

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ex compagnie pubbliche regionali: l'Europa condanna Siremar e SNS a pagare 1,9 Mln. Moby salva

Nicola Capuzzo · Thursday, June 17th, 2021

In materia di aiuti di Stato la Commissione Europa autorizza il sostegno pubblico per diversi servizi di traghetto in Italia ma considera aiuti incompatibili le altre misure a favore di Siremar e Società di Navigazione Siciliana (quest'ultima partecipata al 50% da Caronte&Tourist e Liberty Lines). Lo rende noto Bruxelles in una nota dove annuncia che “la Commissione europea ha concluso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a partire dal 2009 a Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (Siremar) e a Toscana Regionale Marittima S.p.A. (Toremar) per la gestione di servizi di traghetto in Italia è conforme alle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato. Lo stesso vale per la compensazione concessa alle loro acquirenti, rispettivamente Società Navigazione Siciliana (Sns) dal 2016 e Moby S.p.A (Moby) dal 2012. La Commissione ha invece giudicato incompatibili con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alcune altre misure a favore di Siremar, attualmente in liquidazione, e SNS. L'Italia deve ora recuperare circa 1,9 milioni di euro di aiuti illegali, comprensivi degli interessi”.

Margrethe Vestager, vicepresidente esecutiva responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: “I servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili contribuiscono allo sviluppo economico e sociale delle isole e sono fondamentali per soddisfare le esigenze di mobilità dei residenti, in particolare di coloro che vivono e lavorano nelle isole minori. Queste decisioni consentono all'Italia di continuare a fornire tali servizi in Sicilia e Toscana su base regolare tutto l'anno, non solo durante l'alta stagione turistica estiva”.

La ricostruzione dei fatti

A seguito di una serie di denunce, nell'ottobre 2011 la Commissione aveva avviato un'indagine approfondita su diverse misure di sostegno pubblico a favore di società dell'ex Gruppo Tirrenia e delle rispettive acquirenti. La Commissione temeva che tali misure potessero aver conferito alle società un vantaggio concorrenziale sleale rispetto alle loro concorrenti, in violazione delle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato.

Misure a favore di Siremar e della sua acquirente Sns a partire dal 2009

Sulla base della valutazione approfondita che ha effettuato, per le misure riguardanti Siremar e la sua acquirente Sns la Commissione ha concluso quanto segue:

“La compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 199 milioni di euro) concessa a Siremar per la gestione di venti rotte marittime, raggruppate in cinque aree geografiche, dal 1° gennaio 2009 al 1° agosto 2012, è compatibile con la disciplina SIEG del 2011 per sedici rotte e con la decisione SIEG del 2005 per le rimanenti quattro. Tale compensazione rispondeva a un’effettiva esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari durante tutto l’anno. Inoltre l’aiuto concesso non ha comportato una sovracompensazione a favore di Siremar;

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 668 milioni di euro) concessa a Sns per la gestione delle stesse rotte nel periodo compreso tra l’11 aprile 2016 e l’11 aprile 2028 nonché la procedura di gara per la vendita del ramo d’azienda di Siremar a SNS non si configurano come aiuti di Stato poiché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa C-280/00, *Altmark Trans*;

la possibilità di utilizzare risorse provenienti da un fondo nazionale per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Siremar non si configura come un aiuto di Stato poiché non si tratta di una misura di aiuto supplementare, bensì equivale semplicemente a un trasferimento all’interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico;

la possibilità di utilizzare per fini di liquidità determinati fondi destinati all’ammodernamento delle navi per soddisfare requisiti di sicurezza non va considerata un aiuto di Stato in quanto Siremar, in ultima analisi, non si è avvalsa di tale possibilità”.

C’è però qualcosa che non andava bene ed è questo: “La proroga illegale di un anno, oltre i sei mesi previsti, dell’aiuto per il salvataggio a favore di Siremar è incompatibile con gli orientamenti del 2004 sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà e deve essere recuperata; le esenzioni da determinate imposte concesse a Siremar e Sns nel contesto del processo di privatizzazione, con conseguente riduzione dei costi che entrambe le imprese avrebbero altrimenti dovuto sostenere, costituiscono aiuti incompatibili con il trattato sul funzionamento dell’Unione europea e devono essere recuperati dall’Italia”.

L’importo da recuperare è di circa 1,7 milioni di euro da Sns e di 0,2 milioni di euro da Siremar (in entrambi i casi la stima comprende gli interessi applicabili al recupero). La Commissione ha inoltre constatato che non vi è alcuna continuità economica tra Siremar e Sns, il che significa che l’obbligo di rimborsare l’importo di 0,2 milioni di Euro non sarà trasferito a Sns.

Misure a favore di Toremar e della sua acquirente Moby a partire dal 2009

In una decisione distinta, sulla base della valutazione approfondita che ha effettuato, per le misure riguardanti Toremar e la sua acquirente Moby la Commissione Bruxelles ha inoltre concluso quanto segue:

“La compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 32 milioni di euro) concessa a Toremar per la gestione di cinque rotte marittime dal 1° gennaio 2010 al 1° gennaio 2012 è compatibile con la disciplina SIEG del 2011. Tale compensazione rispondeva a un’effettiva esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari durante tutto l’anno, e l’aiuto concesso non ha comportato una sovracompensazione a favore di Toremar;

la compensazione degli obblighi di servizio pubblico (circa 175 milioni di euro) concessa a Toremar e a Moby per la gestione di sei rotte nel periodo compreso tra il 2 gennaio 2012 e il 31 dicembre 2023 nonché la procedura di gara per la vendita di Toremar a Moby non si configurano come aiuti di Stato poiché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa C-280/00, *Altmark Trans*;

la possibilità di utilizzare risorse provenienti da un fondo nazionale per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Toremar non si configura come un aiuto di Stato poiché non si tratta di una misura di aiuto supplementare, bensì equivale semplicemente a un trasferimento all'interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico;

la possibilità di utilizzare per fini di liquidità determinati fondi destinati all'ammodernamento delle navi per soddisfare requisiti di sicurezza non va considerata un aiuto di Stato in quanto Toremar, in ultima analisi, non si è avvalsa di tale possibilità;

alcune esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Toremar non costituiscono aiuti di Stato, in quanto non conferiscono un vantaggio economico né a Toremar né a Moby.

Contesto

Siremar e Toremar appartenevano all'ex Gruppo Tirrenia di proprietà statale e fornivano servizi di trasporto marittimo rispettivamente tra la Sicilia e le sue isole minori (arcipelaghi delle isole Eolie, Egadi e Pelagie, nonché Ustica e Pantelleria) e tra la Toscana e le sue isole (Capraia, Elba, Giannutri, Giglio, Gorgona e Pianosa). Dal 1992 tali servizi venivano compensati dall'Italia in base a contratti di servizio pubblico (le "convenzioni iniziali"), che sarebbero dovuti scadere alla fine del 2008. L'Italia, che all'epoca intendeva privatizzare Siremar e Toremar e stipulare nuovi contratti di servizio pubblico con le loro acquirenti (la "nuova convenzione"), ha prorogato le convenzioni iniziali di Siremar e Toremar fino al completamento della loro privatizzazione.

A seguito di una procedura di appalto pubblica, Compagnia delle Isole (CdI) ha acquisito prima di tutto Siremar e ha iniziato a gestire le rotte di servizio pubblico nel 2012. In esito a procedimenti giudiziari in Italia e al nuovo avvio della gara d'appalto, nel 2016 SNS è diventata la nuova proprietaria di Siremar e ha iniziato a gestire le rotte di servizio pubblico. La nuova convenzione tra le autorità italiane e SNS ha una durata di 12 anni e scadrà nel 2028.

Analogamente, avendo presentato l'offerta vincitrice nella procedura di gara, Moby è diventata la nuova proprietaria di Toremar nel 2012. Contemporaneamente le parti (regione Toscana, Toremar e Moby) hanno sottoscritto il nuovo contratto di servizio per la fornitura di servizi marittimi da parte di Toremar con una durata di 12 anni. Il nuovo contratto scadrà nel 2024.

Nell'ottobre 2011 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita sulle misure di sostegno pubblico a favore di società dell'ex Gruppo Tirrenia, segnatamente Tirrenia, Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar e Toremar. Nel novembre 2012 la Commissione ha ampliato la portata di tale indagine per tenere conto di misure supplementari.

Oltre alle decisioni adottate oggi, nel gennaio 2014 la Commissione aveva constatato che alcune misure di sostegno a favore di Saremar erano incompatibili con le norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato e, nel marzo 2020, ha concluso l'indagine su Tirrenia e sulla sua acquirente CIN.

L'indagine relativa a Caremar, Laziomar e alle restanti misure di sostegno a favore di Saremar è ancora in corso e si concluderà per mezzo di decisioni distinte.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 17th, 2021 at 1:11 pm and is filed under [Navi](#),

Politica&Associazioni

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.