati adeguatamente presi in considerazione nel calcolo della compensazione.

(86) Tuttavia la Commissione osserva che dalle informazioni trasmesse dalle stesse autorità italiane risulta che la compensazione annua concessa al beneficiario dal 2004 al 2011 sia superiore a quanto era stato stabilito nel contratto di servizio pubblico. In base al contratto inoltre tutte le entrate derivanti dalla gestione del servizio pubblico sono trattenute dal beneficiario, anziché essere detratte dai costi sostenuti nell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

(87) Inoltre, in questa fase non è chiaro se l'importo di 710 000 EUR previsto dal contratto iniziale di servizio pubblico comprendesse un margine di utile per l'operatore e, in caso affermativo, le modalità secondo le quali è stato calcolato, in considerazione degli eventuali rischi incorsi dal beneficiario nella prestazione dei servizi. La Commissione invita le autorità italiane a chiarire questi aspetti e i terzi interessati a fornirle tutte le informazioni utili al riguardo.

(88) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene, in via preliminare, che il beneficiario possa aver ricevuto una compensazione eccessiva per la fornitura del SIEG e invita le autorità italiane e i terzi interessati a sottoporle le loro osservazioni al riguardo.

5.1.4 Altmark 4

(89) Conformemente al quarto criterio Altmark, la compensazione offerta deve essere il risultato di una procedura di appalto pubblico che consente di selezionare il candidato

in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività oppure il risultato di un'operazione di analisi comparativa con un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari.

(90) Nel caso di specie il beneficiario è stato selezionato a seguito di una trattativa con i potenziali fornitori del servizio. Visto soprattutto l'ampio potere discrezionale delle autorità pubbliche di limitare potenzialmente la partecipazione di operatori interessati, la Commissione ritiene che tale selezione non soddisfi gli standard richiesti per garantire che il prestatore selezionato è in grado di fornire il servizio al costo minore per la collettività. Inoltre, le autorità italiane hanno ripetutamente prorogato il contratto originale firmato nel 2004, consentendo in tal modo all'operatore già presente di continuare a ricevere la compensazione per la fornitura di servizi di trasporto marittimo.

(91) Inoltre, le autorità italiane non hanno fornito alla Commissione informazioni attestanti che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto in modo da essere in grado di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

(92) Di conseguenza, in questa fase la Commissione non dispone di elementi a sostegno dell'affermazione secondo cui il beneficiario fornisce i servizi in questione al costo minore per la collettività. In mancanza di elementi che provino il contrario, non si può ritenere che la compensazione versata all'impresa per la fornitura del SIEG nel caso di specie sia stata determinata sulla base dei costi di un'impresa gestita in modo efficiente. La Commissione pertanto ritiene in via preliminare che nel caso in oggetto il quarto criterio Altmark non risulti soddisfatto. Le autorità italiane e i terzi interessati sono invitati a trasmettere tutte le informazioni utili e le loro osservazioni al riguardo.

5.1.5 Conclusione

(93) La Commissione ritiene in via preliminare che i quattro criteri stabiliti dalla Corte di giustizia nella sentenza Altmark non siano cumulativamente soddisfatti nel caso di specie. Di conseguenza, alla luce delle informazioni disponibili in questa fase, la Commissione ritiene che la misura conferisca un vantaggio economico a Delcomar.

(94) *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi*: allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽¹²⁾. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁽¹³⁾. Nella fattispecie, il beneficiario opera in concorrenza con

⁽¹²⁾ Si veda in particolare la causa 730/79, *Philip Morris Holland BV/Commissione* (Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11); causa C-53/00, *Ferring* (Raccolta 2001, pag. I-9067, punto 21); causa C-372/97, *Italia/Commissione* (Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44).

⁽¹³⁾ Causa T-214/95, *Het Vlaams Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

altre imprese che assicurano servizi di trasporto marittimo nell'UE, in particolare dall'entrata in vigore del regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio ⁽¹⁴⁾ e del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio ⁽¹⁵⁾ che hanno liberalizzato, rispettivamente, il mercato del trasporto marittimo internazionale e del cabotaggio marittimo. Pertanto, la misura in esame è tale da incidere sugli scambi tra Stati membri e da falsare la concorrenza nel mercato interno.

- (95) *Conclusioni*: in considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene in via preliminare che le compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico corrisposte a Delcomar fra il 2004 e il 2011 costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (96) Nella misura in cui la compensazione versata in virtù di queste proroghe costituisce aiuto, detto aiuto dovrebbe essere considerato un nuovo aiuto e quindi non ricade nel campo di applicazione dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento sul cabotaggio marittimo applicabile agli aiuti esistenti.

5.1.6. Legalità dell'aiuto

- (97) Poiché hanno dato esecuzione alle misure prima dell'approvazione formale da parte della Commissione, le autorità italiane non hanno rispettato l'obbligo di sospensione, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

5.2. Compatibilità dell'aiuto

5.2.1 Base giuridica

- (98) Nella misura in cui la Commissione accetta la qualificazione dei servizi come SIEG la valutazione di compatibilità deve essere compiuta alla luce dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (99) L'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE prevede che *“le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*.
- (100) Tale articolo stabilisce una deroga rispetto alla proibizione degli aiuti di Stato di cui all'articolo 107 del TFUE, nella misura in cui gli aiuti siano necessari e proporzionali e in loro assenza non sia possibile erogare i servizi di interesse economico generale a condizioni economiche accettabili. Ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 3, del TFUE spetta alla Commissione assicurare l'applicazione di tale articolo, specificando, tra l'altro, le condizioni alle quali considera soddisfatti i criteri di necessità e di proporzionalità.
- (101) Anteriormente al 31 gennaio 2012, la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di com-

pensazione degli obblighi di servizio pubblico ⁽¹⁶⁾ (in appresso “la disciplina del 2005 sui SIEG”) e la decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE [divenuto articolo 106, paragrafo 2, del TFUE] agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale ⁽¹⁷⁾ (in appresso “la decisione SIEG del 2005”) rappresentavano la politica della Commissione relativa all'applicazione della deroga di cui all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

- (102) Il 31 gennaio 2012 è entrato in vigore il nuovo pacchetto sui SIEG, che comprende la disciplina relativa ai SIEG del 2011 e la decisione della Commissione 2012/21/UE, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale ⁽¹⁸⁾ (in appresso “la decisione relativa ai SIEG del 2011”). A partire da tale data la compatibilità degli aiuti concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere esaminata alla luce dei criteri della decisione e della disciplina relative ai SIEG del 2011.

- (103) Secondo l'articolo 2, paragrafo 4, della decisione relativa ai SIEG del 2011, gli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione di obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di SIEG nel settore del trasporto marittimo possono essere ritenuti conformi alle norme sul mercato interno e esentati dall'obbligo di notifica soltanto se rispettano il regolamento sul cabotaggio marittimo.

- (104) A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento sul cabotaggio marittimo “[u]no Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari”. La Commissione osserva che il contratto iniziale di servizio pubblico è stato aggiudicato direttamente a Delcomar ed è stato mantenuto in vigore oltre il termine inizialmente previsto. A tal riguardo la Commissione ritiene che l'Italia non abbia sufficientemente dimostrato il rispetto della citata prescrizione del regolamento sul cabotaggio marittimo.

- (105) Di conseguenza, la Commissione in questa fase dubita che gli aiuti concessi a Delcomar sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico in base al contratto di servizio pubblico, prorogato ripetutamente, possano essere considerati compatibili con il mercato interno e esentati dall'obbligo di notifica ai sensi della decisione relativa ai SIEG del 2011. Le autorità italiane e i terzi interessati sono invitati a trasmettere le loro osservazioni al riguardo

⁽¹⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

⁽¹⁵⁾ Cfr. nota 3.

⁽¹⁶⁾ GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4.

⁽¹⁷⁾ GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67.

⁽¹⁸⁾ GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3.

(106) La disciplina relativa ai SIEG del 2011 si applica retroattivamente agli aiuti sui quali la Commissione prende una decisione dopo il 31 gennaio 2012, anche se sono stati notificati e/o concessi prima di tale data. Di conseguenza, se la decisione relativa ai SIEG del 2011 non è applicabile agli aiuti concessi a Delcomar, occorre che la Commissione valuti la compatibilità della compensazione accordata a Delcomar a partire dal 2004 e fino all'applicazione del nuovo contratto di servizio pubblico in base alla disciplina relativa ai SIEG del 2011.

5.2.2 Valutazione

(107) La disciplina sui SIEG del 2011 stabilisce i criteri di compatibilità per le misure soggette a notifica ed è applicabile ai servizi di trasporto marittimo. Secondo la disciplina devono essere osservate le seguenti condizioni di compatibilità:

- (a) gli aiuti devono essere concessi per un servizio di interesse economico generale effettivo e definito correttamente, a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato;
- (b) la responsabilità del funzionamento del servizio di interesse economico generale deve essere attribuita alle imprese interessate mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa da ciascuno Stato membro. Tale atto deve specificare chiaramente il contenuto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; l'impresa incaricata dell'adempimento di tali obblighi e, ove pertinente, il territorio interessato; la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa; la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; e le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensozioni;
- (c) l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.

(108) Alla luce di quanto esposto ai punti da 55 a 80, in questa fase la Commissione non può concludere che l'Italia non abbia compiuto un errore manifesto nel definire il servizio come SIEG.

(109) Per quanto riguarda la seconda condizione di compatibilità, la Commissione rileva che il beneficiario è stato formalmente incaricato della prestazione dei servizi in questione. Tuttavia, i parametri della compensazione non sono stati definiti in anticipo in modo oggettivo e trasparente. La Commissione osserva inoltre che i due atti di incarico supplementari adottati a livello regionale nel 2006 e 2007 sono successivi all'inizio effettivo della prestazione del servizio. La Commissione pertanto non ritiene che il beneficiario sia stato adeguatamente incaricato della missione pubblica.

(110) Ai sensi della disciplina relativa ai SIEG del 2011, “[l]’importo della compensazione non deve eccedere quanto

necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole”. La disciplina chiarisce che “[i]l costo netto necessario — o che si prevede sarà necessario — per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere calcolato utilizzando la metodologia del costo evitato netto [...]”.

(111) Sebbene, come affermato al punto 27 della disciplina relativa ai SIEG del 2011, la Commissione ritenga che la metodologia del costo evitato netto sia il modo più accurato per stabilire il costo dell'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, vi possono essere casi in cui il ricorso a tale metodologia non è possibile o opportuno. In tali casi, ove debitamente giustificato, la Commissione può accettare il ricorso a metodi alternativi per calcolare il costo netto necessario per adempiere all'obbligo di servizio pubblico, quale la metodologia basata sull'attribuzione dei costi. Il punto 28 della disciplina relativa ai SIEG del 2011 prevede che in tal caso i costi netti necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico possono essere calcolati come la differenza tra i costi e le entrate della prestazione di un SIEG.

(112) Sulla base delle considerazioni esposte ai punti da 84 a 90, in questa fase la Commissione ritiene che Delcomar possa aver beneficiato di una sovracompensozione per la fornitura del servizio pubblico.

(113) Alla luce di quanto precede, in questa fase la Commissione dubita che gli aiuti concessi a Delcomar ai sensi del contratto, prorogato, di servizio pubblico possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno conformemente alla disciplina relativa ai SIEG del 2011. Le autorità italiane e i terzi interessati sono invitati a trasmettere le loro osservazioni al riguardo.

6. DECISIONE

Considerando quanto sopra esposto, la Commissione, nel quadro della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita l'Italia a trasmetterle eventuali osservazioni e a fornirle tutte le informazioni che possano essere utili ai fini della valutazione delle misure succitate, entro il termine di un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari degli aiuti.

La Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sul fatto che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica all'Italia che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.”