

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 4 de julio de 2006

Relativa a la ayuda estatal que Italia pretende ejecutar en favor de Cantieri Navali Termoli S.p.A [n° C 48/2004 (antes N 595/2003)]

[notificada con el número C(2006)2972]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2006/948/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Visto el Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval ⁽¹⁾ (en lo sucesivo denominado el «Reglamento sobre construcción naval»), y en particular su artículo 3, apartado 2,

Habiendo invitado a las partes interesadas a presentar sus observaciones ⁽²⁾, y teniendo en cuenta las observaciones recibidas,

Considerando lo siguiente:

PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 22.12.2003, registrada el mismo día, las autoridades italianas notificaron a la Comisión, con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento sobre construcción naval ⁽¹⁾, la solicitud de concesión de una prórroga del plazo de tres años establecido para la entrega de una nave, denominada C.180, que se beneficia de ayudas de funcionamiento. La nave se está construyendo en el astillero Cantieri Navali Termoli S.p.A. (en lo sucesivo «el astillero»).
- (2) Por carta de 30.12.2004, la Comisión comunicó a Italia su decisión de iniciar el procedimiento del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, con respecto a la medida notificada.
- (3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar observaciones sobre la medida.
- (4) Por cartas de 28 de enero, 1° de abril, 1° de junio y 6 de julio de 2005, registradas respectivamente los días 2 de febrero, 6 de abril, 6 de junio y 7 de julio de 2005, Italia solicitó una prórroga del plazo para presentar observaciones. La Comisión contestó respectivamente mediante cartas de 4 de febrero, 8 de abril, 29 de junio y 17 de julio de 2005.

⁽¹⁾ DO L 202, 18.7.1998, p. 1.

⁽²⁾ DO C 42, 18.2.2005, p. 15.

(5) Italia presentó observaciones por carta de 26 de julio de 2005, registrada el 29 del mismo mes. La Comisión pidió información complementaria mediante carta de 6 de enero de 2006, a la que respondieron las autoridades italianas por cartas de 23 de enero y 2 de febrero de 2006, en las que solicitaban sendas prórrogas del plazo para responder. La Comisión concedió estas prórrogas por cartas de 27 de enero y 9 de febrero de 2006. Mediante carta de 6 de marzo de 2006, registrada el mismo día, las autoridades italianas enviaron la información complementaria solicitada y la completaron por carta de 6 de abril de 2006.

(6) La Comisión no ha recibido observaciones de terceros interesados.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (7) Italia solicitó a la Comisión una prórroga del plazo final de entrega del 31.12.2003 establecido en el Reglamento sobre construcción naval, al que está supeditada la concesión de ayudas de funcionamiento relacionadas con contratos vinculados a naves. La solicitud de prórroga se presentó para una nave denominada C.180, construida por Cantieri Navali Termoli S.p.A., un astillero sito en Molise. La prórroga se había solicitado inicialmente hasta el 31.10.2004 (10 meses).
- (8) El contrato de construcción firmado el 30.12.2000 fijaba originalmente el plazo de entrega para el 30.6.2003. El pedido de la nave había sido realizado por Marnavi S.p.A., un armador italiano, para el transporte de productos químicos y petrolíferos. Se había prometido al armador, en relación con el citado contrato, una ayuda de funcionamiento del 9 %, equivalente a cerca de 3,9 millones de euros para dichas naves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento sobre construcción naval.
- (9) Sin embargo, según las autoridades italianas la construcción duró más de lo previsto debido al siguiente concurso de circunstancias: el impacto de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la consiguiente necesidad de adecuar la nave a los cambios de las exigencias técnico-comerciales, y la sucesión de dos catástrofes naturales: un terremoto y una inundación. Por todo ello el astillero se ha

visto obligado a solicitar que se prorrogue el plazo definitivo de entrega de la nave C.180 diez meses a partir del 31.12.2003, fecha establecida en el Reglamento sobre construcción naval.

(10) En la notificación las autoridades italianas se refieren a la Decisión de la Comisión de 5 de junio de 2002, por la que se autorizaba una prórroga similar del plazo de entrega después del 31 de diciembre de 2003 para unos cruceros en construcción en el astillero Meyer Werft, de Papenburg, Alemania (en lo sucesivo la «decisión Meyer Werft»). Las autoridades italianas destacaron en especial las siguientes similitudes fundamentales de ambos casos: i) la razón alegada para la prórroga (a saber, el efecto del atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001), ii) el mercado afectado (es decir, el transporte marítimo de petróleo y de productos químicos) y iii) las sólidas relaciones comerciales existentes entre el astillero y el armador⁽³⁾. En resumen, las autoridades italianas afirman que la Decisión Meyer Werft constituye un precedente claro para la autorización con carácter excepcional en el presente caso. Además, recuerdan que el 13 de noviembre de 2002 la Comisión adoptó otra decisión por la que autorizaba la prórroga de la fecha de entrega de un crucero construido en el astillero Kvaerner Masa, de Finlandia (en lo sucesivo la «decisión Kvaerner Masa») por motivos análogos.

(11) Para justificar su solicitud, las autoridades italianas aducen circunstancias que según ellas son excepcionales, imprevisibles y ajenas al astillero y que provocaron perturbaciones inesperadas, graves y justificables que afectaron al programa de trabajo del astillero. Más concretamente, estos retrasos se debieron a los siguientes factores (véase más adelante el cuadro sinóptico 1):

(i) *Impacto de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001*

El 1 de octubre de 2001, antes de que diese comienzo la construcción, el armador pidió a Cantieri Navali Termoli que suspendiese la ejecución del contrato hasta el 30.9.2003 en vez de resolverlo. Finalmente, el 29.9.2003 el armador retiró la solicitud de suspensión del contrato.

(ii) *Necesidad de adecuar la nave a los cambios de las exigencias técnico-comerciales*

A los mencionados acontecimientos se añade el hecho de que, en el momento de retirar la suspensión, el armador solicitó la modificación del proyecto de la nave — apartándose de las especificaciones recogidas inicialmente en el contrato — para adecuarla a los cambios de las exigencias técnico-comerciales. Estas modificaciones se referían a la dimensión y el número de tanques, así como a la eslora y la manga totales del

buque. Los planos del proyecto de modificación se enviaron, para su autorización, al R.I.N.A, el organismo italiano de certificación. Finalmente, las modificaciones se formalizaron el 10.12.2003, en un apéndice adjunto al contrato de construcción inicial.

(iii) *Repercusión de las catástrofes naturales*

El 31.10.2002 la región de Molise fue sacudida por un terremoto que tuvo repercusiones en el astillero, el personal y los proveedores. Posteriormente, del 23 al 25 de enero de 2003 la región sufrió una inundación que produjo efectos devastadores en el astillero, el personal y los proveedores. Estas dos catástrofes supusieron para el astillero un perjuicio directo, debido a la inactividad del personal, e indirecto, debido a la resolución unilateral de los contratos por parte de las empresas locales con las que se habían subcontratado trabajos correspondientes a la nave C.180, que alegaron como justificación los daños provocados por las catástrofes naturales en la infraestructura de producción de sus proveedores. Las autoridades italianas adujeron en particular que dichos acontecimientos perjudicaron las labores de ingeniería preparatorias de la ejecución del buque.

Si bien admiten que ambas catástrofes tuvieron lugar durante el periodo de suspensión del contrato de construcción, las autoridades italianas sostienen que estos acontecimientos afectaron sin embargo a los programas de producción del astillero y subrayan que para ambas catástrofes se declaró el estado de emergencia hasta el 1 de febrero de 2004, mediante decreto del presidente del Consejo de ministros.

Las autoridades italianas han hecho hincapié en la urgencia de la ayuda, debida a lo limitado de los recursos financieros e industriales del astillero⁽⁴⁾, al haberse fijado el precio contractual del buque contando con las subvenciones que se hubieran concedido legalmente. Además, según las autoridades italianas, en caso de que no se conceda la prórroga del plazo definitivo de entrega de la nave (cuyo porcentaje de ejecución ascendía al 25,65 % el 16.12.2003) y de que, por lo tanto, la construcción no se benefició de la ayuda, la nave no puede acabarse sin que el astillero sufra unos enormes daños económicos, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo tanto en el astillero como en las empresas que trabajan para éste. Las autoridades italianas señalan además que el armador Marnavi y el astillero acordaron resolver el contrato de construcción de otra nave denominada C.173, cuya construcción se vio afectada por los citados acontecimientos, y desviar los suministros correspondientes a la nave C.180.

⁽³⁾ Entre 2000 y 2004 los pedidos de Marnavi representaron cerca del 43 % de la facturación de Cantieri Navali Termoli; en el periodo anterior de 1995 a 1999 la facturación por este concepto fue casi igual a cero.

⁽⁴⁾ El astillero es una empresa muy pequeña que cuenta con 51 trabajadores.

Cuadro 1

Cuadro sinóptico de los retrasos registrados en la entrega de la nave C.180

Nave	Causa del retraso	Responsabilidad	Problema	Retraso (meses)	Meses suplementarios
C.180	(i) Acontecimientos del 11.9.2001 : — Pedido suspendido y vuelto a efectuar posteriormente	Marnavi. S.p.A. (armador)	Suspensión del contrato desde el 1.10.2001 al 30.9.2003 Retirada de la suspensión el 29.9.2003	24	Sin especificar
	(ii) Modificaciones técnicas	Marnavi. S.p.A. (armador)	Modificaciones de las dimensiones y del número de tanques y de la eslora y la manga del buque	Sin especificar	Sin especificar
	(iii) Retrasos por las catástrofes que afectaron a la región de Molise: — Terremotos del 31.10.2002 — Inundaciones del 23 al 25.1.2003	Causas de fuerza mayor	Repercusión de las catástrofes en los astilleros, el personal y los subcontratistas	> 2	> 2
	Total			Más de 26 meses	Más de 2 meses
Prórroga solicitada					10 meses

RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO

- (12) En su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión consideraba dudoso que las razones alegadas para justificar el retraso en el presente asunto se ajustaran a los dispuesto en el artículo 3, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento sobre construcción naval, y por consiguiente dudaba de que la medida en cuestión fuese compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87, apartado 3, letra e), del Tratado CE.

OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ITALIANAS

- (13) Con objeto de disipar las dudas expuestas por la Comisión en su decisión de incoar el procedimiento, las autoridades italianas facilitaron nuevos datos y explicaciones destinados a confirmar sus tesis referentes a la admisibilidad de los motivos para prorrogar el plazo de entrega y a la compatibilidad de la ayuda en cuestión.

- (i) *Respecto al impacto de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001*

Las autoridades italianas han indicado que se trata de acontecimientos excepcionales, imprevisibles y ajenos al astillero y han mantenido, en contraposición con lo afirmado por la Comisión, que dichos acontecimientos han provocado perturbaciones inesperadas, graves

y justificables que afectaron al programa de trabajo del astillero.

Concretamente, defienden su análisis aduciendo que la valoración de la Comisión se basa en un informe elaborado en otoño de 2003⁽⁵⁾, es decir, dos años después de los acontecimientos, mientras que, según dichas autoridades, estos acontecimientos inciden en las estrategias comerciales de los operadores económicos que se ven obligados a tomar decisiones en el momento mismo en que se producen aquellos — septiembre de 2001 — o en los meses inmediatamente posteriores.

Según las autoridades italianas es sabido, como lo ha confirmado después el informe Clarkson⁽⁶⁾, que tales acontecimientos repercutieron en el mercado del transporte marítimo de mercancías y no sólo sobre un tipo de buques, a saber, el de los cruceros. Para apoyar sus tesis las autoridades italianas facilitaron nuevas informaciones destinadas a demostrar la incidencia de los reiterados acontecimientos en la construcción de la nave y enviaron copias de los contratos de flete concluidos entre el armador Marnavi y la empresa Novamar con sede en Houston (USA) para el flete de dos buques petroquímicos encargados por el armador a Cantieri Navali Termoli⁽⁷⁾ y la resolución de estos mismos contratos por parte de Novamar a raíz del 11 de septiembre

⁽⁵⁾ Las autoridades italianas señalan que la referencia de la Comisión al informe Clarkson efectuada en la nota 11 de la decisión de incoar el procedimiento es inexacta ya que menciona noviembre de 2003 en lugar de octubre de 2003.

⁽⁶⁾ Clarkson «Shipping Review & Outlook» otoño de 2003, p. 7-44 y p. 127; Clarkson «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards», octubre de 2003, p. 17-20.

⁽⁷⁾ Estas naves son la C.173 y la C.180, examinadas a continuación.

de 2001. Las autoridades italianas afirman por lo tanto que estos trágicos sucesos produjeron un efecto análogo por lo que se refiere a la nave que nos ocupa y que, contrariamente a cuanto afirma la Comisión, su incidencia no se limita a los cruceros. Por consiguiente, las autoridades italianas reiteran su afirmación de que el impacto de los acontecimientos antes mencionados se ajusta a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, párrafo segundo, tercera frase, del Reglamento sobre construcción naval.

(ii) *Necesidad de adecuar la nave a los cambios de las exigencias técnico-comerciales*

Las autoridades italianas han suministrado informaciones relativas a las modificaciones introducidas en la nave C.180.

Concretamente, han explicado que en 2000 el armador y el astillero habían concluido sendos contratos para la construcción de dos buques petroquímicos denominados C.173 y C.180; las respectivas fechas de entrega previstas inicialmente en estos contratos eran el 31.3.2002 y el 30.6.2003, aplazadas posteriormente al 31.3.2003 y al 31.12.2003. Además explicaron que los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y las dos catástrofes naturales ya señaladas tuvieron una repercusión tal sobre el programa de trabajo del astillero que sólo permitieron entregar una de las naves citadas antes del 31.12.2003.

Así pues, en noviembre de 2002 el armador decidió renunciar a la construcción de una de las naves con objeto de que el astillero se dedicase a la finalización de la otra. En la práctica, esto se logra ante todo rebautizando la nave C.173 como C.180 — que era la mayor de las pedidas por el armador —, en segundo lugar solicitando unas modificaciones sustanciales de las características estructurales fundamentales de la nave C.180 ⁽⁸⁾ · ⁽⁹⁾ · ⁽¹⁰⁾, y por último anulando el contrato correspondiente a la nave C.173. De este modo, la C.180 (antes C.173) pasó a ser una nave mayor, más veloz con más capacidad y un precio contractual más elevado que el de la C.173 inicial, pero con unas características generales inferiores a las que figuraban en el contrato inicial de la nave C.180.

Sin embargo, las autoridades italianas sostienen que las citadas modificaciones sólo contribuyeron indirectamente a retrasar la construcción del buque y que los retrasos son consecuencia en realidad de las catástrofes naturales que dieron lugar a la anulación del contrato por parte de la empresa consultora encargada del proyecto de modificaciones de la nave C.180 (antes C.173).

(iii) *Repercusión de las catástrofes naturales (terremoto del 31.10.2002 e inundaciones del 23.1.2003 — 25.1.2003)*

Las autoridades italianas destacan la importancia y las consecuencias de las ya citadas catástrofes que azotaron la región donde se encuentra el astillero.

Desde un punto de vista general, recuerdan que, habida cuenta del gran tamaño de la zona afectada por las catástrofes y del alto riesgo para el bienestar público y privado, se declaró el estado de emergencia en la región por decreto del presidente del Consejo de ministros de 31.10.2002 que declaraba el estado de emergencia hasta el 30.6.2003, fecha que se prorrogó posteriormente hasta el 1 de febrero de 2004 mediante decreto de 31.1.2003. Además, las autoridades citadas insisten a la Comisión en que, de resultados de tales acontecimientos, en el marco de la revisión del mapa de ayudas de finalidad regional, la Comisión ⁽¹¹⁾ autorizó la prórroga del mismo habida cuenta de la repercusión de las catástrofes naturales que afectaron a Molise y Termoli, es decir la zona donde se halla el astillero.

Por lo que respecta a este último, las autoridades italianas enviaron informaciones según las cuales de resultados de las citadas catástrofes, durante el periodo de noviembre de 2002 a febrero de 2003, el programa de trabajo del astillero sufrió retrasos debido al retraso inicial y a la posterior resolución de numerosos contratos por parte de distintos contratistas que suministraban al astillero materiales y servicios esenciales ⁽¹²⁾ para la construcción de la nave C.180 ⁽¹³⁾ (antes C.173).

(iv) *Suspensión del trabajo en la nave C.180 (antes C.173) en 2004*

En julio de 2005, en respuesta al inicio de la

⁽⁸⁾ Relativas, en particular, a las dimensiones y al número de tanques así como a la manga y la eslora del buque.

⁽⁹⁾ Las autoridades italianas afirman que estas modificaciones afectaban a la nave C.173 original y a la nave C.180 (antes C.173) y habían sido acordadas entre el astillero y el armador antes de la suspensión del contrato acaecida en 2001 a raíz de la carta de Novamar de febrero de 2001 en la que se informaba que ambas naves podrían ser objeto de modificación. Las autoridades italianas añaden que los trabajos en la nave C.180 modificada (antes C.173) ya habían comenzado antes de que se formalizase el apéndice adjunto al contrato en diciembre de 2003.

⁽¹⁰⁾ Según la interpretación que hacen las autoridades italianas de las decisiones de la Comisión n° 691/2003 de 9.7.2003 y n° 727/1993 de 21.12.1993, el tipo de buque y las modificaciones en cuestión justificarían la excepción por «complejidad técnica» aceptada por la Comisión.

⁽¹¹⁾ Decisión de la Comisión C(2004)3344 def. cor. de 8 de septiembre de 2004 relativa al asunto N 147/2004.

⁽¹²⁾ Se trata de los subsistemas del casco, los servicios de carpintería y equipamiento de la nave, el suministro de láminas de acero inoxidable, el suministro e instalación de sistemas eléctricos, y los servicios de consultoría para la modificación de nave C.173, que fue rebautizada C.180, con objeto de aumentar su capacidad y potencia.

⁽¹³⁾ A raíz de la resolución de estos contratos el astillero se vio obligado a hacer valer ante el armador la cláusula de «fuerza mayor», lo que indujo a éste a renunciar a la construcción de una de las dos naves encargadas al astillero.

investigación, las autoridades italianas comunicaron a la Comisión que ya se había realizado cerca del 66 % de la construcción, pero que el astillero había suspendido los trabajos y la nave había sido botada en agosto de 2004 a la espera de que la Comisión autorizase la prórroga del plazo de entrega. Por lo tanto, tal como han solicitado el armador y el astillero, se afirma que la prórroga de 10 meses debe contarse a partir de la decisión de la Comisión por la que se concede la prórroga solicitada.

- (14) Las autoridades italianas concluyen que los motivos indicados para justificar los retrasos en el presente asunto se ajustan a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, segundo párrafo, del Reglamento sobre construcción naval y que la prórroga por 10 meses del plazo de tres años para la entrega a partir de la fecha de adopción de la decisión definitiva de la Comisión es compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87, apartado 3, letra e), del Tratado CE.

EVALUACIÓN

- (15) El artículo 87, apartado 1, del Tratado CE establece que son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, el falseamiento de los intercambios subsiste si la empresa beneficiaria desarrolla una actividad económica que supone intercambios entre los Estados miembros.
- (16) El artículo 87, apartado 3, letra e), del Tratado establece que podrán considerarse compatibles con el mercado común las categorías de ayudas que determine el Consejo por decisión, tomada por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión. La Comisión hace constar que el 29 de junio de 1998 el Consejo adoptó, con arreglo a ese fundamento jurídico, el Reglamento sobre construcción naval. Aunque este Reglamento haya caducado el 31 de diciembre de 2003, sus disposiciones aún son aplicables en el marco de la evaluación de las solicitudes de prórroga del plazo final de entrega dado que la ayuda se basa en ese mismo Reglamento y que el Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval ⁽¹⁴⁾ no ofrece ninguna indicación a este respecto.
- (17) La Comisión observa que la cuestión de la prórroga del plazo máximo de entrega es determinante de cara a que el contrato pueda beneficiarse de ayudas de funcionamiento con arreglo al artículo 3 del Reglamento sobre construcción naval. La ayuda de funcionamiento que nos ocupa consiste en la financiación mediante fondos estatales de una parte de los costes que debería sufragar normalmente el astillero por la construcción de una nave. A ello se añade que la construcción naval es una actividad económica que supone intercambios entre los Estados miembros. Por lo tanto la ayuda en cuestión entra en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 1, del Tratado.
- (18) Se recuerda que, según el Reglamento sobre construcción naval, se entiende por construcción naval la construcción de buques mercantes autopropulsados de alta mar. La nave construida en Cantieri Navali Termoli — a saber, un buque petroquímico — es una nave de alta mar autopropulsada destinada a servicios marítimos especializados, a saber, al transporte de productos químicos y petrolíferos, y por consiguiente está sujeta a las disposiciones del citado Reglamento según el artículo 1, letra a).
- (19) El artículo 3, apartado 1, del Reglamento sobre construcción naval establece hasta el 31 de diciembre de 2000 una ayuda máxima del 9 % en concepto de ayuda de funcionamiento vinculada a un contrato. Según el apartado 2 de dicho artículo, el límite máximo de ayuda aplicable a un contrato será el que se encuentre en vigor en la fecha de la firma del contrato definitivo. Sin embargo, esto no se aplica a las naves cuya entrega se haya producido más de tres años después de la firma del contrato. En tales casos, el límite máximo aplicable al contrato será el que se encontraba en vigor tres años antes de la fecha de entrega del buque. Por lo tanto, el plazo último para la entrega de una nave que aún pueda beneficiarse de ayudas de funcionamiento era, en principio, el 31 de diciembre de 2003.
- (20) La ayuda prevista a favor de la nave que nos ocupa se concedería con arreglo al artículo 3 de la ley n. 88 del 16.3.2001, autorizada por la Comisión como ayuda estatal n. N 502/00. La ayuda ascendería a cerca de 3,9 millones de euros para la nave C.180, es decir, menos del 9 % del valor del contrato correspondiente.
- (21) El artículo 3, apartado 1, párrafo segundo, frase tercera, del Reglamento sobre construcción naval establece que «sin embargo, la Comisión podrá prorrogar este plazo de entrega de tres años cuando lo justifiquen la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa». La Comisión observa que la solicitud de prórroga se justifica por la imposibilidad de que Cantieri Navali Termoli finalice la construcción de la citada nave debido a retrasos imprevistos y ajenos a la empresa.
- (22) El Reglamento sobre construcción naval exige que la prórroga del plazo máximo de entrega se justifique por circunstancias a) excepcionales, b) imprevisibles, y c) ajenas a la empresa. Además ésta tendrá que demostrar d) la correlación causal entre los acontecimientos y las perturbaciones inesperadas que provocan el retraso, así como e) la duración de las perturbaciones y f) su carácter considerable

⁽¹⁴⁾ DO C 317 de 30.12.2003, p. 11.

y justificable. A continuación se examinan los argumentos de las autoridades italianas.

(i) Impacto de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001

Por lo que se refiere a este argumento, la Comisión toma nota de la imprevisibilidad de estos acontecimientos, ajenos al astillero. No obstante, en línea con anteriores decisiones de la Comisión, esta justificación no puede admitirse en el presente caso. En efecto, según la práctica consolidada de la Comisión en materia de decisiones ⁽¹⁵⁾ «la ralentización del crecimiento económico o el deterioro de la situación del mercado en relación con un tipo de buque no pueden considerarse un acontecimiento excepcional en el sentido del artículo 3, apartado 2, del Reglamento sobre construcción naval». Cabe recordar que esta justificación sólo se admite para los cruceros debido al efecto directo de estos acontecimientos sobre este tipo de buques, mientras que se considera que sobre los otros tipos de naves el impacto fue indirecto y el efecto, de carácter más general.

En la decisión de iniciar el procedimiento, la Comisión recuerda que según el informe elaborado por el Instituto Clarkson Research en noviembre de 2003 ⁽¹⁶⁾, «Los hechos del 11 de septiembre de 2001 agravaron indudablemente los problemas de la economía mundial que ya se hallaba en fase de ralentización». Además, por lo que respecta a las inversiones relativas a buques petroquímicos con una capacidad de carga inferior a 20 000 toneladas, como el buque C.180, el citado informe de Clarkson Research señala: «Durante el periodo entre 1998 y 2000 no se registró mucha actividad y, a pesar de la reactivación experimentada a comienzos de 2001, los niveles de actividad volvieron a bajar en el último trimestre de 2001, registrando un ritmo similar al del resto del sector. Los pedidos experimentaron un considerable repunte a principios de 2002 y desde entonces el nivel ha permanecido bastante estable.»

Asimismo, en lo que se refiere a los argumentos de las autoridades italianas que ponen en duda la pertinencia de la opinión de la Comisión sobre el impacto de dichos acontecimientos por cuanto se basaba en un informe a posteriori, la Comisión señala, ante todo, que se ha basado en un informe presentado por las propias autoridades italianas; en segundo lugar, subraya que, en el marco del presente procedimiento, dichas autoridades se basan a su vez en relaciones de finales de 2003; por último, la Comisión destaca que ninguna de las posteriores relaciones que las autoridades italianas han hecho valer contradicen la evaluación de la Comisión a este respecto.

La Comisión recuerda que la presente evaluación del citado argumento se ajusta a lo manifestado en otras decisiones sobre asuntos análogos notificados por Italia y relativos a la prórroga del periodo de tres años

fijado para la entrega de buques petroquímicos y para el transporte de GLP.

(ii) Necesidad de adecuar la nave a los cambios de las exigencias técnico-comerciales

Por lo que respecta al segundo argumento, cabe señalar ante todo que las modificaciones técnicas se realizaron a solicitud del armador para satisfacer los cambios de las necesidades técnicas y comerciales. Además, según se indica en el apéndice adjunto del 10.12.2003, anexo al contrato de construcción original, el astillero tenía la intención de solicitar al armador un aplazamiento del plazo de entrega de la nave C.180, asumiendo todas las cargas y riesgos relacionados con la eventual concesión de la ayuda estatal al armador.

La Comisión señala que, habida cuenta de que el armador puede solicitar en todo momento que se modifique el contrato de construcción, tales modificaciones no son infrecuentes en el sector de la construcción naval. Este tipo de acontecimientos se enmarcan en la actividad comercial normal del astillero. Por lo tanto, esta justificación no puede admitirse en el presente caso.

Para no dejar ningún cabo suelto, la Comisión destaca además que en el transcurso de la presente investigación las autoridades italianas explicaron que las modificaciones en cuestión — relativas a las dos naves C.173 y C.180 — ya habían sido mencionadas por la empresa arrendataria estadounidense Novamar en su carta al armador de febrero de 2001, y habían sido acordadas entre el astillero y el armador antes de la suspensión del contrato acaecida en 2001. Además es de destacar que, tal como declararon las autoridades italianas, en su configuración inicial, la nave C.173 debería haber sido construida mucho antes en otro astillero que entró en crisis en la década de los noventa y que, por lo tanto, la nave en cuestión pertenecía a una categoría de buques que había sido superada por una nueva generación de buques con una capacidad y unas dimensiones mayores.

A la luz de todo lo anterior, resulta evidente que las citadas modificaciones no eran ni excepcionales ni imprevisibles. Por consiguiente, la Comisión concluye que no se puede admitir esta justificación invocada por Italia.

(iii) Repercusión de las catástrofes naturales que azotaron la región de Molise donde está situado el astillero

Se reconoce que los terremotos, inundaciones y otras «causas de fuerza mayor» constituyen por lo general una justificación admisible. Del mismo modo, se admite que estos acontecimientos repercutieron en la actividad de la región de Molise — tal como lo demuestra el estado de emergencia decretado por el Presidente del Consejo de ministros — y, potencialmente, en la actividad del astillero.

⁽¹⁵⁾ Véase el asunto N 99/02 (GU C 262 de 29.10.2002), astillero Odense — Prórroga del plazo de tres años para la entrega de dos buques (Dinamarca).

⁽¹⁶⁾ «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards», Clarkson Research, noviembre de 2003, p. 19-20.

No obstante, la prórroga del plazo de tres años para la entrega constituye, en el sentido del Reglamento sobre construcción naval, una excepción a las disposiciones normales que autorizan la concesión de ayuda de funcionamiento vinculada al contrato, que a su vez constituyen una excepción a la normativa comunitaria sobre ayudas estatales. Así pues, el principio de que las normas que constituyen una excepción deben interpretarse en sentido estricto supone que es necesario demostrar el nexo causal directo entre las circunstancias que presuntamente son la causa del retraso y el propio retraso registrado en la construcción de la nave. Sin embargo, las informaciones comunicadas a la Comisión, incluidas las facilitadas por las autoridades italianas tras el inicio de la investigación formal, son de carácter más bien vago y se refieren de forma genérica a la repercusión de las catástrofes sin demostrar, cuantificándolo, el impacto concreto de dichos acontecimientos en el programa de trabajo del astillero y en la construcción de la nave en cuestión.

La Comisión observa que, a pesar de las solicitudes explícitas de información y de las amplias prórrogas del plazo para contestar, no se han enviado informaciones detalladas sobre la repercusión de dichas catástrofes en el programa general de trabajo del astillero ni sobre el nexo causal concreto con el programa de trabajo específico correspondiente a la nave C.180 (antes C.173). Las autoridades italianas han enviado copias de las cartas por las que algunas de las empresas que suministraban materiales y servicios al astillero resolvían sus respectivos contratos; en cambio no han presentado documentos que justifiquen el nexo causal ni han cuantificado con precisión el consiguiente retraso del programa de trabajo del astillero y de la construcción de la nave C.180 (antes C.173), con objeto de justificar la solicitud de prórroga de 10 meses del plazo de entrega.

- (23) Habida cuenta de todo lo anterior, la Comisión considera que las circunstancias excepcionales antes descritas no tuvieron un impacto sobre el programa de trabajo específico de la nave en cuestión que pueda justificar la solicitud de una prórroga de 10 meses del plazo de entrega. Por lo tanto, los motivos expuestos en los puntos (i), (ii) y (iii) no pueden admitirse.
- (24) Puesto que no se han presentado elementos probatorios sustanciales, la prórroga no puede autorizarse a tenor de los motivos invocados.
- (iv) *Suspensión de los trabajos en la nave C.180 (antes C.173) en 2004*

Por otra parte, la Comisión observa que las autoridades italianas han comunicado que ya se había realizado cerca del 66 % de la construcción de la nave C.180 (antes C.173), pero que los trabajos se

suspendieron y la nave había sido botada en agosto de 2004; asimismo, afirman que la prórroga de 10 meses debe contarse a partir de la decisión de la Comisión por la que se concede la prórroga solicitada.

En primer lugar, no se puede considerar que la solicitud de las autoridades italianas de que la prórroga de 10 meses se cuente a partir de la fecha de la decisión de la Comisión se ajusta a lo dispuesto en el Reglamento sobre construcción naval ya que esto daría lugar a posteriores retrasos injustificados. Cabe destacar que el astillero tomó la decisión de suspender la construcción de la nave bajo su propia responsabilidad, dando lugar a un nuevo retraso que carece de justificación alguna a la luz del Reglamento sobre construcción naval.

En segundo lugar, la Comisión señala que, según se desprende de la notificación, la nave C.180 (antes C.173) debía haberse entregado para el 31.10.2004. No obstante, considerando la solicitud de las autoridades italianas de que la prórroga de 10 meses se cuente a partir de la fecha de la decisión de la Comisión, dado que el astillero había procedido a la botadura de la nave inacabada C.180 (antes C.173) en agosto de 2004, es evidente que el astillero no habría podido entregar la nave ni siquiera dentro del plazo de prórroga de 10 meses solicitado inicialmente.

Así pues, la solicitud de las autoridades italianas debe en todo caso rechazarse teniendo en cuenta la suspensión inmotivada de los trabajos registrada en 2004.

CONCLUSIONES

- (25) A la luz de todo lo anterior, la Comisión concluye que la medida constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado. Las informaciones comunicadas por las autoridades italianas, incluso durante la investigación formal, confirman las sospechas de la Comisión de que las causas de los retrasos alegadas en el presente caso no cumplen lo establecido en el artículo 3, apartado 2, segundo párrafo, del Reglamento sobre construcción naval y de que, por lo tanto, la medida examinada no es compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87, apartado 3, letra e), del Tratado.

Teniendo en cuenta estas conclusiones, la Comisión

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El plazo de entrega de tres años previsto en el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1540/98 no puede prorrogarse para la nave C.180 (antes C.173) construida por Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Por consiguiente, la ayuda de funcionamiento vinculada al contrato de dicha nave no puede ejecutarse.

Artículo 3

La destinataria de la presente Decisión es la República Italiana.

Artículo 2

Hecho en Bruselas, el 4 de julio de 2006.

En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Italia informará a la Comisión de las medidas adoptadas para darle cumplimiento.

Por la Comisión
Neelie KROES
Miembro de la Comisión
