

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ — ΙΤΑΛΙΑ

Κρατική ενίσχυση N 586/2003, N 587/2003, N 589/2003 & C 48/2004 (ex N 595/2003) — Παράταση της τριετούς προθεσμίας παράδοσης για δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(2005/C 42/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 30ής Δεκεμβρίου 2004 που αναδημοσιεύεται στη γλώσσα στην οποία το κείμενό της θεωρείται αυθεντικό, στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
J70, 4/151
B-1049 Bruxelles
Αριθ. φαξ: (32-2) 296 12 42.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Ιταλία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερομένου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

Τον Δεκέμβριο 2003, η Ιταλία κοινοποίησε στην Επιτροπή τέσσερα αιτήματα σχετικά με την παράταση της τριετούς προθεσμίας παράδοσης για ένα ποντοπόρο σκάφος ανά αίτημα, στα οποία εδόθησαν αντίστοιχα οι αριθμοί κρατικής ενίσχυσης N 586/2003, N 587/2003, N 589/2003 και N 595/2003.

Η Επιτροπή αποφάσισε να εγκρίνει την παράταση της τριετούς προθεσμίας παράδοσης στις τρεις προαναφερόμενες υποθέσεις, που αφορούν τα πλοία C.190, C.197 και C.196, ναυπηγηθέντα από τα ναυπηγεία Cantiere Navale De Poli S.p.A στην Ιταλία. Οι παρατάσεις που χορηγήθηκαν είναι διάρκειας 4 μηνών για το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων με τα στοιχεία C.190, και 6 μηνών για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου (LPG) με τα στοιχεία C.196 και C.197 σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία. Εντούτοις, η Επιτροπή δεν εστάθη δυνατόν να καταλήξει σε απόφαση σχετικά με την υπόθεση κρατικών ενισχύσεων N 595/03 μετά την περίοδο των προκαταρκτικών ερευνών.

Η υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 595/03 αφορά δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων που ναυπηγήθηκε από τα Cantieri Navali Termoli, μετά από παραγγελία της πλοιοκτήτριας εταιρείας Marnavi S.p.A. Ζητείται να αναβληθεί η ημερομηνία παράδοσης από το τέλος του 2003 στις 31 Οκτωβρίου 2004. Τα ναυπηγεία προβαίνουν στην κατασκευή του πλοίου σύμφωνα με την νέα ημερομηνία παράδοσης.

Είναι αναγκαία η έγκριση του αιτήματος από την Επιτροπή, δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί των κρατικών ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία, πλοία που παραδίδονται μετά το 2003 δεν είναι επιλέξιμα για λειτουργικές ενισχύσεις ακόμα και αν οι συμβάσεις ναυπήγησης είχαν υπογραφεί πριν από το τέλος του 2000. Η συνολική αξία της ενίσχυσης ανέρχεται σε 3,9 εκατ. ευρώ περίπου.

Οι λόγοι που πρόβαλε το αίτημα των ιταλικών αρχών στην τελευταία υπόθεση περιλαμβάνουν και τον λόγο για προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με την έγκριση παρόμοιων αιτημάτων, για παράδειγμα στην υπόθεση Meyer Werft (¹), δηλ. οι πλοιοκτήτες ζήτησαν την αναστολή της σύμβασης λόγω της επίπτωσης των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Η Ιταλία αναφέρει επίσης δύο ακόμα λόγους, την ανάγκη να γίνουν τεχνικές τροποποιήσεις στο πλοίο και τις διαταραχές στο πρόγραμμα εργασιών των ναυπηγείων λόγω δύο φυσικών καταστροφών (ενός σεισμού και μίας πλημμύρας) που έπληξαν την περιοχή όπου ευρίσκονται οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις τον Οκτώβριο 2002 και τον Ιανουάριο 2003.

(¹) EE C 238 της 3.10.2002, σ. 14, Υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 843/01.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι για το πλοίο υπάρχει τελική σύμβαση που υπεγράφη τον Δεκέμβριο 2000 με ημερομηνία παράδοσης τον Ιούνιο 2003. Φαίνεται ότι ο πλοιοκτήτης, που είναι σημαντικός πελάτης των ναυπηγείων, ζήτησε επίσης την αναστολή της σύμβασης μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2003 λόγω της επίπτωσης των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Εντούτοις, δεδομένου ότι το υπό εξέταση πλοίο δεν είναι κρουαζιερόπλοιο, η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν πληροί τα ίδια κριτήρια όπως η απόφαση σχετικά με την υπόθεση Meyer Werft, και δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ανωτέρω λόγος για τους σκοπούς της έγκρισης του κοινοποιηθέντος αιτήματος.

Ωστόσο, η Επιτροπή επαλήθευσε τις επιπτώσεις και το συμβιβασμό των άλλων αιτίων καθυστέρησης που ισχυρίζεται η Ιταλία. Αν οι λόγοι αυτοί δεν είναι θεμελιωμένοι, η παράταση της προθεσμίας παράδοσης θα επέτρεπε στην Ιταλία να παράσχει μεγαλύτερη λειτουργική ενίσχυση από την επιτρεπόμενη.

Όσον αφορά την ανάγκη να γίνουν τεχνικές τροποποιήσεις στο πλοίο, παρατηρείται ότι αυτές έγιναν μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη και σε σχέση με την ανάκληση της αναστολής της σύμβασης, που έγινε στις 29 Σεπτεμβρίου 2003, και ότι οι τροποποιήσεις επισημοποιήθηκαν με προσθήκη στην αρχική σύμβαση μόνο στις 10 Δεκεμβρίου 2003. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ενώ ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητά πάντα τροποποιήσεις στη σύμβαση ναυπήγησης, οι τροποποιήσεις αυτές δεν είναι πάντως απρόβλεπτα γεγονότα ούτε ασυνήθη περιστατικά στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Τα γεγονότα αυτά εντάσσονται γενικά στις εμπορικές δραστηριότητες των ναυπηγείων. Συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτός αυτός ο λόγος.

Όσον αφορά την επίπτωση από τις δύο φυσικές καταστροφές που έπληξαν την περιφέρεια όπου ευρίσκονται τα ναυπηγεία, αναγνωρίζεται ότι κανονικά αυτά τα γεγονότα συνιστούν αποδεκτούς λόγους. Εντούτοις, μετά από εξέταση των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή αμφιβάλει κατά πόσον αυτή η εκτίμηση θα ήταν σωστή στην παρούσα υπόθεση.

Συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι αυτά τα γεγονότα συνέβησαν εντός του διαστήματος αναβολής, και συνεπώς δεν είναι δυνατόν να επηρέασαν τη ναυπήγηση δεδομένου ότι η κατασκευή απείχε κατά τουλάχιστον 8 μήνες από τη φάση της υλικής εκτέλεσής της. Ομοίως, παρατηρείται ότι δεν εδόθησαν καθόλου πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να εκτιμήσει την επίπτωση των τελευταίων γεγονότων στο γενικότερο πρόγραμμα εργασίας των ναυπηγείων. Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι 3 μήνες πριν από τη λήξη της προθεσμίας της 31 Δεκεμβρίου 2003 που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, ζητήθηκαν από τον πλοιοκτήτη τεχνικές τροποποιήσεις ουσιαστικού χαρακτήρα, που αφορούσαν το μήκος και το πλάτος του πλοίου, τον αριθμό των δεξαμενών του και το μέγεθός τους. Έτσι, φαίνεται αμφίβολο κατά πόσον μπόρεσαν να γίνουν σημαντικές εργασίες επί του πλοίου C.180, ειδικότερα όσον αφορά τις τροποποιήσεις που ζητήθηκαν στα τέλη του 2003. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή αμφιβάλει κατά πόσον οι συγκεκριμένες φυσικές καταστροφές είχαν κάποια επίπτωση στο πρόγραμμα εργασίας των ναυπηγείων, ιδιαίτερα όσον αφορά το πλοίο C.180.

Τέλος, παρατηρείται επίσης ότι η αναστολή της σύμβασης ζητήθηκε πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου 2003 και η ανάκληση έγινε ουσιαστικά στις 29 Σεπτεμβρίου 2003, δηλ. 3 μήνες πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2003 οπότε έληγε η προθεσμία παράδοσης. Εντούτοις, δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές δήλωσαν ότι η ναυπήγηση του πλοίου C.180 θα απαιτούσε έως 15 μήνες, φαίνεται ότι τα ναυπηγεία γνώριζαν ότι δεν ήταν δυνατό να κατασκευάσουν το πλοίο εντός 3 μόνο μηνών. Εξάλλου, επειδή απαιτείται χρόνος 15 μηνών για την κατασκευή, παρατηρείται ότι τα ναυπηγεία θα πρέπει να γνώριζαν ότι σε καμία περίπτωση δεν θα ήσαν σε θέση να παραδώσουν το πλοίο πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2003 το αργότερο από τον Αύγουστο 2002 ή λίγο μετά, δηλ. τρεις μήνες πριν από τον σεισμό που έπληξε την περιφέρεια Molise.

Η ανάλυση αυτή οδηγεί σε αμφιβολίες κατά πόσον οι λόγοι που αναφέρονται από τις ιταλικές αρχές μπορεί να είναι συμβατοί με το άρθρο 3 παρ. 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού περί ναυπηγικής βιομηχανίας, και κατά συνέπεια συμβατοί με την κοινή αγορά [άρθρο 87 παράγραφος 3 εδάφιο ε) της συνθήκης ΕΚ].

Η Επιτροπή αποφάσισε ως εκ τούτου να κινηθεί την τυπική διαδικασία για το αίτημα παράτασης της προθεσμίας παράδοσης δεξαμενόπλοιου μεταφοράς χημικών προϊόντων υπό τα στοιχεία C.180 που κατασκευάζεται από τα ναυπηγεία Cantieri Navali Termoli S.p.A.

[KEIMENO THS EPISTOLHS]

«1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera dell'11.12.2003, protocollata dai servizi della Commissione in data 16.12.2003, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998 relativo agli aiuti alla costruzione navale⁽²⁾ (in appresso "regolamento sulla costruzione navale"), la richiesta di accordare agli armatori FASE Shipping BV (in relazione alla nave denominata C. 190) e AR.CO.TUR. S.r.l (in relazione alle navi denominate C. 196 e C. 197) una proroga del termine ultimo di tre anni stabilito per la consegna delle tre suddette navi, che hanno fruito di aiuti al funzionamento. Tutte e tre le navi sono costruite dal Cantiere Navale De Poli SpA.
- (2) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari mediante lettera datata 5.2.2004, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera in data 29.3.2004, protocollata il 31.3.2004, avendo ottenuto una proroga del termine previsto a tale scopo. In data 24.5.2004, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni mediante lettera, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera in data 30.7.2004, protocollata il 2.8.2004 avendo ottenuto una proroga del termine previsto per la risposta. Il 22.9.2004, la Commissione ha inviato una lettera chiedendo delle informazioni integrative, che sono state trasmesse dalle autorità italiane mediante lettera datata 18.10.2004, protocollata il 19.10.2004.
- (3) Contemporaneamente, con lettera del 22.12.2003, protocollata dai servizi della Commissione lo stesso giorno, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento sulla costruzione navale la richiesta di accordare all'armatore Marnavi SpA una proroga del termine di tre anni stabilito per la consegna di una nave, denominata C. 180, che ha fruito di aiuti al funzionamento, in costruzione presso i Cantieri Navali Termoli SpA.
- (4) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari mediante lettera datata 5.2.2004, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera in data 30.3.2004, protocollata l'1.4.2004, avendo ottenuto una proroga del termine previsto a tale scopo. In data 26.5.2004, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni mediante lettera, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera in data 22.7.2004, protocollata il 27.7.2004, avendo ottenuto una proroga del termine previsto per la risposta. Il 22.9.2004 la Commissione ha inviato una lettera chiedendo delle informazioni integrative, che sono state trasmesse dalle autorità italiane mediante lettera datata 18.10.2004, protocollata il 19.10.2004.

2. DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DELL'AIUTO

2.1. Casi N 586/03, N 587/03 e N 589/03

- (5) L'Italia ha chiesto alla Commissione di accordare una proroga del termine ultimo di consegna del 31.12.2003 contemplato dal regolamento (CE) sulla costruzione navale, a cui è subordinata la fruizione di aiuti al funzionamento connessi a contratto relativi a navi. La proroga è stata richiesta fino al 31.4.2004 (4 mesi per la nave C. 190) e fino al 30.6.2004 (6 mesi per le navi C. 197 e C. 196)⁽³⁾.
- (6) Nave C. 190: il contratto, firmato il 19.12.2000, prevedeva originariamente quale termine di consegna l'11.12.2003. La nave è stata commissionata dalla società S.A.I. Srl, un armatore italiano, per il trasporto di petrolio e prodotti chimici. Il 20.12.2002, S.A.I. Srl ha ceduto il contratto ad AR.CO.IN SpA, un armatore italiano, che lo ha a sua volta ceduto a FASE Shipping BV, un armatore olandese, in data 1.4.2003. In relazione al predetto contratto, a quest'ultimo armatore è stato promesso un aiuto al funzionamento del 9 %, equivalente a circa 8,5 milioni di euro, in conformità alle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento sulla costruzione navale.
- (7) Navi C. 196 e C. 197: entrambe i contratti sono stati firmati il 27.12.2000 e prevedevano originariamente quale termine di consegna, rispettivamente, il 24.6.2003 e il 22.9.2003. Le navi in questione sono state commissionate dall'impresa Stargas Holding SpA, un armatore italiano, per il trasporto di gas di petrolio liquefatto-propano (LPG). Il 17.04.2002, i due contratti sono stati acquisiti dalla Silver Srl, un armatore italiano, che li ha a sua volta ceduti ad AR.CO.TUR., un altro armatore italiano, in data 16.12.2002. In relazione ai predetti contratti, a quest'ultimo armatore è stata promessa per entrambe le navi un aiuto al funzionamento del 9 %, equivalente a circa 4,5 milioni di EUR per la nave C. 196 e a circa 5 milioni di EUR per la nave C. 197, in conformità alle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento sulla costruzione navale.

⁽²⁾ GU L 202 18.7.1998, pag. 1.

⁽³⁾ Le navi sono state consegnate il 28.4.2004 (C. 190) e il 28.6.2004 (C. 197 e C. 196).

- (8) Il processo di costruzione è tuttavia durato più a lungo di quanto previsto, per un concorso di circostanze, segnatamente: i ritardi relativi alla conclusione delle opere di banchinamento per la salvaguardia della laguna della città di Venezia dalle acque alte, che hanno interessato direttamente gli scali e l'area occupata dal cantiere; gli scioperi nazionali di categoria e la tardiva fornitura di componenti essenziali, più precisamente i serbatoi di carico. Il cantiere è stato quindi costretto a chiedere una proroga del termine di consegna delle navi della durata di 4 mesi (nave C. 190) e di 6 mesi (navi C. 196 e C. 197), rispettivamente, oltre il 31.12.2003, data in cui decade il regolamento sulla costruzione navale.
- (9) Nella notifica, le autorità italiane fanno riferimento ad una decisione della Commissione del 5 giugno 2002, con cui è stata autorizzata un'analoga proroga del termine di consegna oltre il 31 dicembre 2003, per una nave da crociera in costruzione nel cantiere Meyer Werft, a Papenburg, in Germania (in appresso "decisione Meyer Werft"). Le autorità italiane hanno specificamente messo in risalto numerose analogie fondamentali tra i due casi, sotto i seguenti aspetti: i) la ragione fatta valere per la proroga (ossia effetto dell'attentato terroristico dell'11 settembre 2001), ii) il mercato interessato (ovvero il trasporto marittimo di LPG, petrolio e prodotti chimici) e iii) i consolidati rapporti commerciali esistenti tra il cantiere e gli armatori (*). In breve, le autorità italiane affermano che la decisione Meyer Werft costituisce un chiaro precedente per l'autorizzazione a titolo eccezionale nella fattispecie. Le autorità rammentano inoltre che il 13 novembre 2002 la Commissione ha adottato un'altra decisione con cui autorizza la proroga della data di consegna di una nave da crociera in costruzione al cantiere Kvaerner Masa, in Finlandia (in appresso "decisione Kvaerner Masa"), per ragioni analoghe.
- (10) A motivazione della loro richiesta, le autorità italiane fanno valere circostanze a loro dire eccezionali, imprevedute, esterne ed estranee al cantiere, che hanno provocato perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si sono ripercosse sul programma di lavoro del cantiere. Più precisamente, tali ritardi sono dovuti ai seguenti episodi (si rinvia alla tabella sinottica n. 1 riportata più avanti):
- i) Impatto degli eventi dell'11 settembre 2001 Per quanto riguarda la nave C. 190, il 18.10.2001, prima dell'inizio della costruzione, l'armatore ha chiesto al Cantiere Navale De Poli di sospendere l'esecuzione del contratto fino al 31.7.2002, anziché annullarlo. L'armatore ha alla fine revocato la richiesta di sospensione del contratto in data 3.7.2002.
- Per quanto riguarda le navi C. 196 e C. 197, il 18.10.2001, prima dell'inizio della costruzione, l'armatore ha chiesto al Cantiere Navale De Poli di sospendere l'esecuzione dei relativi contratti fino al 30.4.2002, anziché annullarli. L'armatore ha alla fine revocato la richiesta di sospensione dei contratti in data 30.4.2002.
- ii) Scioperi nazionali di categoria Nel 2002 e 2003, il programma di lavoro del cantiere è stato ulteriormente perturbato da scioperi di categoria indetti a livello nazionale, qualificabili come "eventi di forza maggiore" in base ai contratti, che hanno ritardato di 0,3 mesi la costruzione della nave C. 190 e di 0,2 mesi quella delle navi C. 196 e C. 197.

Ritardi relativi alle opere di banchinamento intraprese dal comune di Venezia nelle aree utilizzate dal cantiere

A luglio del 1999, il Magistrato delle Acque di Venezia ha avviato tramite il Consorzio Venezia Nuova, conformemente ai piani previsti, delle opere di banchinamento sull'isola di Pellestrina, negli scali e nelle aree utilizzate dal cantiere. Tali opere s'inquadrano in un ambizioso programma volto a proteggere Venezia dalle acque alte. L'ultimazione delle opere nelle aree utilizzate dal cantiere (scali) era stata originariamente prevista per il 12.11.2001. Tale data era compatibile con il programma di produzione del cantiere.

I predetti lavori si sono invece conclusi solo il 31.5.2002, con grave perturbamento del programma di lavoro del cantiere e conseguenti ritardi (con effetto a cascata) che hanno influito sulla costruzione di tutte le altre navi costruite in stretta successione negli scali, tra cui le navi C. 190, C. 196 e C. 197.

(*) Stargas Holding, AR.CO.TUR., AR.CO.IN e FASE Shipping B.V. sono importanti clienti del Cantiere Navale De Poli. Nel periodo tra il 1994 e il 2000, le commesse aggregate dei suddetti armatori hanno rappresentato il 54 % del fatturato del Cantiere De Poli, mentre nel periodo dal 2001 al giugno 2004 la loro quota del fatturato è salita al 99 %.

iii) Ritardi nella consegna di componenti essenziali

Per quanto riguarda le navi C. 196 e C. 197, il cantiere aveva commissionato a Idromacchine S.r.l., uno dei maggiori costruttori di serbatoi, la costruzione di serbatoi di carico per le motonavi C. 188 e C. 189, navi gemelle delle costruzioni C. 196 e C. 197. Nel corso della costruzione delle motonavi C. 188 e C. 189 il RINA (Registro italiano navale), organismo italiano di certificazione, ha dichiarato non idonei i serbatoi che Idromacchine stava costruendo per le predette navi, avendovi riscontrato dei difetti.

Le quattro navi gemelle summenzionate erano allestite nello stesso scalo del cantiere in stretta successione, nel seguente ordine: C. 188, C. 189, C. 196 e C. 197. Al fine di minimizzare lo slittamento del programma di produzione causato dalla necessità di emettere un nuovo ordine per i serbatoi delle motonavi C. 188 e C. 189, il cantiere decise di utilizzare i serbatoi delle motonavi C. 196 e C. 197 – la cui consegna era prevista per il 31 luglio 2003 e il 30 settembre 2003, e che in base al programma di produzione del cantiere avrebbero potuto essere consegnate entro il 31.12.2003 – per le navi C. 188 e C. 189, la cui costruzione era più avanzata. I serbatoi originariamente destinati alle navi C. 188 e C. 189, nuovamente commissionati ad un altro costruttore, l'impresa Gas & Heat, con data di consegna il 31.01.2004 e 31.03.2004, rispettivamente, sarebbero quindi stati installati nelle navi C. 197 e C. 196, determinando un ritardo complessivo di 6 mesi nella loro consegna oltre il termine del 31.12.2003.

Facendo presente che i serbatoi di carico sono un componente indispensabile, affinché la motonave possa essere autorizzata al trasporto di gas liquido LPG/NH₃/VCM ad una temperatura di – 48 °C e con pressione di 12 bar, le autorità italiane affermano che i serbatoi utilizzati nelle navi C. 188, C. 189 – e nelle navi gemelle C. 196 e C. 197 – devono soddisfare rigorose norme di qualità e sicurezza navale. Inoltre, secondo quanto dichiarato dalle autorità italiane, vista l'esperienza di Idromacchine, il cantiere non avrebbe potuto prevedere che il RINA si sarebbe espresso negativamente in merito alla idoneità dei serbatoi delle motonavi C. 188 e C. 189. Le autorità italiane precisano altresì che a fronte di questa avversità, il cantiere si è immediatamente prodigato a cercare degli altri fornitori sul mercato. Gas & Heat è stato l'unico fornitore disposto a produrre i nuovi serbatoi che, a quanto risulta, non potevano essere consegnati prima del 31.1.2004 e del 31.3.2004, per cui il cantiere è stato costretto a chiedere una dilazione del termine di consegna. Nella tabella n. 1 che segue si riportano sinotticamente le vicende intervenute nei tre casi summenzionati.

2.2. Caso N 595/03

- (11) L'Italia ha chiesto alla Commissione di accordare una proroga del termine ultimo di consegna del 31.12.2003, contemplato dal regolamento (CE) sulla costruzione navale, a cui è subordinata la fruizione di aiuti al funzionamento connessi a contratto relativi a navi. L'istanza di proroga è stata presentata dall'armatore Marnavi S.p.A. in relazione ad una nave denominata C. 180, costruita dalla Cantieri Navali Termoli S.p.A., un cantiere situato nella regione del Molise (Italia). La proroga è stata richiesta inizialmente fino al 31.10.2004 (10 mesi).
- (12) Il contratto di costruzione firmato il 30.12.2000 prevedeva originariamente quale termine di consegna il 30.6.2003. La motonave era stata commissionata dalla Marnavi S.p.A., un armatore italiano, per il trasporto di prodotti chimici e petroliferi. In relazione al predetto contratto, all'armatore è stata promessa un aiuto al funzionamento del 9 %, equivalente a circa 3,9 milioni di EUR per tale nave, in conformità alle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento sulla costruzione navale.
- (13) Il processo di costruzione è durato tuttavia più a lungo di quanto previsto, per un concorso di circostanze, segnatamente: l'impatto degli avvenimenti dell'11 settembre 2001, la conseguente necessità di adeguare la motonave alle mutate esigenze tecnico-commerciali ed il succedersi di due calamità naturali – un terremoto e un'alluvione. Il cantiere è stato quindi costretto a chiedere una proroga del termine ultimo di consegna stabilito per la nave C. 180, di dieci mesi oltre il 31.12.2003, scadenza fissata dal regolamento sulla costruzione navale.

- (14) Nella notifica, le autorità italiane fanno riferimento ad una decisione della Commissione del 5 giugno 2002, con cui è stata autorizzata un'analoga proroga del termine di consegna oltre il 31 dicembre 2003, per una nave da crociera in costruzione nel cantiere Meyer Werft, a Papenburg, in Germania (in appresso "decisione Meyer Werft"). Le autorità italiane hanno specificamente messo in risalto numerose analogie fondamentali tra i due casi, sotto i seguenti aspetti: i) la ragione fatta valere per la proroga (ossia effetto dell'attentato terroristico dell'11 settembre 2001), ii) il mercato interessato (ovvero il trasporto marittimo di petrolio e prodotti chimici) e iii) i consolidati rapporti commerciali esistenti tra il cantiere e l'armatore⁽⁵⁾. In breve, le autorità italiane affermano che la decisione Meyer Werft costituisce un chiaro precedente per l'autorizzazione a titolo eccezionale nella fattispecie. Le autorità rammentano inoltre che il 13 novembre 2002 la Commissione ha adottato un'altra decisione con cui autorizza la proroga della data di consegna di una nave da crociera in costruzione al cantiere Kvaerner Masa, in Finlandia (in appresso "decisione Kvaerner Masa"), per ragioni analoghe.
- (15) A motivazione della loro richiesta, le autorità italiane fanno valere circostanze a loro dire eccezionali, imprevedute, esterne ed estranee al cantiere, che hanno provocato perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si sono ripercosse sul programma di lavoro del cantiere. Più precisamente, tali ritardi sono dovuti ai seguenti episodi (si rinvia alla tabella sinottica n. 2 riportata più avanti):
- i) Impatto degli eventi dell'11 settembre 2001 L'1.10.2001, prima dell'inizio della costruzione, l'armatore ha chiesto a Cantieri Navali Termoli di sospendere l'esecuzione del contratto fino al 31.9.2002 anziché annullarlo. L'armatore ha alla fine revocato la richiesta di sospensione del contratto in data 29.9.2003.
 - ii) Necessità di modificare la nave per conformarsi alle mutate esigenze tecnico-commerciali Ai predetti avvenimenti si aggiunge il fatto che, in sede di revoca della sospensiva, l'armatore ha chiesto che il progetto della nave fosse modificato - discostandosi dalle specifiche originariamente contenute nel contratto - per adeguarla alle mutate esigenze tecnico-commerciali. Tali modifiche riguardano la dimensione e il numero dei serbatoi, nonché la lunghezza e larghezza complessiva della motonave, i cui piani progettuali modificati sono stati sottoposti, ai fini dell'autorizzazione, al R.I.N.A, l'organismo italiano di certificazione. Le modifiche sono state infine formalizzate in data 10.12.2003, in un addendum accluso al contratto originario di costruzione.
 - iii) Incidenza di calamità naturali

Il 31.10.2002 la regione Molise è stata colpita dal terremoto, che ha avuto ripercussioni sul cantiere, le maestranze e i fornitori. Successivamente, tra il 23.1.2004 e il 25.1.2003 la regione ha subito un'alluvione, con ulteriori effetti devastanti sul cantiere, le maestranze e i fornitori. Questi due eventi calamitosi hanno arrecato al cantiere un pregiudizio diretto, a causa della inattività delle maestranze, ed indiretto, a causa della revoca unilaterale di contratti da parte di imprese locali, cui erano stati subappaltati i lavori relativi alla motonave C. 180, le quali hanno addotto a motivazione i danni provocati dalle calamità naturali all'infrastruttura produttiva dei loro fornitori. Le autorità italiane hanno argomentato in particolare che i suddetti eventi hanno pregiudicato il lavoro di ingegneria propedeutico alla fase esecutiva della nave.

Pur concedendo che entrambe gli eventi calamitosi si sono verificati durante il periodo di sospensione del contratto di costruzione, le autorità italiane affermano che questi eventi hanno sconvolto i programmi produttivi del cantiere, sottolineando che per entrambe le calamità è stato proclamato lo stato d'emergenza fino all'1.2.2004, mediante decreto del presidente del Consiglio dei ministri.
- (16) Le autorità italiane hanno messo in rilievo l'urgenza dell'aiuto, determinata dalle limitate risorse finanziarie ed industriali del cantiere (PMI), essendo il prezzo contrattuale della motonave stato fissato in previsione delle sovvenzioni che sarebbero state erogate per legge. Stando alle autorità italiane, qualora inoltre non si conceda la proroga del termine ultimo di consegna della nave (che aveva raggiunto un grado di esecuzione del 25,65 % al 16.12.2003), e quindi la costruzione non fruisca dell'aiuto, la nave non può essere ultimata senza ingenti danni economici per il cantiere, con conseguente perdita di posti lavori sia a livello del cantiere sia delle imprese che lavorano per il cantiere. Le autorità italiane hanno infatti precisato che l'armatore Marnavi ed il cantiere hanno convenuto di annullare il contratto di costruzione di un'altra motonave denominata C. 173, la cui costruzione è stata perturbata dai suddetti eventi, e di dirottare le relative forniture già disponibili verso la nave C. 180, le cui specifiche sono state modificate in data 10.12.2003, al fine di uniformarle a quelle della nave C. 173. Nella tabella sinottica n. 2 sono riportate le incidenze di questi tre eventi.

⁽⁵⁾ Tra il 2000 e il 2004, le commesse di Marnavi hanno rappresentato il 43 % circa del fatturato dei Cantieri Navali Termoli; nel quinquennio precedente (1995-1999) la corrispondente quota di fatturato era quasi uguale a zero.

Tabella 1 — Quadro sinottico dei ritardi intervenuti nella consegna delle navi C. 190, C. 197 e C. 196

| Nave | Causa del ritardo | Responsabilità | Problemi | Ritardo (mesi) | Mesi extra |
|---|--|--|--|----------------|---------------|
| C. 190 | i) Avvenimenti dell'11.9.2001: — sospensione e tardivo riavvio della commessa | S.A.I. S.r.l. (armatore) | Sospensione del contratto dal 18.10.2001 al 31.7.2002. Revoca della sospensione all'inizio di luglio 2002. | 9,5 | Non precisato |
| | ii) Scioperi nazionali di categoria | non precisata | non precisati | 0,3 | 0,3 |
| | iii) Ritardi nell'esecuzione delle opere di banchinamento da parte del Magistrato delle Acque di Venezia con ripercussioni sugli scali del cantiere; | Magistrato delle Acque di Venezia (committente) Consorzio Venezia Nuova (Organismo pubblico incaricato dei lavori) | Protrazione delle opere complessive di banchinamento sull'isola di Pellestrina e segnatamente dei lavori agli scali del cantiere, ultimati il 31.5.2002 anziché il 12.11.2001. | 6,5 | 4 |
| Totale | | | | 16,3 | 4,3 |
| Proroga richiesta | | | | | 4 mesi |
| C. 197 | i) Avvenimenti dell'11.9.2001: — sospensione e tardivo riavvio della commessa | Stargas Holding S.p.A. (armatore) | Sospensione del contratto dall'8.10.2001 al 30.4.2002. Revoca della sospensione alla fine di aprile 2002. | 7 | Non precisato |
| | ii) Scioperi nazionali di categoria | non precisata | non precisati | 0,2 | 0,2 |
| | iii) Ritardi nell'esecuzione delle opere di banchinamento da parte del Magistrato delle Acque di Venezia con ripercussioni sugli scali del cantiere; | Magistrato delle Acque di Venezia (committente) Consorzio Venezia Nuova (Organismo pubblico incaricato dei lavori) | Protrazione delle opere complessive di banchinamento sull'isola di Pellestrina e segnatamente dei lavori agli scali del cantiere, ultimati il 31.5.2002 anziché il 12.11.2001. | 6,5 | 4 |
| iv) Ritardo fornitura componenti essenziali: — Serbatoi | Idromacchine S.r.l. (produttore) | L'inidoneità dei serbatoi difettosi delle navi gemelle C. 188 e C. 189, in fase di costruzione più avanzata, ha costretto il cantiere ad installarvi i serbatoi destinati alle navi C. 196 e C. 197. I nuovi serbatoi sono stati consegnati il 31.1.2004 anziché il 30.9.2003. | 4 | 4 | |
| Totale | | | | 17,7 | 8,2 |
| Proroga richiesta | | | | | 6 |

| Nave | Causa del ritardo | Responsabilità | Problemi | Ritardo (mesi) | Mesi extra |
|--------------------------|--|---|--|----------------|---------------|
| C. 196 | i) Avvenimenti dell'11.9.2001: — sospensione e tardivo riavvio della commessa | Stargas Holding S.p.A. (armatore) | Sospensione del contratto dall'8.10.2001 al 31.7.2002. Revoca della sospensione alla fine di aprile 2002.1 | 7 | Non precisato |
| | ii) Scioperi nazionali di categoria | non precisata | non precisati | 0,2 | 0,2 |
| | iii) Ritardi nell'esecuzione delle opere di banchinamento da parte del Magistrato delle Acque di Venezia con ripercussioni sugli scali del cantiere; | Magistrato delle Acque di Venezia (committente) Consorzio Venezia Nuova (Organismo pubblico incaricato dei lavori) | Protrazione delle opere complessive di banchinamento sull'isola di Pellestrina e segnatamente dei lavori agli scali del cantiere, ultimati il 31.5.2002 anziché il 12.11.2001. | 6,5 | 4 |
| | iv) Ritardo fornitura componenti essenziali: — Serbatoi | Idromacchine S.r.l. (produttore) | L'inidoneità dei serbatoi difettosi delle navi gemelle C. 188 e C. 189, in fase di costruzione più avanzata, ha costretto il cantiere ad installarvi i serbatoi destinati alle navi C. 196 e C. 197. I nuovi serbatoi sono stati consegnati il 31.1.2004 anziché il 30.9.2003. | 8 | 8 |
| Totale | | | | 21,7 | 12,2 |
| Proroga richiesta | | | | | 6 |

Tabella 2 — Quadro sinottico dei ritardi intervenuti nella consegna della nave C. 180

| Nave | Causa del ritardo | Responsabilità | Problemi | Ritardo (mesi) | Mesi extra |
|--------------------------|---|----------------------------|--|-----------------------|----------------------|
| C. 180 | i) Avvenimenti dell'11.9.2001: — sospensione e tardivo riavvio della commessa | Marnavi. S.p.A. (armatore) | Sospensione del contratto dall'1.10.2001 al 30.9.2003. Revoca della sospensione il 29.9.2003. | 24 | Non precisato |
| | ii) modifiche tecniche | Marnavi. S.p.A. (armatore) | Modifiche relative alle dimensioni e al numero di serbatoi, alla lunghezza e larghezza della nave. | Non precisato | Non precisato |
| | iii) Ritardi dovuti ad eventi calamitosi che hanno colpito la regione Molise: — Moti tellurici 31.10.2002 — Alluvione dal 23 al 25.1.2003 | Cause di forza maggiore | Incidenza di eventi calamitosi sul cantiere, le maestranze e i subfornitori. | > 2 | > 2 |
| Totale | | | | Più di 26 mesi | Più di 2 mesi |
| Proroga richiesta | | | | | 10 mesi |

3. VALUTAZIONE

(17) L'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE statuisce che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli 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. Secondo la giurisprudenza costante della Corte di giustizia europea, il criterio della distorsione degli scambi è applicabile se l'impresa beneficiaria svolge attività economica che comporta scambi tra Stati membri.

- (18) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato CE statuisce che possono considerarsi compatibili con il mercato comune le categorie di aiuti determinate con decisione del Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione. La Commissione rileva che su tale base giuridica il 29 giugno 1998 il Consiglio ha adottato il regolamento sulla costruzione navale. Benché detto regolamento sia decaduto il 31 dicembre 2003, le sue disposizioni sono ancora applicabili nel quadro della valutazione delle richieste di proroga del termine ultimo di consegna, visto che riguarda aiuti concessi in base al predetto regolamento e che la disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale ⁽⁶⁾ non offre indicazioni in merito a tali istanze.
- (19) La Commissione rileva che la questione della proroga del periodo massimo per la consegna è determinante ai fini dell'ammissibilità del contratto alla fruizione degli aiuti al funzionamento, a norma dell'articolo 3 del regolamento sulla costruzione navale. L'aiuto al funzionamento in discorso consiste nel finanziamento mediante fondi statali di parte dei costi che il cantiere in causa avrebbe dovuto normalmente sostenere per costruire una nave. A ciò si aggiunga che la costruzione navale è un'attività economica che comporta scambi tra Stati membri. L'aiuto in parola rientra quindi nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.
- (20) Si rammenta che, in base al regolamento sulla costruzione navale, per "costruzione navale" s'intende la costruzione di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma. Le tre navi costruite dal Cantiere Navale De Poli – segnatamente la nave petrolchimica e le due navi gasiere adibite al trasporto di LPG – e la nave costruita dai Cantieri Navali Termoli – ovvero una nave petrolchimica – sono tutte navi d'alto mare a propulsione autonoma adibite a servizi marittimi specializzati, ovvero al trasporto di prodotti chimici e di gas liquido (LPG) ed al trasporto di prodotti petrolchimici, e sono quindi soggette alle disposizioni del predetto regolamento, a norma dell'articolo 1, lettera a).
- (21) L'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento sulla costruzione navale prevede fino al 31 dicembre 2000 un contributo massimo del 9 % (contratti con valore contrattuale superiore ai 10 milioni) a titolo di aiuto al funzionamento connesso ad un contratto. In base al primo capoverso dell'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo regolamento, il massimale di aiuto applicabile al contratto è costituito dal massimale vigente alla data della firma del contratto definitivo. Tuttavia la prima e la seconda frase del secondo capoverso dell'articolo 3, paragrafo 2, stabiliscono che le precedenti disposizioni non si applicano - vale a dire che nessun aiuto può essere erogato - alle navi consegnate più di tre anni dopo la data della firma del contratto definitivo. Il termine ultimo di consegna di una nave, affinché questa sia ancora ammessa a fruire dell'aiuto al funzionamento, è quindi il 31 dicembre 2003.
- (22) L'aiuto proposto a favore delle navi in esame sarà erogato in base all'articolo 3 della legge n. 88 del 16.3.2001, autorizzata dalla Commissione, a titolo di regime di aiuti di Stato n. N 502/00. L'importo erogato è di circa 8,5 milioni di EUR per la nave C. 190, di circa 4,5 milioni di EUR per la nave C. 196, di circa 5 milioni di EUR per la nave C. 197 e di circa 3,9 milioni di EUR per la nave C. 180, ossia non più del 9 % del valore dei relativi contratti.
- (23) L'articolo 3, paragrafo 2, secondo capoverso, terza frase, del regolamento sulla costruzione navale recita: *"La Commissione può tuttavia concedere una proroga al periodo di tre anni qualora ciò sia giustificato dalla complessità tecnica del progetto di costruzione navale in questione o da ritardi dovuti a perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si ripercuotono sul programma di lavoro di un cantiere e che sono causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa"*. La Commissione rileva che l'istanza di proroga è motivata dall'impossibilità del Cantiere Navale De Poli SpA e dei Cantieri Navali Termoli di ultimare rispettivamente le tre navi summenzionate e la quarta nave a causa di ritardi imprevisti ed esterni all'impresa.
- (24) Il regolamento sulla costruzione navale esige che la proroga del termine ultimo di consegna sia motivata da circostanze a) eccezionali, b) imprevedibili ed c) esterne all'impresa. È inoltre necessario che, d) vi sia una correlazione causale tra tali eventi e le perturbazioni inattese all'origine del ritardo e che e) si determini la durata di tali perturbazioni e quanto queste siano f) serie e giustificabili. Le circostanze addotte dalle autorità italiane sembrano essere tali da rispondere ai requisiti sopra indicati (quale la tardiva consegna di elementi essenziali per la costruzione della nave).

⁽⁶⁾ GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11.

3.1. **Casi N 586/03, 587/03 e N 589/03**

- (25) In ordine al primo argomento fatto valere dalle autorità italiane, ovvero l'impatto degli eventi dell'11 settembre 2001, coerentemente a precedenti decisioni della Commissione, tale motivazione non può essere accolta nella fattispecie. Citando infatti quanto affermato dalla Commissione nella decisione relativa al cantiere Odense (⁷), *"il rallentamento della crescita economica o il deterioramento della situazione di mercato in relazione ad un tipo di nave non possono essere considerati un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento sulla costruzione navale"*.
- (26) In ordine al secondo argomento fatto valere dalle autorità italiane, ovvero gli scioperi nazionali di categoria, coerentemente a precedenti decisioni della Commissione, tale motivazione non può essere accolta nella fattispecie. In precedenti decisioni (⁸) la Commissione ha infatti già dichiarato che *"le agitazioni sindacali non sono degli eventi imprevedibili, essendo gli scioperi di piccola portata diffusi nel settore cantieristico navale. Tali avvenimenti si iscrivono nella normale attività commerciale del cantiere"*.
- (27) In ordine agli altre due argomenti adottati dalle autorità italiane non ancora trattati, si constata anzitutto che, stando a quanto è stato dichiarato, i ritardi nell'ultimazione dei lavori di banchinamento predisposti dal Magistrato delle Acque di Venezia sull'isola di Pellestrina, ed in particolare quelli effettuati negli scali e nelle aree utilizzate dal cantiere, hanno influito sulla consegna delle tre motonavi C. 190, C. 196 e C. 197 in discorso. Per quanto riguarda la fornitura di componenti essenziali, ossia i serbatoi, si rammenta che tale argomentazione vale solo per le motonavi C. 196 e C. 197. Nei paragrafi che seguono le motivazioni addotte sono analizzate in modo più particolareggiato, alla luce dei criteri indicati al punto 24 della presente decisione.
- (28) Eccezionali: questo criterio esclude gli avvenimenti consueti, o perlomeno ordinari, che è ragionevole supporre vengano preventivati nel quadro del progetto di costruzione navale. Si rileva perciò che le cause adottate dal cantiere soddisfano questo requisito.

Riguardo ai ritardi nella realizzazione dei lavori di arginamento ordinati dal Magistrato delle Acque di Venezia sull'isola di Pellestrina, più precisamente quelli che hanno interessato gli scali e le aree utilizzate dal cantiere, si rileva che detti lavori si inquadrano in un più ampio progetto infrastrutturale mirante a tutelare la città di Venezia dalle acque alte. A quanto risulta, sebbene l'acqua alta sia un fenomeno ricorrente nella zona, l'attività del cantiere è sempre proseguita, nonostante questo problema naturale. Si può tuttavia sostenere che le opere infrastrutturali in discorso, volte a risolvere il problema dell'acqua alta, sono per loro natura degli interventi eccezionali e che il loro impatto sul programma produttivo del cantiere è eccezionale.

Riguardo ai serbatoi, si rileva che l'impossibilità dell'impresa Idromacchine, costruttore dei serbatoi, di fabbricare i serbatoi (un componente essenziale della nave) in conformità alle norme di certificazione prescritte e la conseguente impossibilità di consegnare i medesimi entro i termini pattuiti è quanto meno eccezionale.

- (29) Imprevedibili: questo criterio esclude gli eventi che le parti avrebbero potuto ragionevolmente prevedere.

In ordine ai ritardi relativi all'ultimazione delle opere di banchinamento predisposte dal Magistrato delle Acque di Venezia sull'isola di Pellestrina e in particolare i lavori agli scali e nelle aree utilizzate dal cantiere, è doveroso precisare che non è imprevedibile che si registrino dei ritardi nella realizzazione di progetti infrastrutturali, visto che frequentemente in tali progetti si verificano dei lievi ritardi, e tale evenienza rientra nella normale attività commerciale delle parti interessate dai lavori. Nella fattispecie si tratta tuttavia di ritardi di entità non lieve e, a quanto sembra, il cantiere non avrebbe potuto prevederne l'esatta portata.

Per quanto riguarda i serbatoi, si constata che i problemi causati dall'impossibilità di Idromacchine di consegnare i serbatoi, componente necessario per l'utilizzo della motonave ai fini commerciali in condizioni di esercizio autorizzate, erano anch'essi imprevedibili.

- (30) Esterne: i lavori di banchinamento sono stati realizzati per conto del Magistrato delle Acque di Venezia e sotto la regia del Consorzio Venezia Nuova. Inoltre, la fabbricazione dei serbatoi che ha in ultima analisi ritardato la consegna delle navi C. 196 e C. 197 è stata commissionata all'impresa Idromacchine S.r.l., mentre il Cantiere Navale De Poli SpA è responsabile solo dell'allestimento delle navi. Gli enti responsabili dei lavori di banchinamento ed il costruttore dei serbatoi sono dei soggetti operanti al di fuori del controllo del cantiere, la cui attività dipende invece dal loro operato. A ciò si aggiunga che i serbatoi sono indispensabili per la sicurezza e la qualità delle navi C. 196 e C. 197, che dovevano essere conformi alle specifiche IMO e R.I.N.A. per ottenere la prevista classificazione R.I.N.A. "Marca Stella 100 A.1.1. Nav.I.L. Cst (GL) P (-48 °C, 1 bar, 0,97 ton/m³) tipo 2G, IIQ-IAQ-A".

(⁷) Cfr. il caso N 99/02 (GU 262, 29.10.2002), Cantiere Odense — Proroga del termine ultimo di consegna di 3 anni per due motonavi (Danimarca).

(⁸) Cfr. caso N 607/2003 (GU C 95, 20.4.2004), Proroga del termine ultimo di consegna di 3 anni per il super Panfilo «Mirabella V» (Regno Unito).

- (31) Il costruttore non ha consegnato i serbatoi conformemente agli obblighi contrattuali e il cantiere ha dovuto commissionare tali componenti ad un altro fornitore, ritardando ulteriormente l'ultimazione delle navi C. 196 e C. 197, visto che a quanto risulta i nuovi serbatoi sono stati consegnati solo il 31.1.2004 ed il 31.3.2004. Il mancato rispetto della scadenza di consegna delle forniture necessarie è estraneo alla volontà dell'impresa e il cantiere non aveva modo di intervenire. Alla luce della dipendenza del cantiere dal fabbricante di serbatoi e della necessità di trovare un altro fornitore, si può concludere che lo stesso sia stato costretto a chiedere una proroga di sei mesi del termine ultimo di consegna per le navi C. 196 e C. 197, pur essendosi sforzato in ogni modo di allestire e consegnare le navi entro la fine del 2003.
- (32) Rapporto casuale: i ritardi relativi all'ultimazione delle opere di banchinamento e la mancata consegna dei serbatoi hanno causato il ritardo della consegna delle motonavi ed hanno turbato il programma di lavoro del Cantiere Navale De Poli.
- (33) Durata: la Commissione rileva che la tempistica originaria, prevista all'atto della firma dei contratti (19 dicembre 2000 per la nave C. 190, 27 dicembre 2000 per le navi C. 196 e C. 197) avrebbe permesso di consegnare le navi entro i termini stabiliti. Questa constatazione è corroborata dai programmi di lavoro originali trasmessi dalle autorità italiane. Il Cantiere Navale De Poli si è sforzato di consegnare le navi entro il 31 dicembre 2003, ma nel 2002 e nel 2003 ci si è resi conto che tale scadenza non avrebbe potuto essere rispettata per le navi C. 190, C. 196 e C. 197. A fronte di un ritardo di almeno 4,5 mesi (ovvero fino alla fine di aprile del 2004, anziché nel dicembre 2003, data originariamente prevista) come risulta dai programmi di lavoro del cantiere, determinato dalla tardiva conclusione dei lavori di banchinamento, la proroga fino al 30 aprile 2004 non appare infatti eccessiva ed irragionevole per la nave C. 190. Analogamente, a fronte di un ritardo di almeno 12 mesi (ovvero fino alla fine di giugno del 2004 anziché nel giugno 2003, data originariamente prevista) come risulta dai programmi di lavoro del cantiere, imputabile alla tardiva conclusione dei lavori di banchinamento e alla tardiva consegna dei serbatoi, la proroga fino al 30 giugno 2004 non appare eccessiva ed irragionevole per la nave C. 196. Riguardo alla nave C. 197, con un ritardo di almeno 9 mesi (ovvero fino alla fine di giugno del 2004 invece della data originariamente prevista per settembre 2003), come risulta dai programmi di lavoro del cantiere, causato dalla tardiva conclusione dei lavori di banchinamento e dalla tardiva consegna dei serbatoi, la proroga fino al 30 giugno 2004 sembra ragionevole e non esagerata.
- (34) Serie e giustificabili: conformemente a precedenti deliberazioni della Commissione⁽⁹⁾, tali sono da considerarsi le perturbazioni causate dai ritardi relativi, in primo luogo, all'ultimazione dei lavori effettuati agli scali e nelle aree utilizzate dal cantiere nel quadro di un progetto infrastrutturale di straordinaria importanza, sui quali il cantiere non esercita alcun controllo, e in secondo luogo, ai componenti essenziali della nave (serbatoi).
- (35) Alla luce di quanto precede, dovendo la consegna delle navi essere ritardata a causa di perturbazioni inattese, serie e giustificabili, riconducibili a circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa, la proroga del termine ultimo di consegna di tre anni è conforme al disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo capoverso del regolamento sulla costruzione navale e, di riflesso, all'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato CE.

3.2. Caso N 595/03

- i) Impatto degli eventi dell'11 settembre 2001 Riguardo a questo argomento, la Commissione prende atto della imprevedibilità di tali eventi, esterni ed estranei alla volontà del cantiere. In conformità a quanto deliberato in precedenti decisioni della Commissione, tale motivazione non può tuttavia essere accolta, non trattandosi nella fattispecie di una nave da crociera. Infatti, come afferma la Commissione nella decisione relativa al cantiere Odense⁽¹⁰⁾ "il rallentamento della crescita economica o il deterioramento della situazione di mercato in relazione ad un tipo di nave non possono essere considerati un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento sulla costruzione navale".

⁽⁹⁾ Cfr. caso N 99/02 — Danimarca — Cantiere Odense — Proroga del termine ultimo di consegna di 3 anni per due motonavi (Danimarca), (GU C 262 del 29.10.2002). Cfr. inoltre il caso N 607/2003 — Regno Unito — Proroga del termine ultimo di consegna di 3 anni per il super Panfilo «Mirabella V» (GU C 95/2004). Cfr. anche il caso N 584/2003 — Italia — Proroga del termine ultimo di consegna di 3 anni per due navi Ro-Ro, approvata dalla Commissione il 14.7.2004, non ancora pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Nei casi summenzionati la Commissione ha stabilito che la tardiva consegna dei componenti essenziali rispondeva ai criteri indicati al punto 24 della presente decisione.

⁽¹⁰⁾ Idem nota 6.

La Commissione osserva peraltro che secondo il rapporto elaborato dall'istituto Clarkson Research nel novembre 2003 ⁽¹¹⁾, *“I fatti dell'11 settembre 2001 hanno indubbiamente aggravato i problemi dell'economia mondiale già in fase di rallentamento”*. Inoltre, in merito agli investimenti relativi a navi chimichiere di portata lorda inferiore alle 20 000 tonnellate, quale la motonave C. 180, nel medesimo rapporto di Clarkson Research si legge che: *“Nel periodo tra il 1998 e il 2000 non vi è stata molta attività e nonostante la ripresa registrata all'inizio del 2001, i livelli di attività sono nuovamente diminuiti nell'ultimo trimestre del 2001, registrando un andamento analogo a quello rilevato nel resto del settore. Le commesse hanno registrato una notevole ripresa all'inizio del 2002 e da allora il livello è rimasto alquanto sostenuto.”* (nel testo originale: *“Activity was fairly low over the period 1998 to 2000 e despite a recovery in early 2001, levels did fall back in the final quarter of 2001 in line with the rest of the industry. However, the level of contracting picked up significantly in early 2002 e has been fairly strong since”*).

- ii) Necessità di modificare la nave per conformarsi alle mutate esigenze tecnico-commerciali In ordine al secondo argomento, è stato inizialmente indicato che le modifiche tecniche sono state effettuate su richiesta dell'armatore per soddisfare mutate esigenze tecnico-commerciali. Inoltre, secondo quanto indicato nell'addendum del 10.12.2003 accluso al contratto originario di costruzione, il cantiere intendeva chiedere una dilazione del termine di consegna della nave C. 180 all'armatore, accollandosi tutti gli oneri ed i rischi connessi all'eventuale erogazione/concessione dell'aiuto di stato a favore di quest'ultimo.

La Commissione fa presente che, benché l'armatore possa sempre chiedere delle modifiche al contratto di costruzione, tali richieste sono un evento né imprevedibile né infrequente nel settore della costruzione navale. Tali eventi si iscrivono nella normale attività commerciale del cantiere. Tale motivazione non può pertanto essere accolta.

- iii) Incidenza di calamità naturali che hanno colpito la regione Molise ove è situato il cantiere

È riconosciuto che i moti tellurici, le inondazioni e altre “cause di forza maggiore” costituiscono generalmente una giustificazione accettabile. Per analogia, si stabilisce che tali eventi hanno avuto ripercussioni sull'attività della regione Molise — come attestato dallo stato d'emergenza decretato dal Presidente del Consiglio dei ministri — e potenzialmente sull'intera attività del cantiere.

La Commissione rileva tuttavia che non sono stati forniti ragguagli precisi in merito sia alle perturbazioni del programma complessivo di lavoro del cantiere, sia alla correlazione tra i medesimi e il programma di lavoro specifico della nave C. 180. Avendo attentamente esaminato i fatti esposti nel presente caso, la Commissione dubita che tali eventi abbiano realmente inciso in modo specifico sulla costruzione della nave C. 180. Conformemente a quanto attestato dalle autorità italiane, la Commissione constata infatti che:

- Le due calamità naturali si sono verificate durante il periodo di sospensione dell'esecutività del contratto, conclusosi solo il 29.9.2003, ossia un anno dopo i moti tellurici e 8 mesi dopo l'alluvione.
- Le calamità naturali non hanno perturbato direttamente la costruzione della nave C. 180. Infatti, stando alle affermazioni delle autorità italiane, la costruzione della nave non era ancora entrata nella fase esecutiva materiale.
- Pur concedendo che i lavori di ingegneria relativi alla nave C. 180, propedeutici alla fase esecutiva della costruzione, abbiano potuto eventualmente essere stati perturbati dai due suddetti eventi calamitosi, non si capisce perché tali lavori siano stati effettuati durante la sospensione del contratto e quale avrebbe dovuto esserne la durata. Inoltre, non è comprensibile come il ritardo dei lavori di ingegnerizzazione possa da solo giustificare una proroga di 10 mesi del termine ultimo di consegna.
- Le autorità italiane affermano altresì che nel settembre 2003, oltre alla revoca della sospensione del contratto, l'armatore ha chiesto delle modifiche tecniche, i cui relativi disegni sono stati successivamente approvati dall'ente di certificazione italiano R.I.NA; si constata inoltre che dette modifiche sono state formalizzate nel contratto solo nel dicembre 2003. In concreto, le modifiche riguardano la dimensione e il numero di serbatoi, la lunghezza e la larghezza della nave. Tali modifiche possono pertanto essere considerate sostanziali, visto che interessano delle specifiche strutturali essenziali della nave.

⁽¹¹⁾ «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards», Clarkson Research Novembre 2003, pag. 19-20.

Non avendo le autorità italiane fornito alcun preciso elemento comprovante gli eventuali lavori svolti in relazione alla nave C. 180 durante il periodo di sospensione, e vista l'entità delle modifiche strutturali da effettuare, appare estremamente improbabile che siano stati effettuati lavori di alcun rilievo (ammesso che se ne siano effettuati) per la nave C. 180 durante il periodo di sospensione (prima del 29.9.2003), e più precisamente all'epoca delle calamità. Si dubita quindi che le calamità naturali abbiano avuto delle ripercussioni sul programma di lavoro della nave C. 180.

- Si aggiunga che, oltre alla sospensione del contratto fino al 30.9.2003 e al fatto che fino ad allora non erano stati realizzati lavori di costruzione per la nave C. 180, le autorità italiane hanno dichiarato che la costruzione della nave C. 180 potrebbe richiedere fino a 15 mesi. Non è quindi pensabile che, revocando la sospensione alla fine di settembre del 2003, fosse materialmente possibile per il cantiere consegnare la nave entro il 31.12.2003, ossia costruirla in soli 3 mesi, a prescindere dalle calamità naturali precedentemente menzionate. Analogamente, vista la scadenza fissata per la revoca della sospensione, si deduce che l'impossibilità del cantiere di completare la nave entro il 31.12.2003 era prevedibile già al momento della sospensione del contratto l'1.10.2001 o, al più tardi, all'inizio di agosto del 2002 o comunque subito dopo, ossia già 3 mesi prima dei moti tellurici.
 - In merito all'annullamento della commessa della nave C. 173, cui hanno accennato le autorità italiane, e al dirottamento delle forniture previste per questa nave verso la costruzione della nave C. 180, la Commissione rileva che le autorità italiane non hanno fornito alcun elemento alla Commissione che le possa permettere di valutare l'eventuale pertinenza di detta circostanza ai fini della valutazione della ammissibilità dell'istanza presentata.
- (36) La Commissione mette in dubbio che le ragioni addotte a giustificazione del ritardo nel caso in esame siano conformi al disposto del secondo capoverso del paragrafo 2, dell'articolo 3, del regolamento sulla costruzione navale e siano quindi compatibili con il mercato comune ai sensi dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato CE.

4. DECISIONE

La Commissione ha pertanto deciso di accordare una proroga del termine ultimo di consegna di tre anni per le navi denominate C. 190, C. 197 e C. 196, costruite dal Cantiere Navale De Poli S.p.A (Italia). La proroga del termine ultimo di consegna di tre anni, per un periodo di 4 mesi per la nave petrolchimica denominata C. 190 e per 6 mesi per le navi gasiere adibite al trasporto di LPG denominate C. 196 e C. 197, è conforme al disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo capoverso del regolamento sulla costruzione navale.

Alla luce di quanto precede, la Commissione ha inoltre deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE in relazione alla proroga del termine ultimo di tre anni richiesta dall'Italia per la costruzione della nave petrolchimica denominata C. 180, costruita dai Cantieri Navali Termoli.

La Commissione ingiunge alle autorità italiane di trasmetterle, entro un mese dalla ricezione della presente lettera, tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per la valutazione della compatibilità dell'aiuto. In caso contrario, la Commissione adotterà una decisione sulla scorta delle informazioni già in suo possesso. Si invitano le autorità italiane a trasmettere una copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione fa presente alle autorità italiane l'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e richiama alla loro attenzione le disposizioni dall'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, che dispone che la Commissione potrà esigere il rimborso degli aiuti indebitamente erogati.

La Commissione comunica inoltre al Governo italiano che informerà i terzi interessati mediante pubblicazione della presente lettera e della sua sintesi nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, nonché i terzi interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE tramite pubblicazione di una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ed infine l'Autorità di vigilanza EFTA mediante invio di copia della presente. Tutti i summenzionati interessati saranno invitati a trasmetterle loro osservazioni entro il termine di un mese a decorrere dalla data di detta pubblicazione.».