

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 6 settembre 2005

relativa all'aiuto di Stato

Portogallo — proroga del termine di consegna di due navi cisterna per il trasporto di prodotti chimici, costruite da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA

[notificata con il numero C(2005) 3268]

(Il testo in portoghese è l'unico facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/946/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, segnatamente l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, segnatamente l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

visto il regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio che istituisce nuove norme in relazione agli aiuti alla costruzione navale ⁽¹⁾ (di seguito «regolamento relativo alla costruzione navale»), e segnatamente articolo 3, paragrafo 2,dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni, conformemente alle suddette norme ⁽²⁾ e tenendo conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 21 gennaio 2004, protocollata dalla Commissione il 29 gennaio 2004, il Portogallo ha presentato alla Commissione domanda di proroga del termine di consegna di tre anni in relazione a due navi cisterna destinate al trasporto di prodotti chimici costruite da Estaleiros Navais de Viana do Castelo. In seguito, con lettere del 1° aprile 2004 (protocollata il 2 aprile 2004), 11 giugno 2004 (protocollata il 15 giugno 2004) e 24 agosto 2004 (protocollata il 31 agosto 2004), il Portogallo ha trasmesso alla Commissione informazioni supplementari.
- (2) Con lettera del 20 ottobre 2004, la Commissione ha informato il Portogallo di aver deciso di avviare il procedimento previsto all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE relativamente all'aiuto in questione.
- (3) Con lettera del 23 novembre 2004 (registrata il 1° dicembre 2004), le autorità portoghesi hanno presentato le loro osservazioni nel contesto del suddetto procedimento.
- (4) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾. La Commissione ha ricevuto le osservazioni

presentate dagli interessati e le ha trasmesse al Portogallo, che in tal modo ha avuto la possibilità di commentarle.

- (5) Le osservazioni del Portogallo sono pervenute con lettera del 3 marzo 2005 (protocollata il 7 marzo dello stesso anno). Il 22 aprile 2005 si è tenuta una riunione tra i servizi della Commissione e le autorità portoghesi. Con lettera del 23 maggio 2005 (protocollata il 27 maggio dello stesso anno) il Portogallo ha presentato osservazioni complementari.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

- (6) La misura notificata consiste nella concessione di un aiuto al funzionamento connesso a un contratto a favore degli Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA in relazione alla costruzione di due navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, designate C 224 e C 225. L'aiuto ammonta a 2 675 275 euro per nave.
- (7) Il Portogallo ha notificato la misura ai sensi del regolamento relativo alla costruzione navale ⁽⁴⁾. L'articolo 3 di tale regolamento autorizza la concessione di aiuti al funzionamento in connessione a contratti concernenti navi conclusi entro il 31 dicembre 2000, e a condizione che le navi siano consegnate entro un limite massimo di tre anni dalla data della firma del contratto. Pertanto, non può essere concesso alcun aiuto al funzionamento connesso a contratti concernenti navi consegnate oltre tre anni dalla data di firma del contratto, quantunque la Commissione possa concedere una proroga di questo termine ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, comma 2, del regolamento n. 1540/98.
- (8) Il Portogallo ha chiesto una proroga del termine di consegna di tre anni relativamente alle due navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, costruite dagli Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA. Ha sostenuto che questa richiesta è giustificata dalla complessità tecnica del progetto associata a circostanze imprevedibili, come si esplicita dettagliatamente nel prosieguo del presente documento.

⁽¹⁾ GU L 202 de 18.7.1998, pag. 1.⁽²⁾ GU C 308 del 14.12.2004, pag. 6.⁽³⁾ Cfr. nota 2.⁽⁴⁾ Cfr. nota 1.

(9) In tale contesto, il Portogallo ha dichiarato che i contratti di costruzione navale relativi alle due navi sono stati firmati il 22 dicembre 2000 da Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA e Alpha Navigation Ltd (di seguito designati «contratti originali»). Il 14 maggio 2001 la Alpha Navigation ha trasmesso la propria posizione di acquirente ad un'impresa con sede in Finlandia — la ABB Credit OY — mediante un accordo di cessione firmato dalle tre parti interessate: Alpha Navigation, ABB Credit OY e Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA. Il nuovo proprietario ha richiesto nuove specifiche — segnatamente l'adeguamento delle navi ai fini della conformità alla «Classe IA super» per la navigazione tra i ghiacci — e il 14 maggio 2001 ha firmato a tal fine un contratto modificato e rettificato di costruzione navale relativo alle due navi con l'azienda Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA.

(10) Secondo le autorità portoghesi le nuove specifiche, richieste dal nuovo proprietario delle navi, hanno avuto varie ripercussioni sulle caratteristiche e sui materiali che hanno richiesto l'utilizzazione di nuove tecniche, dando luogo a loro volta a ritardi di produzione. Il Portogallo ha evidenziato, in particolare, le seguenti difficoltà principali in relazione alla complessità del progetto:

— adeguamento dei progetti iniziali ai fini della conformità delle navi con la «Classe IA super» per la navigazione tra i ghiacci.

— Applicazione di una nuova norma, ISO 8501-3, relativa al grado di preparazione della superficie dell'acciaio prima della verniciatura. Tale norma era ancora in fase d'adozione al momento della firma dei contratti ⁽⁵⁾. Il Portogallo sostiene che tale fattore ha reso necessario un periodo di formazione dei lavoratori del cantiere navale.

— Applicazione di una vernice speciale, «Marineline 784», che ha un ciclo di applicazione più lungo rispetto alla pittura tradizionale.

— Modifiche supplementari richieste in più occasioni dal proprietario delle navi nel corso della produzione.

— La lamiera di acciaio fornite presentavano difetti sostanziali, che hanno richiesto una fase di correzione.

(11) Secondo il Portogallo le difficoltà connesse, in particolare, con l'applicazione della nuova norma e con le forniture di lamiera d'acciaio difettose costituirebbero circostanze imprevedibili.

(12) Secondo le condizioni concordate con la ABB Credit OY, il cantiere navale aveva previsto la consegna della nave C 224 il 30 ottobre 2003 e della nave C 225 il 15 novembre 2003, vale a dire entro un termine di consegna di tre anni.

⁽⁵⁾ La norma ISO 8501-3 è entrata in vigore solo il 22 dicembre 2001.

A causa dei menzionati fattori, le navi sono state effettivamente consegnate rispettivamente il 29 ottobre 2004 e il 4 febbraio 2005 ⁽⁶⁾.

Motivi che hanno indotto all'avvio del procedimento

(13) La Commissione ha avviato il procedimento per le seguenti ragioni principali:

(14) la Commissione ha inizialmente dubitato che i contratti modificati e rettificati firmati con l'azienda ABB Credit OY il 21 maggio 2001 corrispondessero ai contratti originali firmati con la Alpha Navigation. I contratti modificati e rettificati firmati con la ABB Credit OY modificano varie caratteristiche delle navi, il tipo di pittura utilizzato nelle cisterne di carico, l'identità dell'acquirente e i prezzi delle navi. Pertanto, ci si chiedeva se l'oggetto di tali contratti fosse il medesimo dei contratti originali e se i contratti firmati con la ABB Credit OY potessero beneficiare di aiuti.

(15) Inoltre, per quanto concerne l'affermazione del Portogallo in base alla quale la proroga del termine è giustificata dalla complessità tecnica del progetto, la Commissione ha dubitato che le navi cisterna costruite dagli Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA potessero beneficiare della proroga del termine sulla base di tale giustificazione. La Commissione tende ad interpretare il motivo della complessità tecnica in modo restrittivo e obiettivo ⁽⁷⁾, e gli elementi forniti dal Portogallo erano insufficienti per permettere di giungere a una tale conclusione.

(16) La Commissione dubitava inoltre che i fattori addotti dal Portogallo potessero rientrare nella categoria delle «circostanze eccezionali, imprevedibili e esterne all'impresa» di cui all'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento relativo alla costruzione navale. A tale proposito la Commissione ha fatto osservare che la maggior parte delle difficoltà incontrate dal cantiere navale derivava dalle modifiche richieste dal nuovo armatore, e dubitava che — nella misura in cui il cantiere aveva accettato tali modifiche — esse potessero essere considerate «circostanze esterne e imprevedibili».

III. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

(17) L'associazione dei costruttori navali delle Comunità europee (CESA) ha osservato che nel settore della costruzione navale il trasferimento di un contratto di costruzione da un acquirente a un altro può avvenire con una certa frequenza, e che un cantiere confrontato a tale situazione ha ben poche possibilità di rifiutare il suddetto trasferimento. In particolare, in Europa i cantieri navali devono frequentemente adeguarsi alle modifiche dei requisiti da parte degli acquirenti. Al contempo, a parere della CESA ciò non

⁽⁶⁾ Il Portogallo ha presentato inizialmente una richiesta di proroga fino al luglio 2004 relativamente alla nave C 224, e fino al novembre 2004 relativamente alla nave C 225, estendendo in seguito questa richiesta per le date effettive di consegna dell'ottobre 2004 e del febbraio 2005.

⁽⁷⁾ Cfr. aiuto N 731/01, in relazione al quale la Commissione ha ritenuto che una nave cisterna per il trasporto di gas naturale liquefatto costituisca una nave particolarmente complessa, GU C 238 del 3.10.2002, pag. 2.

implica che i contratti modificati costituiscano nuovi contratti se il tipo di prodotto — navi cisterna destinati al trasporto di prodotti petroliferi e chimici — e la gamma di capacità o di tonnellaggio totale delle navi rimangono inalterati.

- (18) Una delle parti interessate ha chiesto che la Commissione verificasse la corretta classificazione delle navi (navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, in contrapposizione a quella di semplici navi chimichiere, come indicato inizialmente nella decisione di avviare il procedimento).

IV. OSSERVAZIONI DEL PORTOGALLO

- (19) Il Portogallo ha fatto rilevare che il cantiere navale aveva programmato di concludere la produzione delle navi entro il termine di tre anni imposto dal regolamento relativo alla costruzione navale. Quando si è conclusa la cessione dei contratti alla ABB il portafoglio commesse del cantiere navale era virtualmente completo, il che lasciava al cantiere navale un ridotto margine di flessibilità per iniziare la costruzione alla luce dei nuovi requisiti dell'armatore. Inoltre, il Portogallo ha asserito che le difficoltà tecniche incontrate dal cantiere navale non erano prevedibili al momento della firma dei contratti. Quanto al rivestimento speciale utilizzato, l'armatore ha richiesto in una fase avanzata del progetto che l'applicazione di tale rivestimento fosse estesa ad un maggior numero di cisterne, ritardando così ulteriormente la produzione.
- (20) A sostegno delle sue argomentazioni il Portogallo ha presentato dichiarazioni del proprietario delle navi e del registro navale interessato, il Det Norske Veritas, in cui si certificava che le nuove costruzioni dovevano essere considerate di elevata complessità tecnica nell'ambito del segmento cui appartengono. Il registro navale ha fatto presente, in particolare, che le nuove cisterne soddisfano i più elevati requisiti del settore delle navi per la navigazione tra i ghiacci, contengono tecnologie elettroniche sofisticate per la sicurezza della navigazione e obbediscono a rigorose specifiche contrattuali di costruzione relativamente alla preparazione, alla finitura e al rivestimento dell'acciaio.
- (21) Le autorità portoghesi hanno inoltre fatto osservare che non risultava alcuna concorrenza da parte di altri cantieri con sede nell'UE per questi particolari contratti, il che limita qualunque effetto suscettibile di distorcere la concorrenza a detrimento di altri cantieri navali europei in relazione all'aiuto in questione.

V. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

Sussistenza dell'aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE

- (22) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, 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.

- (23) L'aiuto al funzionamento in esame concerne il finanziamento mediante risorse statali di parte dei costi che il cantiere navale in questione avrebbe normalmente dovuto sostenere per costruire la nave, costituendo pertanto un vantaggio per il cantiere navale. Inoltre, la costruzione navale costituisce un'attività economica che comprende scambi commerciali tra Stati membri. Pertanto, l'aiuto in questione rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

Compatibilità dell'aiuto con il trattato CE

- (24) Ai sensi del regolamento relativo alla costruzione navale⁽⁸⁾, per «costruzione navale» si intende la costruzione di navi mercantili di alto mare a propulsione autonoma. Gli Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA costruiscono tali navi, e pertanto gli aiuti concessi a questo cantiere navale rientrano nell'ambito di applicazione del suddetto regolamento.
- (25) Il regolamento relativo alla costruzione navale all'articolo 3, paragrafo 1, prevede fino al 31 dicembre 2000 un contributo massimo del 9 % a titolo di aiuto al funzionamento connesso a un contratto (relativamente a contratti di valore superiore a 10 milioni di euro) a favore della costruzione navale. 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 è 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 di aiuti al funzionamento era dunque il 31 dicembre 2003.
- (26) 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 ripercuotono sul programma di lavoro di un cantiere, causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa».
- (27) Si fa rilevare che il Portogallo ha basato la sua domanda sulla complessità tecnica del progetto associata a circostanze imprevedibili, comprendendo in tal modo entrambe le eccezioni.
- (28) Per quanto concerne la questione della complessità tecnica del progetto, i servizi della Commissione hanno richiesto il parere di un perito esterno. Nell'ambito del presente documento si espongono le conclusioni della Commissione alla luce del parere del perito consultato e delle osservazioni presentate dal Portogallo e dalle parti interessate.

⁽⁸⁾ Cfr. nota 1. Il regolamento relativo agli aiuti alla costruzione navale ha cessato di essere in vigore il 31 dicembre 2003. Deve essere ancora utilizzato, tuttavia, ai fini della valutazione delle richieste di proroga dei termini di consegna se tali richieste si riferiscono ad aiuti concessi ai sensi di tale regolamento e la disciplina degli aiuti a favore dei cantieri navali, in vigore dal 1° gennaio 2004, non fornisce alcun orientamento in relazione a tali richieste.

Ammissibilità dei contratti ai fini dell'aiuto

(29) Si sottolinea che, oltre al trasferimento della proprietà dalla Alpha Navigation alla ABB Credit OY, il tipo di prodotto dei contratti è rimasto inalterato — navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici. Il tonnellaggio delle navi, tenuto conto della gamma di questo tipo di prodotto, non ha subito modifiche significative⁽⁹⁾. Inoltre, stando alle affermazioni del Portogallo, la ABB Credit OY ha assunto tutti i diritti e le obbligazioni detenute dalla Alpha Navigation nel quadro dei contratti originali e ha rimborsato a quest'ultima i pagamenti già effettuati agli Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA. In base a quanto esposto, è lecito concludere che il trasferimento di proprietà non ha, di per sé, modificato la natura dei contratti, e pertanto la rispettiva ammissibilità ai fini dell'aiuto.

Complessità tecnica del progetto

(30) Le osservazioni presentate a seguito dell'avvio del procedimento confermano l'esistenza di elementi che comprovano la complessità del progetto suscettibili di giustificare la proroga del termine di consegna richiesta dal Portogallo.

(31) La «Classe IA super» applicata a queste navi costituisce la classe superiore di una scala di quattro in relazione allo spessore del ghiaccio che una nave deve affrontare. Essa prepara le navi alla navigazione tra ghiacci dello spessore di un metro, e impone requisiti specifici a livello della struttura. Tali requisiti hanno un impatto fondamentale sulla concezione del progetto (scafo, propulsione e tubolature), che dev'essere modificato di conseguenza.

(32) I requisiti relativi alla preparazione della superficie d'acciaio e l'applicazione delle pitture possono essere particolarmente severi nel caso delle navi cisterna, alla luce dei rischi associati al tipo di prodotti per il cui trasporto sono concepite. Nel caso delle navi di «Classe IA super», la qualità dell'acciaio deve essere di una classe particolare al fine di garantire l'integrità strutturale a basse temperature.

(33) Nel caso in esame inizialmente il cantiere navale ha dovuto far fronte a difficoltà inerenti la qualità dell'acciaio fornito, il quale presentava difetti che è stato necessario correggere. Inoltre, il livello di difficoltà della preparazione della superficie d'acciaio è stato apparentemente aggravato dalle specifiche imposte dall'armatore delle navi. Le autorità portoghesi hanno spiegato che la superficie d'acciaio è stata preparata secondo le specifiche di una nuova norma⁽¹⁰⁾ — la quale richiede che l'acciaio non presenti «alcuna imperfezione visibile» — e che il cantiere navale ha avuto difficoltà a soddisfare l'interpretazione di tale norma da parte dell'armatore delle navi. Tale situazione ha dato luogo

ad interruzioni della produzione e ha richiesto un elevato grado di perfezione dei lavori realizzati.

(34) La pittura «Marineline 784», utilizzata nella costruzione, è di un tipo speciale destinato a garantire un elevato grado di resistenza alla corrosione, richiede lo smussamento degli angoli e superfici estremamente piane. La verniciatura è realizzata a temperature molto elevate (80°-122° C), e pertanto gli spazi adiacenti non devono essere verniciati qualora le rispettive pitture non sopportino tali temperature. Essa presenta un elevato rischio di difetti e di scarti, implica lavori di riparazione e di ritocco che possono avere implicazioni considerevoli sullo scadenziario dei lavori.

(35) La Commissione, nel quadro della decisione di avviare il procedimento, ha ammesso che la fornitura di lamiera d'acciaio difettosa, richiedendo un'opera di riparazione da parte del cantiere navale, ha contribuito a ritardare il progetto di circa 2 mesi.

(36) Alla luce delle informazioni pervenute dopo l'avvio del procedimento, si ritiene che gli elementi sopra menzionati abbiano avuto implicazioni considerevoli sullo scadenziario del progetto. Il grado di perfezione della superficie d'acciaio costituiva un elemento fondamentale del progetto, e questo a sua volta ha condizionato l'applicazione del rivestimento speciale. Inoltre, si è rilevato che la complessità dei problemi incontrati non poteva essere anticipata dal cantiere navale in quanto da essi indipendente (difetti delle lamiere e requisiti di qualità fissati dall'armatore) e il cantiere navale non aveva alcuna esperienza nell'esecuzione del tipo specifico di rivestimento utilizzato.

VI. CONCLUSIONI

(37) Alla luce di quanto sopra esposto la Commissione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento n. 1540/98, ritiene di poter approvare la proroga del termine di consegna di tre anni relativa alle due navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici costruite dall'impresa Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA, a causa della complessità tecnica del progetto. La Commissione afferma pertanto che non ritiene necessario procedere ad un ulteriore esame delle ragioni invocate dal Portogallo in merito alle circostanze eccezionali, imprevedibili e esterne all'impresa, ai termini del suddetto articolo.

(38) Si autorizza la proroga del termine di consegna fino alle date di consegna effettiva delle navi (29 ottobre 2004 e 5 febbraio 2005).

⁽⁹⁾ I contratti originali concernevano navi-cisterna di 15 500 DWT destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, che sono diventati 14 000 DWT nei contratti modificati. In base alle informazioni disponibili questo tipo di navi-cisterna prevede una gamma tra i 4 000 DWT e oltre 40 000 DWT.

⁽¹⁰⁾ ISO 8501-3 relativa alla classe di preparazione della superficie d'acciaio prima della verniciatura.

ADOTTA LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il termine di tre anni previsto dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n.º 1540/98 del Consiglio, è prorogato per la consegna delle due navi cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici costruite nei cantieri navali Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA, fino al 29 ottobre 2004 per la nave C 224 e fino al 5 febbraio 2005 per la nave C 225.

Articolo 2

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il del 6 settembre 2005.

Per la Commissione
Neelie KROES
Membro della Commissione
