

## II

(Actos no legislativos)

## DECISIONES

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 27 de octubre de 2010

relativa a la ayuda estatal n° C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 y N 70/08) que Italia tiene previsto ejecutar en favor de la empresa Cantiere Navale De Poli

[notificada con el número C(2010) 7253]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/197/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

para el buque C 241, 6 meses para el buque C 242, 9 meses para el buque C 243 y 10 meses para el buque C 244.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

- (2) Las notificaciones se referían a ayudas concedidas por Italia a De Poli en el marco del régimen nacional de ayudas N 59/2004, aprobado por la Comisión el 19 de mayo de 2004<sup>(3)</sup> sobre la base del Reglamento (CE) n° 1177/2002 del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativo a un mecanismo defensivo temporal para la construcción naval<sup>(4)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 502/2004 del Consejo<sup>(5)</sup> (en lo sucesivo, respectivamente, «el régimen italiano» y «el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal»).

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

- (3) Mediante cartas de 31 de julio de 2007, 31 de agosto de 2007, 7 de septiembre de 2007, 12 de noviembre de 2007 y 25 de enero de 2008, Italia proporcionó a la Comisión información adicional sobre las notificaciones.

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos<sup>(1)</sup>, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

- (4) Mediante carta de 16 de abril de 2008, la Comisión informó a las autoridades italianas de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)<sup>(6)</sup> respecto a las solicitudes de prórroga que se le habían notificado. La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*<sup>(7)</sup>. Se invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones.

Considerando lo siguiente:

## I. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante cartas de 6 de junio de 2007, 24 de septiembre de 2007 y 6 de febrero de 2008, Italia notificó las solicitudes de prórroga del plazo trienal para la entrega de los cuatro buques cisterna para productos químicos (denominados C 241, C 242, C 243 y C 244) que debían ser construidos por el astillero Cantiere Navale De Poli (en lo sucesivo, «De Poli» o «el astillero»)<sup>(2)</sup>. En particular, Italia pidió que el plazo de entrega se prorrogase 8 meses

<sup>(1)</sup> DO C 208 de 15.8.2008, p. 14.

<sup>(2)</sup> Las notificaciones se registraron con las referencias N 319/07 para el buque C 243 (carta de 6 de junio de 2007), N 318/07 para el buque C 244 (carta de 6 de junio de 2007), N 544/07 para el buque C 242 (carta de 24 de septiembre de 2007) y N 70/08 para el buque C 241 (carta de 6 de febrero de 2008).

<sup>(3)</sup> DO C 100 de 26.4.2005, p. 27.

<sup>(4)</sup> DO L 172 de 2.7.2002, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 81 de 19.3.2004, p. 6.

<sup>(6)</sup> Con efecto a partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE se convierten, respectivamente, en los artículos 107 y 108 del TFUE, pero no cambian sustancialmente. A efectos de la presente Decisión, las referencias a los artículos 107 y 108 del TFUE se interpretarán como referencias a los artículos 87 y 88 del Tratado CE, respectivamente, cuando proceda.

<sup>(7)</sup> Véase la nota a pie de página n° 1.

- (5) Italia presentó observaciones sobre la decisión de incoar el procedimiento mediante carta fechada el 16 de junio de 2008 y registrada el 17 de junio de 2008. La Comisión recibió las observaciones de De Poli por carta fechada asimismo el 16 de junio de 2008 y registrada el 17 de junio de 2008. Italia transmitió información adicional mediante cartas de 30 de junio de 2008, registrada ese mismo día, y de 29 de octubre de 2008, registrada el 3 de noviembre de 2008.
- (6) Mediante carta de 15 de julio de 2008, registrada el 22 de julio de 2008, Italia solicitó una segunda prórroga del plazo de entrega para dos de los buques, a saber, hasta el 30 de septiembre de 2008 para el buque C 242, y hasta el 30 de septiembre de 2008 para el buque C 244.
- (7) Mediante carta de 20 de enero de 2009, registrada el 22 de enero de 2009, Italia pidió una tercera prórroga de los plazos de entrega, a saber, hasta el 31 de diciembre de 2008 para el buque C 242 y hasta el 28 de febrero de 2009 para el buque C 243. Por carta de 14 de abril de 2009, registrada el 15 de abril de 2009, solicitó una nueva prórroga (la cuarta) de los plazos de entrega, a saber, hasta el 30 de junio de 2009 para el buque C 242, hasta el 30 de septiembre de 2009 para el buque C 243 y hasta el 30 de noviembre de 2009 para el buque C 244.
- (8) Mediante carta de 8 de mayo de 2009, registrada ese mismo día, la Comisión pidió a Italia que le facilitara información adicional, petición que fue objeto de un recordatorio con fecha de 12 de junio de 2009. Italia respondió por carta de 23 de septiembre de 2009<sup>(8)</sup>, limitándose a informar a la Comisión de que De Poli había sido admitida al «concordato preventivo»<sup>(9)</sup>.
- (9) Mediante carta de 28 de enero de 2010, registrada el 1 de febrero de 2010, Italia retiró formalmente las solicitudes de prórroga presentadas con relación a los buques C 242 y C 243<sup>(10)</sup>.
- (10) Mediante correo electrónico de 2 de marzo de 2010, la Comisión pidió a Italia que le aclarase la situación de las notificaciones relativas a los buques C 241 y C 244.
- (11) Mediante correo electrónico de 10 de junio de 2010, registrado el 17 de junio de 2010, Italia hizo saber a

la Comisión que la construcción del buque C 241 se había terminado el 31 de agosto de 2008, que la entrega había tenido lugar el 3 de noviembre de ese mismo año y que se mantenía la notificación de la solicitud de prórroga del plazo de entrega de este buque.

- (12) Mediante carta de 16 de junio de 2010, registrada el 28 de junio de 2010, Italia retiró oficialmente las solicitudes de prórroga relativas al buque C 244.

## II. ANTECEDENTES

- (13) Los hechos que se exponen a continuación solo se refieren al buque C 241, dado que Italia retiró las solicitudes de prórroga que había presentado para los buques C 242, C 243 y C 244.
- (14) De Poli es un astillero italiano situado en Pellestrina (Venecia), especializado desde los años 90 en la construcción de buques dedicados al transporte de productos químicos y buques cisterna. En 2007, empleaba a 320 personas, incluidos los subcontratistas, y realizaba un volumen de negocios anual de 70 millones de euros. El 11 de febrero de 2010, el juez italiano competente homologó el «concordato preventivo»<sup>(11)</sup> relativo al astillero.
- (15) El 28 de enero de 2005, Arcotur S.r.l encargó la construcción del buque cisterna para productos químicos C 241 a De Poli. En virtud del contrato, el buque debía tener las siguientes características técnicas: una eslora total de 125 m; una manga de trazado de 19 m; 7 300 toneladas de peso muerto; y una velocidad de 15 nudos al 85 % de la potencia máxima continua. El contrato de venta fijaba la fecha de entrega del buque C 241 al comprador, Arcotur S.r.l., a 31 de diciembre de 2007 como muy tarde, por un precio total de 30 millones de euros.
- (16) El 26 de mayo de 2006, el astillero encargó a un proveedor (en lo sucesivo, «el proveedor») la caja de cambios del buque, encargo que, confirmado por el proveedor, debía realizarse el 3 de septiembre de 2007. Según la información comunicada por De Poli, la caja de cambios encargada para el buque C 241 es un modelo específico con características únicas que difiere del modelo estándar producido por el mismo proveedor en una serie de aspectos técnicos.
- (17) El 6 de julio de 2006, Arcofin S.p.A. (ex Arcotur S.r.l.) y de De Poli modificaron el contrato firmado el 28 de enero de 2005, introduciendo en el pedido cursado para el buque C 241 las siguientes modificaciones: una eslora total de 112 m, una manga de trazado de 16,8 m, y 5 300 toneladas de peso muerto. El precio descendía a 23 millones de euros.

<sup>(8)</sup> La Comisión no recibió y registró esta carta hasta el 19 de febrero de 2010.

<sup>(9)</sup> En la legislación italiana, el «concordato preventivo» (convenio de acreedores) es un procedimiento de insolvencia, regulado por la Ley Concursal, a través del cual el deudor trata de llegar a un acuerdo con los acreedores presentándoles una propuesta de reestructuración de la deuda. Un juez examina la propuesta en el domicilio social de la empresa. El juez puede aprobar la propuesta de convenio o rechazarla, declarando formalmente el concurso de acreedores. Si se aprueba el «concordato preventivo», el deudor mantiene el control de los activos y actividades de la empresa, bajo la supervisión de un administrador judicial.

<sup>(10)</sup> Esta retirada se reconfirmó mediante carta de 13 de mayo de 2010, registrada el 15 de mayo de 2010.

<sup>(11)</sup> La empresa había solicitado acogerse al «concordato preventivo» desde comienzos de 2009 (en la nota a pie de página n° 9 se recoge una breve definición de «concordato preventivo»).

- (18) El 20 de julio de 2006, Arcoinc S.p.A cedió el contrato para la construcción del buque C 241 a Elbana di Navigazione S.p.A.
- (19) El 3 de septiembre de 2007, día en que vencía el plazo fijado, la caja de cambios encargada el 26 de mayo de 2006 no estaba lista. Por carta de 23 de octubre de 2007, el proveedor hizo saber a De Poli que debido a una escasez de materias primas en el mercado y al consiguiente retraso en la entrega por parte de los subcontratistas, la caja de cambios no podía entregarse en la fecha prevista. El 18 de enero de 2008, el proveedor confirmó que la fecha de entrega de la caja de cambios se prorrogaba a febrero de 2008, lo que representaba un retraso de cerca de seis meses con relación al plazo inicial.
- (20) Así pues, las autoridades italianas solicitaron que se prorrogara el plazo de entrega del buque C 241 hasta el 31 de agosto de 2008, lo que representa un aplazamiento de ocho meses sobre la fecha de entrega contractual del buque (31 de diciembre de 2007).
- (21) Según la información recibida, la Comisión ha constatado finalmente que el buque C 241 se entregó el 3 de noviembre de 2008 <sup>(12)</sup>.

### III. LA AYUDA

- (22) El Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal <sup>(13)</sup> contempla medidas temporales y excepcionales destinadas a brindar apoyo a los astilleros de la Unión que operan en segmentos de mercado gravemente perjudicados, en su momento, por la competencia desleal coreana <sup>(14)</sup>.
- (23) El Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal considera compatible con el mercado interior la concesión de ayudas directas, hasta un límite máximo del 6 % del valor contractual antes de la ayuda <sup>(15)</sup>, en favor de contratos para la construcción de determinadas categorías de buques comerciales (portacontenedores, buques cisterna para productos químicos y petroleros de transporte de refinados y buques de transporte de gas natural licuado <sup>(16)</sup>) en las siguientes condiciones: cuando haya habido competencia para el contrato con un astillero coreano que ofreciera un precio inferior <sup>(17)</sup>, que el contrato final se haya firmado antes de la fecha de expiración del propio Reglamento (31 de marzo de 2005) <sup>(18)</sup>, y que el buque se entregue dentro de los tres años posteriores a la fecha de la firma del contrato definitivo <sup>(19)</sup>.
- (24) El artículo 2, apartado 4, del Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal permite a la Comisión

conceder una prórroga del plazo máximo de tres años fijado para la entrega «cuando así lo justifique la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables o justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa».

- (25) En mayo de 2004, basándose en el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal, la Comisión aprobó el régimen italiano de ayudas a los astilleros <sup>(20)</sup>, que establece condiciones equivalentes a las del citado Reglamento. En particular, el régimen italiano prevé la concesión de ayudas, hasta un total del 6 % del valor contractual antes de la ayuda, en favor de la construcción de buques entregados dentro de los tres años siguientes a la fecha de la firma del contrato final, así como una posible prórroga, por parte de la Comisión, del plazo máximo de entrega únicamente «cuando así lo justifique la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables o justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa» (apartado 29 del régimen italiano).
- (26) El 31 de enero de 2005, el astillero De Poli presentó a las autoridades italianas una solicitud de concesión de la ayuda prevista por el citado régimen, por un importe de 1 300 000 euros, para la construcción del buque C 241.
- (27) El 25 de enero de 2008, el astillero pidió que la fecha de entrega de este buque se aplazase del 31 de diciembre de 2007 al 31 de agosto de 2008.
- (28) Las autoridades italianas confirmaron que la ayuda no se había hecho efectiva, explicando que, en virtud de la decisión de 21 de octubre de 2008 <sup>(21)</sup>, en la cual la Comisión consideraba incompatible la asignación de 10 millones de euros suplementarios al régimen italiano, no se disponía, en aquellos momentos, de fondos suficientes para conceder la ayuda.

### IV. DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO

- (29) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión expresa sus dudas sobre el hecho de que las circunstancias que, según las autoridades italianas y De Poli, justificarían la entrega tardía del buque C 241 (así como de los buques C 242, C 243 y C 244, que no son objeto de la presente evaluación) puedan considerarse «perturbaciones inesperadas, considerables o justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa», según lo dispuesto en el apartado 29 del régimen italiano.

<sup>(12)</sup> La fecha para la finalización del buque C 241, comunicada por las autoridades italianas el 30 de agosto de 2008, carece de importancia en la medida en que tanto el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal como el régimen de ayudas italiano solo hacen referencia a la fecha de entrega.

<sup>(13)</sup> Véanse las notas a pie de página n<sup>os</sup> 4 y 5.

<sup>(14)</sup> Considerando 3 del Reglamento.

<sup>(15)</sup> Artículo 2, apartado 3, del Reglamento.

<sup>(16)</sup> En el sentido definido en el artículo 1 del Reglamento.

<sup>(17)</sup> Artículo 2, apartado 1, del Reglamento.

<sup>(18)</sup> Artículos 4 y 5 del Reglamento, modificados por el artículo 1 del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 502/2004 del Consejo (véanse las notas a pie de página n<sup>os</sup> 4 y 5).

<sup>(19)</sup> Artículo 2, apartado 4, del Reglamento.

<sup>(20)</sup> Véase la nota a pie de página n<sup>o</sup> 3.

<sup>(21)</sup> Decisión de la Comisión, de 21 de octubre de 2008, relativa a la ayuda estatal 20/08 (ex N 62/08) que Italia tiene previsto ejecutar mediante una modificación del régimen de ayudas N 59/04 relativo al mecanismo de defensa temporal a favor de la construcción naval [DO L 17 de 22.1.2010, p. 50, actualmente en fase de recurso (asuntos T-584/08 y T-3/09)].

- (30) Aunque se refieren a los cuatro buques (C 241, C 242, C 243 y C 244), las dudas expresadas en la decisión de incoar el procedimiento aún se mantienen en lo que atañe específicamente a la evaluación relativa al buque C 241.
- (31) En su decisión, la Comisión se pregunta en primer lugar si los contratos celebrados con Arcoin S.p.A son definitivos, o si constituyen más bien un medio por el que De Poli se asegura el cumplimiento del plazo al que están supeditadas las ayudas para luego buscar, en una fase posterior, a los compradores definitivos.
- (32) En segundo lugar, la Comisión se plantea si la transferencia de los contratos de venta entre armadores no ha sido, precisamente, una de las causas del retraso en la entrega.
- (33) En tercer lugar, la Comisión piensa que es posible que De Poli aceptara pedidos que superaban su capacidad de producción efectiva, puesto que en el período 2005-2008 el astillero tenía programada la construcción de 18 buques, la mitad de los cuales debía construirse en las dos gradas principales y la otra mitad en una estructura menor.
- (34) Por fin, contrariamente a lo que afirman las autoridades italianas, la Comisión duda que los presuntos retrasos en la entrega de componentes esenciales fueran realmente imprevisibles, y cree más bien que forman parte de los riesgos comerciales normales que el programa de trabajo de cualquier astillero riguroso debería tener en cuenta. La Comisión considera, en particular, que De Poli pudo haber aumentado el riesgo de retraso al no encargarse con la antelación necesaria algunos componentes de los buques.

#### Observaciones del Estado miembro y argumentos de las partes interesadas

- (35) Por lo que se refiere al buque C 241, las autoridades italianas alegan, en sus observaciones relativas a la decisión de 16 de junio de 2008 de incoar el procedimiento, que De Poli disponía de la capacidad de producción potencial necesaria para entregar los buques en los 36 meses siguientes a la fecha de celebración del contrato de venta. El retraso sería exclusivamente imputable a la entrega tardía de la caja de cambios por el proveedor, factor que las autoridades italianas califican de grave, excepcional, imprevisible y ajeno a la empresa, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 29 del régimen italiano.
- (36) En las observaciones que envió en esa misma fecha, De Poli afirma que el hecho de que el astillero y Arcoin S.p.A pertenezcan a miembros de la familia De Poli no es suficiente para cuestionar la autenticidad del contrato inicialmente celebrado el 28 de enero de 2005. Esta argumentación cuenta con el apoyo de las autoridades italianas, que observan que en el momento de la celebración del contrato relativo al buque C 241, no existía ya ningún vínculo accionario directo entre el astillero y Arcoin S.p.A. (aunque Arcoin S.p.A perteneciera a miembros de la familia De Poli que no coinciden completamente con los accionistas del astillero).
- (37) De Poli afirma a este respecto que, en el mundo de los armadores, no es raro encargar buques que luego se venden en el mercado durante o después de su construcción.
- (38) En cuanto a la planificación de los trabajos relativos al buque C 241, De Poli señala que, en vista de la complejidad de los proyectos de construcción naval, es frecuente que transcurran varios meses entre la celebración de los contratos y el inicio de los trabajos. En su opinión, es habitual que, entre el momento de la firma del contrato y el inicio efectivo de la construcción, el astillero desarrolle actividades preparatorias, como el establecimiento del plan de ejecución de los trabajos y las negociaciones con los distintos proveedores.
- (39) Según el programa inicial de trabajo presentado por De Poli a las autoridades italianas<sup>(22)</sup>, la construcción del buque C 241 debía iniciarse en el primer trimestre de 2006, y la entrega estaba prevista para el segundo semestre de 2007. No obstante, según el programa de trabajo modificado, los trabajos para el buque C 241 tenían que haber empezado el 28 de septiembre de 2006 (en la grada sur, una de las dos que tiene el astillero).
- (40) Según De Poli, la entrega de la caja de cambios es una etapa esencial del proceso de construcción del buque. El siguiente paso es el ensamblaje de la caja de cambios con el motor, la fijación de la hélice y el acabado del casco. Varias operaciones de ensamblaje y de preparación/construcción solo pueden realizarse una vez que la caja de cambios está instalada. De Poli afirma que, por regla general, los componentes como la caja de cambios no se encargan con antelación para evitar los costes de almacenamiento y el pago de anticipos. Destaca por último que el proveedor al que se dirigió es una empresa líder en el sector, con demostrada experiencia, y que nada permitiría sospechar que la caja de cambios no iba a ser entregada a tiempo.
- (41) De Poli sostiene que tenía en todo momento la capacidad necesaria para suministrar dentro de plazo los 18 buques que se le habían encargado durante el período 2005-2008, ya que su peso muerto ascendía en total a 10 000 toneladas al año, mientras que el astillero disponía históricamente de una capacidad anual superior a las 12 000 toneladas. De Poli sostiene asimismo que 9 de los 18 buques encargados durante el período en cuestión eran de pequeñas dimensiones (20 metros de eslora total y 25 toneladas de peso muerto), mientras que los otros nueve eran de dimensiones similares a las del buque C 241, lo que demostraría, en su opinión, que el astillero disponía de la capacidad necesaria para cumplir todos los encargos en los plazos previstos, y no había asumido compromisos superiores a su capacidad de producción.

<sup>(22)</sup> Las autoridades italianas facilitaron la copia correspondiente, junto con el programa de trabajo modificado, el 25 de febrero de 2008, con relación a la notificación N 70/08 para el buque C 241.

- (42) De Poli recuerda por último que, en el pasado, la Comisión aceptó en varias ocasiones (incluso en el caso de esta empresa) las solicitudes de prórroga del plazo de entrega justificadas por la entrega tardía de componentes esenciales.

## VI. EVALUACIÓN

- (43) Con carácter preliminar, al retirar Italia oficialmente las solicitudes de prórroga del plazo de entrega de los buques C 242, C 243 y C 244 y no haberse efectuado ningún pago, el procedimiento de investigación formal relativo a las solicitudes presentadas por Italia para estos tres buques ya no tiene razón de ser, y se cerrará sin proceder a ulteriores evaluaciones.
- (44) Por lo tanto, la presente evaluación se refiere únicamente al buque C 241 y solo hará referencia a los buques C 242, C 243 y C 244 cuando ello resulte pertinente para la propia evaluación.

*Existencia de una ayuda estatal según lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE*

- (45) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, son incompatibles con el mercado interior, 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. Así pues, el artículo 107, apartado 1, del TFUE establece las condiciones acumulativas que una medida de ayuda nacional debe reunir para ser considerada ayuda estatal: conferir una ventaja selectiva, recurrir a fondos estatales, implicar un falseamiento de la competencia y tener repercusiones negativas en los intercambios entre los Estados miembros.
- (46) La medida que Italia tiene previsto ejecutar en favor de De Poli para la construcción del buque C 241, consistente en una contribución financiera de hasta el 6 % (1 300 000 euros) del valor contractual antes de la ayuda, constituye indudablemente una ayuda estatal según lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE. La medida está financiada por el Estado italiano. Los fondos, destinados a cubrir unos costes normalmente soportados por el astillero para la construcción del buque, confieren una ventaja a De Poli. La medida es selectiva por cuanto De Poli es el único beneficiario, y, en la medida en que favorece la posición de esta empresa con relación a sus competidores europeos, puede falsear la competencia en el mercado europeo de la construcción naval y afectar a los intercambios entre los Estados miembros.

*Compatibilidad de la ayuda con el TFUE*

- (47) El caso que nos ocupa presenta dos aspectos que han inducido a la Comisión a dudar de la compatibilidad de la ayuda concedida a De Poli con el mercado interior. Por

una parte, en su apartado 29, el régimen italiano prevé que las ayudas puedan concederse para buques suministrados en los tres años siguientes a la fecha de la firma del contrato final y, por otra parte, en su apartado 33, establece que los contratos finales deben celebrarse antes de la fecha de expiración del Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal, o sea, el 31 de marzo de 2005.

- (48) Por lo que se refiere a este último punto, las autoridades italianas han explicado que la cesión de contratos entre armadores posterior a la expiración del Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal no puede interpretarse como un indicio de que el contrato inicial para la construcción del buque C 241, celebrado el 28 de enero de 2005, no sea el «contrato final» según lo dispuesto en el apartado 29 del régimen italiano.
- (49) La Comisión reconoce que la cesión de un contrato a terceros parece ser una práctica corriente en la construcción naval. Así por ejemplo, en una decisión previa<sup>(23)</sup> relativa también a la prórroga del plazo de tres años para la entrega de dos buques, la Comisión concluyó que, pese a la cesión de los contratos, el primer contrato podía considerarse el contrato final, ya que el tipo de producto seguía siendo el mismo y el nuevo propietario sustituía al anterior asumiendo todos sus derechos y obligaciones. Así pues, en el citado caso la Comisión concluyó que, en sí misma, la transferencia de propiedad no modificaba de ningún modo la naturaleza de los contratos y, por consiguiente, tampoco las condiciones de admisibilidad de las ayudas.
- (50) En el presente caso, la cesión del contrato entre armadores tampoco ha modificado en absoluto el tipo de producto o la naturaleza del contrato, y el nuevo propietario ha sustituido en lo esencial a la parte contratante inicial, asumiendo sus derechos y obligaciones. En este sentido, la Comisión considera que el contrato inicial es el contrato final, y, por lo tanto, considera admisibles las ayudas concedidas en el marco del régimen italiano.
- (51) En cuanto a las dudas expresadas con respecto a las condiciones de la prórroga del plazo de entrega de tres años, el régimen italiano prevé que la Comisión puede conceder una prórroga «cuando así lo justifique la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables o justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa».
- (52) Así pues, la Comisión debe determinar si las autoridades italianas han demostrado de forma suficiente que los retrasos registrados en la entrega del buque C 241 responden a las condiciones de prórroga del plazo previstas por el régimen italiano.

<sup>(23)</sup> Véase el caso C-33/2004, en el que, pese a la cesión de contratos, la Comisión consideró que el primer contrato constituía el contrato final.

- (53) Antes de proceder a la evaluación de los elementos facilitados por Italia, la Comisión constata, con carácter preliminar, que en la sentencia *Astilleros Zamacona* de 16 marzo de 2000 <sup>(24)</sup>, el Tribunal de la Unión Europea estableció que esa disposición [relativa a las circunstancias excepcionales], que permite eludir el principio a que se refiere el párrafo primero de dicha disposición [el plazo de tres años], debe interpretarse restrictivamente. En opinión del Tribunal, la expresión «circunstancias excepcionales» utilizada en la norma sirve para indicar que la intención del legislador comunitario era reservar su aplicación a situaciones muy específicas. El Tribunal, por lo tanto, consideraba que correspondía al Estado miembro interesado demostrar que las supuestas circunstancias excepcionales habían implicado una perturbación capaz de afectar al programa de trabajo del astillero y retrasar la entrega del buque, estableciendo una relación de causalidad entre ambos hechos.
- (54) Las autoridades italianas afirman que el retraso en la entrega del buque C 241 se debe a la entrega tardía de la caja de cambios (con seis meses de retraso) y al consiguiente retraso de un mes en las operaciones de montaje. La Comisión constata que éste es el único motivo alegado por Italia para justificar el retraso. En particular, la solicitud de prórroga no incluye entre los motivos las nuevas especificaciones resultantes de la cesión del contrato.
- (55) Conforme a la práctica decisoria de la Comisión <sup>(25)</sup>, la condición a tenor de la cual las circunstancias deben ser «excepcionales» excluye las circunstancias comunes o cuando menos normales que un programa de trabajo tendría razonablemente que tener en cuenta. Pueden considerarse excepcionales grandes retrasos en la entrega de componentes esenciales, pero los retrasos menores no se consideran necesariamente excepcionales, por largos y complejos que puedan ser los proyectos de construcción naval. Además, teniendo en cuenta la interpretación restrictiva que debe darse a esta excepción, la Comisión examina atentamente la presencia de posibles factores que indiquen que el astillero habría podido anticipar, evitar, o cuando menos reducir los retrasos, con referencia, por ejemplo, al calendario de los encargos en relación con el programa de trabajo en cuestión. La condición según la cual el hecho debe ser imprevisible excluye efectivamente cualquier factor susceptible de haber sido previsto razonablemente por las Partes.
- (56) La Comisión reconoce que es posible que exista una relación de causalidad entre la entrega tardía de componentes esenciales para la producción del buque y la solicitud de prórroga del plazo de la propia entrega <sup>(26)</sup>. No obstante, en la situación específica del caso que nos ocupa, la Comisión pone en duda, sobre todo, la existencia de las supuestas circunstancias excepcionales e imprevisibles: en el presente caso, no parecen reunirse las condiciones necesarias para concluir que el retraso registrado aducido responde a las condiciones enunciadas en el apartado 29 del régimen italiano.
- (57) Como ya se ha dicho, la Comisión ha reconocido en el pasado que un retraso importante en la entrega de componentes esenciales puede considerarse excepcional. Sin embargo, cualquier solicitud de prórroga debe valorarse a la luz de las circunstancias específicas de cada caso. En la medida en que De Poli ya se ha visto envuelta en perturbaciones de este tipo en varias ocasiones anteriores (no solo porque De Poli ya ha dado lugar en el pasado a solicitudes de prórroga similares <sup>(27)</sup>, sino también porque los otros tres contratos celebrados el mismo día en que se firmó el contrato para la construcción del buque C 241 han sido objeto de reiteradas solicitudes de prórroga, como se explica en los puntos 1, 6 y 7), la Comisión ha llegado a la conclusión de que tales retrasos no pueden ya considerarse genuinamente excepcionales. En la medida en que se han venido produciendo de manera recurrente, las perturbaciones resultantes no pueden considerarse completamente imprevisibles.
- (58) Son precisamente estas últimas perturbaciones las que parecen indicar que De Poli no ha sido rigurosa en la planificación de su producción.
- (59) Según el programa de trabajo inicial, el buque C 241 debía empezarse a construir durante el primer trimestre de 2006 y entregarse en el transcurso del segundo trimestre de 2007; debía, pues, construirse en un periodo de tiempo de entre 15 y 24 meses.
- (60) Sin embargo, según el programa de trabajo modificado, la producción no comenzaba hasta el 28 de septiembre de 2006, y la entrega se fijaba para el 30 de diciembre de 2007, es decir, tan solo un mes antes del plazo de entrega límite (28 de enero de 2008). En su versión modificada, el programa de trabajo preveía un total de tan solo 15 meses para la construcción del buque con arreglo a los términos del contrato. De la información facilitada por las autoridades italianas se desprende que para la construcción de buques del mismo tipo o incluso de dimensiones inferiores en la misma grada sur (C 229 y C 240) se habían previsto respectivamente 22 y 20 meses desde el inicio de la construcción a la fecha de entrega.
- (61) Por otra parte, el hecho de que la construcción del buque no comenzara hasta el 28 de septiembre de 2006 y su entrega estuviera prevista para el 30 de diciembre de 2007, es decir, apenas un mes antes del plazo de entrega (28 de enero de 2008), no dejaba ningún margen para asumir posibles retrasos en el desarrollo de los trabajos, a pesar de que en el pasado el astillero ya había experimentado retrasos debido tanto a la entrega de componentes como al propio proceso de construcción, como lo demuestran las otras prórrogas del plazo de entrega solicitadas por De Poli.

<sup>(24)</sup> Véase el asunto T-72/98 *Astilleros Zamacona SA/Comisión*, Rec. 2000, p. II-1683. La sentencia se refiere a un dispositivo idéntico contemplado en el anterior Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo sobre ayudas a la construcción naval y recogido en el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal.

<sup>(25)</sup> Véase por ejemplo *Giacalone*, caso N 69/08, punto 21.

<sup>(26)</sup> Véanse por ejemplo los casos N 586/03, N 587/03 y N 589/03, así como los casos N 68/08 y N 69/08.

<sup>(27)</sup> Véanse los casos N 586/03, N 587/2003 y N 589/03.

- (62) Cabe asimismo señalar que la importante demanda registrada durante el período en cuestión (las autoridades italianas han facilitado datos que demuestran que entre 2003 y 2005 los pedidos de motores diesel aumentaron en cerca del 60 %) invita a pensar que lo razonable habría sido cursar los pedidos de componentes tan esenciales como la caja de cambios, y fijar las correspondientes fechas de entrega, con una cierta antelación. La afirmación de De Poli de que no se trata de una práctica corriente no basta para concluir que el astillero hizo gala de un comportamiento justificable, adoptando iniciativas razonables para evitar o reducir los retrasos, sobre todo teniendo en cuenta la elevada demanda del momento y los retrasos ya registrados en el pasado.
- (63) Por el contrario, la Comisión constata que la caja de cambios se encargó el 26 de mayo de 2006 para su entrega en septiembre de 2007, lo que dejaba un estrecho margen, por no decir ninguno, para algún posible retraso, ya que el plazo de entrega del buque C 241 expiraba el 31 de diciembre de 2007. La propia empresa De Poli señala que aún quedaba mucho trabajo por hacer tras la entrega de la caja de cambios (véase el apartado 39), circunstancia que parece confirmar que en el programa de trabajo debería haberse previsto un cierto margen de retraso en la entrega de los componentes esenciales de los buques.
- (64) En cuanto a las dudas expresadas en la decisión de incoar el procedimiento con respecto al hecho de que la cesión del contrato a un nuevo propietario podía constituir en sí mismo una causa de retraso, la Comisión constata, en particular, que la cesión del contrato por parte de Arcoim S.p.A a Elbana Navigazione S.p.A no se produjo hasta el 20 de julio de 2006, es decir, varios meses después de la fecha inicialmente prevista para el comienzo de los trabajos (primer trimestre de 2006). Vemos pues que en el presente caso no se puede excluir que la cesión de los contratos entre armadores haya sido en sí misma una causa del retraso registrado en el comienzo de la construcción y de la consiguiente demora en la entrega, sobre todo si se tiene en cuenta que la transferencia del contrato a otro armador implicó varias modificaciones de las características del buque.
- (65) A la luz de la interpretación restrictiva que debe darse a las solicitudes de prórroga excepcionales, cabe concluir que las autoridades italianas no han sido capaces de justificar de forma coherente por qué razón no pudieron evitarse las circunstancias alegadas o por qué no fue posible reducir significativamente sus efectos mediante una planificación y una gestión rigurosa de los pedidos por parte de De Poli. Sobre la base de estas consideraciones, la Comisión concluye que las circunstancias alegadas en apoyo de la solicitud de prórroga no pueden considerarse excepcionales e imprevisibles en la medida en que el retraso en la entrega del buque C 241 no era un retraso imprevisto o justificable con arreglo a lo dispuesto en el apartado 29 del régimen italiano.
- (66) Finalmente, las autoridades italianas solicitaron que se les permitiera prorrogar ocho meses la fecha de entrega del buque C 241, a saber, del 31 de diciembre de 2007 al 31 de agosto de 2008, aunque proporcionando tan solo alguna justificación para siete de los ocho meses en cuestión.
- (67) A diferencia de las anteriores solicitudes de prórroga relativas a los buques que De Poli debía construir<sup>(28)</sup>, en el presente caso la duración de la prórroga solicitada por las autoridades italianas es mayor que el retraso que las propias autoridades han presentado como única justificación (la entrega tardía de la caja de cambios); así pues, es imposible afirmar que se haya establecido una relación de causalidad entre el retraso que motiva la solicitud de prórroga y la entrega tardía de componentes esenciales.
- (68) En efecto, De Poli no entregó el buque hasta el 3 de noviembre de 2008. En otras palabras, el retraso no solo fue más largo que el imputable a los factores que supuestamente lo justificaban, sino que fue más allá de la prórroga solicitada. Italia no ha facilitado ninguna explicación para este retraso suplementario de dos meses en la entrega del buque y la Comisión no ha recibido ninguna solicitud de prórroga para estos dos meses en cuestión.
- (69) Por lo tanto, aun en el caso de que el retraso inicial estuviera justificado y la Comisión hubiera concedido la prórroga solicitada, la construcción del buque C 241 no habría podido optar a las ayudas contempladas en el régimen italiano, ya que ni siquiera se habría respetado el plazo máximo resultante de la prórroga.

## VII. CONCLUSIÓN

- (70) Por lo que se refiere a los buques C 242, C 243 y C 244, en vista de la retirada formal, por parte de Italia, de las notificaciones de las solicitudes de prórroga de los plazos de entrega, y a falta de pagos, queda cerrado el procedimiento de investigación formal, ya sin objeto.
- (71) Por lo que se refiere al buque C 241, de la presente evaluación se desprende que no queda demostrado que se reúnan las condiciones necesarias para la concesión de una prórroga del plazo de tres años previsto para la entrega y, en cualquier caso, la entrega efectiva del buque se produjo después de la expiración del plazo que se habría fijado si se hubiera concedido la prórroga solicitada. Así pues, la construcción del buque C 241 no puede optar a las ayudas contempladas en el régimen italiano N 59/04 basado en el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal.
- (72) Dado que las autoridades italianas han confirmado que la ayuda no ha sido abonada a De Poli, no hay necesidad de recuperarla.

<sup>(28)</sup> Véanse los casos N 586/03, N 587/03 y N 589/03.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La ayuda estatal que Italia tiene previsto ejecutar en favor de De Poli, a saber, la prórroga del plazo de tres años para la entrega del buque C 241, en virtud de lo establecido en el régimen de ayudas italiano N 59/04, basado en el Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal, es incompatible con el mercado interior.

Por consiguiente, dicha ayuda no podrá ejecutarse.

*Artículo 2*

Italia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

*Artículo 3*

Por lo que se refiere a los buques C 242, C 243 y C 244, en vista de la retirada formal, por parte de Italia, de las notificaciones de las solicitudes de prórroga de los plazos de entrega, y a falta de pagos, queda cerrado el procedimiento de investigación formal, ya sin objeto.

*Artículo 4*

La destinataria de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 27 de octubre de 2010.

*Por la Comisión*

Joaquín ALMUNIA

*Vicepresidente*