

STATE AID — ITALY

State aid No C 32/2004 (ex N 347/2003) – Prolongation of delivery limit for five cruise ships built by Fincantieri**Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty**

(2005/C 30/08)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 20 October 2004 and reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Italy of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning the above-mentioned aid.

Interested parties may submit their comments within one month of the date of publication of this summary and the following letter to:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
SPA 3 6/5
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 296 12 42

The comments will be communicated to Italy. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

TEXT OF SUMMARY

Italy in July 2003 requested an extension of the three-year delivery limit for five cruise ships built by Fincantieri, ordered by different subsidiaries of Carnival Corporation. The delivery dates are requested to be postponed from the end of 2003 to various dates in 2004 and up to October 2005. Fincantieri already produces the ships according to the new delivery dates.

The Commission's approval of the request is necessary due to the fact that, in accordance with Article 3 in Council Regulation 1540/1998 on state aid to shipbuilding, ships delivered after 2003 are not eligible for operating aid, even if the contracts were signed before the end of 2000. The total aid value for the ships is 243 million euro.

The claimed reason for the Italian request is the same as for previous Commission decisions approving such requests, e.g. for Meyer Werft ⁽¹⁾, i.e. that the shipowner requested later deliveries due to the 11 September 2001 terrorist attacks.

The Commission in this respects notes that final contracts, signed in December 2000 with delivery dates in June and December 2003, exists for each of the ships. The main client of the shipyard also requested the postponement of the delivery dates due to the 11 September events. Therefore, from this point of view the notified measure fulfils the same criteria as the decision on Meyer Werft.

The Commission, however, considered it necessary to verify that Fincantieri would be technically able to deliver all these

ships by the end of 2003. If this would not have been technically possible, an extension of the delivery limit would allow Italy to provide more operating aid than what should be allowed.

The Commission has therefore, based on an analysis provided by an independent expert, assessed whether it appears that Fincantieri would have been technically able to deliver the five ships by the end of 2003.

This analysis leads to doubts that the original plan was realistic and that Fincantieri had the technical capability to deliver all the ships by the end of year 2003. The doubts focus on one ship, hull number 6079, with current intended delivery in October 2005. The Commission therefore decided to initiate the formal procedure for the request to extend the delivery limit for this ship.

For the other four ships the Commission does not have doubts that they could be delivered by the end of 2003, and therefore authorises extended delivery limits, in accordance with the Italian requests, for these ships.

TEXT OF THE LETTER

⁽¹⁾ La Commissione si pregia informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE per alcune parti di detta misura.

⁽¹⁾ OJ C 238, 3.10.2002, p.14, State aid case N 843/01.

PROCEDIMENTO

- (2) Con lettera del 31 luglio 2003, l'Italia ha notificato la suddetta misura alla Commissione, che ha richiesto ulteriori informazioni alle autorità italiane con lettere del 21 agosto 2003, 16 ottobre 2003, 27 gennaio 2004 e 16 febbraio 2004. L'Italia ha trasmesso le informazioni richieste con lettere del 16 settembre 2003, 6 novembre 2003, 1° dicembre 2003, 4 febbraio 2004, 12 febbraio 2004, 5 aprile 2004 e 8 luglio 2004.

DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**L'aiuto e i beneficiari**

- (3) L'Italia ha richiesto alla Commissione la concessione di una proroga del termine di consegna del 31 dicembre 2003 di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale (in appresso "regolamento sulla costruzione navale")⁽²⁾, a cui è subordinata la fruizione di aiuti al funzionamento connessi a contratto. L'istanza di proroga presentata riguarda la consegna da parte di Fincantieri di cinque navi da crociera, per un valore contrattuale complessivo di 2,1 miliardi di EUR ed un importo di aiuti di 243 milioni di EUR.
- (4) Fincantieri è una società pubblica con sei cantieri in Italia, specializzata nella costruzione di navi da crociera ma che costruisce anche altri tipi di navi destinate alla navigazione marittima.
- (5) L'Italia precisa che i contratti definitivi per le navi in questione sono stati firmati nel dicembre 2000 e che la consegna, stando alle clausole contrattuali, era prevista per giugno o dicembre 2003. Le navi sono state ordinate da diverse filiali di Carnival Corporation (in appresso "Carnival"), un operatore di crociere statunitense. Su tale base venivano promesse: a Fincantieri, aiuti al funzionamento connessi a contratto per la costruzione di quattro di queste navi; a Carnival⁽³⁾, aiuti al funzionamento per la costruzione di una delle navi. (cfr. tabella 1)
- (6) **Tabella 1: Navi per le quali si richiede una proroga**

Numero della nave	Primo termine di consegna	Nuovo termine di consegna	Valore contrattuale stimato (in milioni di USD)	Beneficiario
6077	giugno 03	apr. 04	410	Fincantieri
6078	dic. 03	genn. 05	410	Fincantieri
6079	dic. 03	ott. 05	410	Fincantieri
6082	dic. 03	sett. 04	500	Fincantieri
6087	dic. 03	ott. 04	390	Carnival
			2120	

⁽²⁾ GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

⁽³⁾ In base alle norme italiane relative agli aiuti al funzionamento a favore della costruzione navale, gli aiuti possono essere concessi al cantiere o al proprietario della nave.

- (7) L'Italia precisa inoltre che il proprietario della nave ha richiesto, nell'autunno 2001, una proroga delle consegne a scadenze diverse nel 2004 e 2005, motivandola con il grave impatto degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 sul settore delle crociere. Fincantieri ha acconsentito alla richiesta e l'Italia chiede ora una proroga del termine di consegna affinché le navi possano ancora beneficiare degli aiuti al funzionamento.
- (8) Nella loro notifica, le autorità italiane fanno riferimento alla decisione della Commissione del 5 giugno 2002⁽⁴⁾ con la quale si autorizza una proroga analoga del termine di consegna di una nave da crociera in costruzione presso il cantiere tedesco Meyer Werft. Le autorità italiane sottolineano le analogie esistenti tra i due casi per quanto riguarda: (i) le motivazioni addotte per la proroga (impatto degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001), (ii) il mercato interessato (crociere) e (iii) il rapporto di dipendenza commerciale tra il cantiere e il proprietario della nave (Carnival è il maggiore cliente di Fincantieri).

VALUTAZIONE**Base giuridica**

- (9) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, sono incompatibili con il mercato comune, 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. 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.
- (10) 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 di cui trattasi consiste nel finanziamento mediante fondi statali di parte dei costi che il cantiere in questione dovrebbe 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 oggetto rientra pertanto nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (11) 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.
- (12) La Commissione rileva che, in base al regolamento sulla costruzione navale, per "costruzione navale" s'intende la costruzione di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma. La Commissione rileva altresì che Fincantieri costruisce questo tipo di navi e che si tratta pertanto di un'impresa interessata da detto regolamento.

⁽⁴⁾ GU C 238 del 3.10.2002, pag. 14, aiuto di Stato n. N 843/01.

- (13) L'istanza presentata dalle autorità italiane va valutata sulla base del regolamento sulla costruzione navale, nonostante quest'ultimo non sia più in vigore dalla fine del 2003, in quanto: (i) le norme in base alle quali l'Italia ha concesso l'aiuto sono state approvate per effetto di detto regolamento, (ii) l'aiuto è stato concesso quando il regolamento era ancora in vigore e (iii) le norme connesse al termine di consegna di tre anni sono in esso contenute.
- (14) L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sulla costruzione navale prevede fino al 31 dicembre 2000 un contributo massimo del 9 % a titolo di aiuto al funzionamento connesso ad un contratto. In base all'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. Ciò non si applica, tuttavia, alle navi la cui consegna sia avvenuta dopo oltre tre anni dalla firma del contratto. In tali casi, il massimale applicabile è lo stesso in vigore tre anni prima della consegna della nave. Il termine ultimo di consegna per una nave che può ancora beneficiare degli aiuti al funzionamento era dunque, in linea di principio, il 31 dicembre 2003.
- (15) L'articolo 3, paragrafo 2, prevede tuttavia che la Commissione possa concedere una proroga del termine ultimo di consegna di tre anni qualora ciò sia giustificato dalla complessità tecnica del singolo progetto di costruzione navale in questione, o da ritardi dovuti a perturbazioni inattese, gravi e documentate che si ripercuotano sul programma di lavoro di un cantiere, causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa. Da notare che l'Italia basa l'istanza di proroga del termine di consegna su circostanze eccezionali ed imprevedibili.
- (16) La Commissione osserva che il Tribunale di primo grado ha fornito un'interpretazione di detta disposizione nella sua sentenza del 16 marzo 2000 ⁽⁵⁾ e ha stabilito che tale disposizione debba essere interpretata restrittivamente.
- (17) La Commissione riconosce inoltre di aver concesso proroghe dei termini di consegna diverse volte nel corso degli anni precedenti, soprattutto in relazione all'impatto degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 e alla loro ripercussione sul settore delle crociere.
- (18) Il caso in oggetto evidenzia forti analogie con il già menzionato caso di Meyer Werft ed altre decisioni simili. La Commissione ritiene pertanto che queste decisioni del passato creino precedenti pertinenti al caso in questione. La valutazione sarà quindi finalizzata a verificare se gli stessi fatti presenti per gli altri casi siano presenti anche nel caso in oggetto.
- Valutazione dei fatti**
- (19) La Commissione rileva in proposito che i contratti definitivi, firmati nel dicembre 2000 con termini di consegna previsti per giugno e dicembre 2003, sussistono per ciascuna nave. Il maggiore cliente del cantiere ha inoltre richiesto la proroga dei termini di consegna in seguito agli attentati terroristici dell'11 settembre 2001. Da questo punto di vista si può quindi affermare che la misura notificata soddisfa gli stessi criteri di cui alla decisione relativa a Meyer Werft.
- (20) La Commissione osserva, tuttavia, che in base alle informazioni a sua disposizione, in origine la consegna delle navi era prevista per il 2004 e il 2005. Tale informazione è stata peraltro confermata anche dall'Italia. I termini di consegna sono quindi stati cambiati alle date del 2003 soltanto in una fase successiva, verso la fine del 2000, perché altrimenti le navi non avrebbero potuto beneficiare degli aiuti al funzionamento.
- (21) La Commissione osserva che la consegna nel 2003 di tutte le cinque navi notificate, oltre ad altre navi la cui consegna era già prevista per il 2003, avrebbe rappresentato un carico di lavoro enorme per Fincantieri. La Commissione ritiene pertanto necessario verificare se Fincantieri avrebbe potuto sostenere lo sforzo tecnico di consegnare le navi in questione entro la fine del 2003. Se ciò non fosse stato tecnicamente possibile, una proroga del termine di consegna avrebbe consentito all'Italia di contemplare aiuti al funzionamento d'importo superiore al lecito.
- (22) Per quanto riguarda la capacità tecnica di Fincantieri di consegnare tutte le cinque navi prima della fine del 2003, l'Italia dichiara che ciò sarebbe possibile ottimizzando le attività dei sei cantieri dell'impresa, in particolare costruendo sezioni e navi nei cantieri non destinati normalmente alla costruzione di navi da crociera. L'Italia ha inoltre trasmesso alla Commissione una copia del piano di produzione del dicembre 2000, in cui venivano indicate le date di consegna del 2003.
- (23) Le informazioni trasmesse dall'Italia sono state esaminate da un esperto indipendente su richiesta della Commissione. Sulla base dei risultati di tale analisi, la Commissione manifesta dubbi circa la capacità tecnica di Fincantieri di consegnare tutte le cinque navi entro la fine del 2003.
- (24) I dubbi sono supportati da tre motivazioni. La prima riguarda il progetto di costruire una delle navi nel cantiere di Ancona, che avrebbe comportato un complesso processo produttivo, considerando che le sezioni degli scafi da assemblare dovevano essere spostate ad un cantiere militare (Arsenale Triestino) per essere poi ritrasferite ad Ancona dato che le dimensioni del bacino d'attracco di Ancona sono inferiori a quelle della nave. Si aggiunga che, sino a quel momento, ad Ancona non erano mai state costruite navi così complesse, per cui sussistono dubbi circa la capacità di far fronte a tale operazione, non da ultimo per quanto concerne l'allestimento delle navi. Tenendo conto di tali considerazioni, la costruzione della nave 6077 ad Ancona avrebbe comportato un allestimento assolutamente eccezionale presso il cantiere di Palermo a seguito dello spostamento di produzione da Ancona a Palermo.

⁽⁵⁾ T-72/98, Astilleros Zamacona SA contro Commissione, Racc. 2000 - II, pag. 1683.

- (25) I dubbi riguardano, in secondo luogo, il quantitativo stimato dell'allestimento cui avrebbe dovuto provvedere Fincantieri se tutte le cinque navi fossero state consegnate nel 2003, che in detto anno sarebbe stato equivalente al doppio dell'attività di allestimento effettuato sino ad allora da Fincantieri. Inoltre, per il cantiere di Marghera, l'allestimento previsto per il 2003, sarebbe stato superiore di circa il 40 % all'attività svolta sino a quel momento dallo stesso. La Commissione dubita pertanto che il piano di produzione per Fincantieri in generale, e per Marghera in particolare, fosse realistico.
- (26) Per questi due motivi la Commissione dubita che le cinque navi avrebbero mai potuto essere consegnate nel 2005, tuttavia, sulla base delle stesse informazioni e analisi, essa riconosce che sarebbe stato possibile consegnarne almeno quattro.
- (27) La Commissione dubita quindi, in terzo luogo, che una delle cinque navi avrebbe potuto essere consegnata nel 2003. Di quale delle cinque navi potesse trattarsi resta, in un certo qual modo, una questione ipotetica, dato che il piano di produzione è cambiato radicalmente dal dicembre 2000. Se, da un lato, si potrebbe sostenere che ciò riguarda la nave 6077, programmata presso il cantiere di Ancona, la Commissione osserva che questa nave, che alla fine è stata costruita nel cantiere di Marghera, è stata già consegnata nell'aprile 2004.
- (28) La Commissione ritiene che i dubbi maggiori riguardino la nave 6079, ovvero la terza nave gemella della 6077, costruita anch'essa presso il cantiere di Marghera e la cui consegna è prevista per ottobre 2005. La consegna di questa nave è stata notevolmente posticipata rispetto al piano di produzione del dicembre 2000, a seguito della decisione di far costruire la nave 6077 a Marghera. Tali dubbi si fondano inoltre sulle indicazioni (una lettera d'intenti è stata firmata prima che fossero firmati i contratti definitivi nel dicembre 2000) secondo cui sin dall'inizio era stata prevista l'attuale sequenza di fabbricazione, con un termine di consegna molto ritardato per la nave 6079.
- (29) Per quanto concerne le altre quattro navi (6077, 6078, 6082 e 6087), la Commissione ritiene, come già osservato nel suddetto paragrafo (19), che sussistano i motivi per autorizzare una proroga del termine di consegna.
- (30) In considerazione della necessità di posticipare la consegna di queste navi a causa di circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa, e in virtù del fatto che l'impresa sarebbe stata in grado di consegnare le navi per la fine del 2003, 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. I termini di consegna vengono quindi prorogati alle date richieste dall'Italia (cfr. tabella 1).

Conclusioni

- (31) Alla luce di quanto predetto, la Commissione, a norma del disposto dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita l'Italia a presentare osservazioni e a trasmettere tutte le informazioni che possano risultare utili a dissipare i dubbi sollevati in merito alla richiesta di proroga del termine di consegna per la nave 6079 di Fincantieri, entro un mese dalla data di ricevimento della presente lettera. La Commissione invita le autorità italiane ad inoltrare a stretto giro di posta una copia della presente al potenziale beneficiario degli aiuti.
- (32) La Commissione desidera richiamare l'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e che, ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale dai beneficiari.
- (33) La Commissione avverte l'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.
- (34) La Commissione accoglie la richiesta dell'Italia di prorogare i termini di consegna delle navi 6077, 6078, 6082 e 6084 alle date riportate nella tabella 1.'