



Aiuti di Stato: la Commissione autorizza misure di sostegno pubblico dell'Italia a favore del servizio di traghetti Laziomar e chiude l'indagine sul sostegno a favore di Saremar

Bruxelles, 30 settembre 2021

La Commissione europea ha concluso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a partire dal 2011 a Laziomar S.p.A. ("Laziomar") per la gestione del servizio di traghetti in Italia, è conforme alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Lo stesso vale per la compensazione concessa a Laziomar dopo l'acquisizione da parte della Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. ("CLN"). La Commissione ha anche concluso un'indagine approfondita su alcune misure a favore di Sardegna Regionale Marittima S.p.A. ("Saremar"), società in liquidazione dal 2016.

Margrethe **Vestager**, Vicepresidente esecutiva responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: *"Come le due decisioni relative all'ex Gruppo Tirrenia che abbiamo adottato all'inizio di quest'anno, le decisioni odierne contribuiranno allo sviluppo economico e sociale delle isole e garantiranno al contempo la certezza del diritto agli operatori. Dobbiamo garantire che le piccole isole, come quelle della Regione Lazio, e i loro residenti siano collegati al continente con servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili durante tutto l'anno"*.

A seguito di una serie di denunce, [nell'ottobre 2011](#) la Commissione ha avviato un'indagine approfondita su diverse misure di sostegno pubblico a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia e dei rispettivi acquirenti. La Commissione temeva che tali misure potessero aver conferito alle imprese un vantaggio concorrenziale sleale rispetto ai loro concorrenti, in violazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.

Misure a favore di Laziomar e del suo acquirente CLN dal 2011

Sulla base della valutazione approfondita, la Commissione ha concluso che le seguenti misure a favore di Laziomar e del suo acquirente CLN sono conformi alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. In particolare:

- la compensazione di servizio pubblico (pari a circa 35 milioni di €) concessa a Laziomar per la gestione di cinque rotte marittime, dal 1° giugno 2011 al 14 gennaio 2014, è compatibile con la [disciplina SIEG del 2011](#). Tale compensazione rispondeva a una reale esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari nel corso dell'anno e l'aiuto concesso non ha dato luogo a sovracompensazioni a favore di Laziomar;
- la compensazione di servizio pubblico (pari a circa 128 milioni di €) concessa a Laziomar dopo la sua acquisizione da parte di CLN per la gestione di sei collegamenti nel periodo dal 15 gennaio 2014 al 14 gennaio 2024, nonché la procedura di gara per la vendita di Laziomar a CLN, non costituiscono aiuti di Stato perché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa [C-280/00, Altmark Trans](#);
- la possibilità di utilizzare risorse provenienti da finanziamenti nazionali per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Laziomar non si configura come un aiuto di Stato, in quanto non si tratta di una misura di aiuto supplementare, ma costituisce semplicemente un trasferimento all'interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico;
- la possibilità di utilizzare determinati finanziamenti, destinati all'ammodernamento delle navi per soddisfare i requisiti di sicurezza, a fini di liquidità non si configura come un aiuto di Stato in quanto Laziomar non si è avvalsa recentemente di questa possibilità;
- alcune esenzioni fiscali concesse a Laziomar nell'ambito del suo processo di privatizzazione non costituiscono aiuti di Stato, in quanto non conferiscono un vantaggio economico né a Laziomar né a CLN.

Chiusura dell'indagine sulle misure a favore di Saremar

In una decisione separata la Commissione ha deciso oggi di chiudere l'indagine su alcune misure a favore di Saremar.

Nel 2014, a seguito di un'indagine approfondita, la Commissione ha constatato che alcune misure di sostegno concesse dalla Sardegna a Saremar nel 2011 e nel 2012 costituivano aiuti di Stato incompatibili e ha ordinato il recupero di 10,8 milioni di € presso l'impresa. A seguito della decisione Saremar è stata messa in liquidazione e le linee di servizio pubblico che operava sono state affidate a un altro operatore, Delcomar, al termine a una gara d'appalto pubblica.

Nella decisione del 2014 la Commissione non era giunta a una conclusione su tutte le misure oggetto dell'indagine.

Tuttavia, poiché Saremar ha cessato ogni attività e i suoi attivi sono stati venduti e poiché sarà cancellata dal registro delle imprese una volta conclusa la procedura di liquidazione, la Commissione ritiene che l'indagine su tali misure sia divenuta priva di oggetto e ha pertanto deciso di chiuderla.

Chiudendo la procedura senza un ulteriore esame delle misure in questione, la Commissione agisce anche in modo proporzionato, risparmiando tempo e risorse, compresi quelli della Regione Sardegna, e garantendo la certezza del diritto a tutte le parti interessate.

Contesto

Tra il 1992 e il 2008, i servizi di trasporto marittimo tra la regione Lazio e le piccole isole dell'arcipelago pontino (Ponza e Ventotene) erano assicurati da Campania Regionale Marittima S.p.A. ("Caremar"), che, come Laziomar, apparteneva al Gruppo Tirrenia precedentemente di proprietà dello Stato. Analogamente, i servizi di trasporto marittimo tra la Sardegna e le isole a nord-est e sud-ovest, nonché la Corsica, erano forniti da Saremar, che faceva anch'essa parte dell'ex Gruppo Tirrenia. Tali servizi sono stati compensati dall'Italia sulla base di contratti di servizio pubblico (le "convenzioni iniziali").

Al fine di privatizzare il gruppo Tirrenia, di cui fanno parte anche Caremar e Saremar, e di concludere nuovi contratti di servizio pubblico con i loro acquirenti, l'Italia ha prorogato le convenzioni iniziali di Caremar (e successivamente di Laziomar) e di Saremar fino al completamento della loro privatizzazione. L'Italia ha inoltre riorganizzato questi servizi: Saremar è stata trasferita alla regione Sardegna nel 2009 e Caremar ha venduto il ramo d'azienda che effettuava i collegamenti nell'arcipelago pontino a una società di nuova costituzione denominata Laziomar, che ha iniziato a svolgere il servizio pubblico nel 2011.

Nel 2013, a seguito di una procedura di appalto pubblico, CLN ha acquisito Laziomar e quest'ultima ha continuato a gestire le rotte di servizio pubblico. Il nuovo contratto di servizio pubblico tra le autorità italiane e Laziomar ha una durata di 10 anni e scadrà nel 2024.

Nel 2016 Saremar è stata messa in liquidazione, i suoi attivi sono stati venduti e il personale è stato licenziato. Un nuovo operatore, Delcomar, gestisce attualmente i servizi pubblici sulla base di un contratto separato.

Nell'ottobre 2011 la Commissione ha avviato un'[indagine approfondita](#) sulle misure di sostegno pubblico a favore di società dell'ex Gruppo Tirrenia, ossia Tirrenia, Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar e Toremar. Nel novembre 2012 la Commissione [ha esteso l'ambito dell'indagine](#) per includervi misure supplementari.

Oltre alle decisioni adottate oggi, nel gennaio 2014 la Commissione ha concluso l'indagine su alcune misure di sostegno a favore di Saremar; nel marzo 2020 ha concluso l'indagine sulle misure di sostegno a favore di Tirrenia e del suo acquirente CIN; nel giugno 2021 ha concluso l'indagine sulle misure di sostegno a favore di Toremar e dei suoi acquirenti Moby e SNS.

L'indagine relativa a Caremar è ancora in corso e si concluderà con una decisione separata.

Gli Stati membri dell'UE godono di un ampio margine di discrezionalità nella definizione dei servizi di interesse economico generale ("SIEG"). La Commissione deve tuttavia garantire che i finanziamenti pubblici concessi per la fornitura di tali servizi non falsino indebitamente la concorrenza nel mercato unico dell'UE. Nel 2003 la Corte di giustizia dell'UE si è pronunciata sulla valutazione delle compensazioni di servizio pubblico nel contesto delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato ([causa C-280/00, Altmark Trans](#)). La sentenza stabilisce le quattro condizioni che la compensazione concessa da uno Stato membro ai fornitori di SIEG deve soddisfare per non costituire un aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione in materia di concorrenza. Tali criteri sono: i) esplicito affidamento dell'obbligo di servizio pubblico, ii) condizioni di compensazione obiettive, trasparenti e predefinite, iii) assenza di qualsiasi sovracompensazione e iv) selezione del fornitore meno costoso tramite gara d'appalto pubblica o livello di compensazione basato sui costi di un'impresa media gestita in modo efficiente. Nel dicembre 2011 la Commissione [ha adottato nuove disposizioni](#) che specificano le modalità di applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato ai SIEG.

La versione non riservata delle due decisioni sarà consultabile ai numeri SA.32014, SA.32015 e

SA.32016 nel [registro degli aiuti di Stato](#) sul [sito web della Concorrenza](#) della Commissione una volta risolte eventuali questioni di riservatezza. Le nuove decisioni relative agli aiuti di Stato pubblicate su internet e nella Gazzetta ufficiale figurano nel bollettino elettronico di informazione settimanale in materia di concorrenza ([Competition Weekly e-News](#)).

IP/21/4963

Contatti per la stampa:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

Informazioni al pubblico: contattare [Europe Direct](#) telefonicamente allo [00 800 67 89 10 11](#) o per [e-mail](#)