

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 luglio 2006

**relativa all'aiuto di Stato cui l'Italia intende dare esecuzione a favore di Cantieri Navali Termoli S.p.A
(n. C 48/2004 (ex N 595/2003))**

[notificata con il numero C(2006) 2972]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/948/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

visto il regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio relativo agli aiuti alla costruzione navale ⁽¹⁾ (in appresso il «regolamento sulla costruzione navale»), in particolare l'articolo 3, paragrafo 2,

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni ⁽²⁾, e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

(5) L'Italia ha presentato osservazioni con lettera del 26 luglio 2005, protocollata il 29 luglio 2005. La Commissione ha chiesto un complemento d'informazione con lettera del 6 gennaio 2006, alla quale le autorità italiane hanno replicato con lettere del 23 gennaio 2006 e 2 febbraio 2006 nelle quali si chiedevano proroghe del termine per la risposta. Con lettere del 27 gennaio 2006 e del 9 febbraio 2006, la Commissione ha concesso tali proroghe. Con lettera del 6 marzo 2006, protocollata lo stesso giorno, le autorità italiane hanno trasmesso i complementi d'informazione richiesti, integrandoli con lettera del 6 aprile 2006.

(6) La Commissione non ha ricevuto osservazioni in merito da parte di soggetti interessati.

PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 22.12.2003, protocollata lo stesso giorno, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento sulla costruzione navale ⁽¹⁾, la richiesta di accordare una proroga del termine di tre anni stabilito per la consegna di una nave, denominata C.180, che fruisce di aiuti al funzionamento. La nave è in costruzione presso i Cantieri Navali Termoli S.p.A. (in appresso il «cantiere»).
- (2) Con lettera del 30.12.2004, la Commissione ha informato l'Italia della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE riguardo alla misura notificata.
- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito alle misure di cui trattasi.
- (4) Con lettere del 28 gennaio 2005, 1° aprile 2005, 1° giugno 2005, 6 luglio 2005, protocollate rispettivamente il 2 febbraio 2005, 6 aprile 2005, 6 giugno 2005 e 7 luglio 2005, l'Italia ha chiesto proroghe del termine per la presentazione delle osservazioni relative alla decisione della Commissione di avviare il procedimento, alle quali la Commissione ha risposto con lettere datate, rispettivamente, 4 febbraio 2005, 8 aprile 2005, 29 giugno 2005 e 17 luglio 2005.

DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AUTO

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

⁽¹⁾ Cfr. nota a piè di pagina n. 1.

⁽²⁾ Cfr. nota a piè di pagina n. 2.

a chiedere una proroga del termine ultimo di consegna stabilito per la nave C.180, di dieci mesi oltre il 31.12.2003, scadenza fissata dal regolamento sulla costruzione navale.

- (10) Nella notifica, le autorità italiane fanno riferimento alla decisione della Commissione del 5 giugno 2002, con cui è stata autorizzata un'analoga proroga del termine di consegna oltre il 31 dicembre 2003, per navi da crociera in costruzione nel cantiere Meyer Werft, a Papenburg, in Germania (in appresso «decisione Meyer Werft»). Le autorità italiane hanno specificamente messo in risalto numerose analogie fondamentali tra i due casi, sotto i seguenti aspetti: (i) la ragione fatta valere per la proroga (ossia l'effetto dell'attentato terroristico dell'11 settembre 2001), (ii) il mercato interessato (ovvero il trasporto marittimo di petrolio e prodotti chimici) e (iii) i consolidati rapporti commerciali esistenti tra il cantiere e l'armatore ⁽³⁾. In breve, le autorità italiane affermano che la decisione Meyer Werft costituisce un chiaro precedente per l'autorizzazione a titolo eccezionale nella fattispecie. Esse rammentano inoltre che il 13 novembre 2002 la Commissione ha adottato un'altra decisione con cui autorizza la proroga della data di consegna di una nave da crociera in costruzione presso il cantiere Kvaerner Masa, in Finlandia (in appresso «decisione Kvaerner Masa»), per ragioni analoghe.
- (11) A motivazione della loro richiesta, le autorità italiane fanno valere circostanze a loro dire eccezionali, imprevedibili ed esterne al cantiere, che hanno provocato perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si sono ripercosse sul programma di lavoro del cantiere. Più precisamente, tali ritardi sono dovuti ai seguenti fattori (si rinvia alla tabella sinottica 1 riportata più avanti):

(i) *Impatto degli eventi dell'11 settembre 2001*

Il 1° ottobre 2001, prima dell'inizio della costruzione, l'armatore ha chiesto a Cantieri Navali Termoli di sospendere l'esecuzione del contratto fino al 30.9.2003 anziché annullarlo. L'armatore ha alla fine revocato la richiesta di sospensione del contratto in data 29.9.2003.

(ii) *Necessità di modificare la nave per conformarsi alle mutate esigenze tecnico-commerciali*

Ai predetti avvenimenti si aggiunge il fatto che, in sede di revoca della sospensiva, l'armatore ha chiesto che il progetto della nave fosse modificato — discostandosi dalle specifiche originariamente contenute nel contratto — per adeguarla alle mutate esigenze tecnico-commerciali. Tali modifiche riguardavano la dimensione e il numero dei serbatoi, nonché la lunghezza e larghezza complessiva della nave, i cui piani

progettuali modificati sono stati sottoposti, ai fini dell'autorizzazione, al R.I.N.A, l'organismo italiano di certificazione. Le modifiche sono state infine formalizzate in data 10.12.2003, in un atto aggiuntivo accluso al contratto originario di costruzione.

(iii) *Incidenza delle calamità naturali*

Il 31.10.2002 la regione Molise è stata colpita dal terremoto, che ha avuto ripercussioni sul cantiere, le maestranze e i fornitori. Successivamente, tra il 23.1.2003 e il 25.1.2003 la regione ha subito un'alluvione, con ulteriori effetti devastanti sul cantiere, le maestranze e i fornitori. Questi due eventi calamitosi hanno arrecato al cantiere un pregiudizio diretto, a causa della inattività delle maestranze, ed indiretto, a causa della revoca unilaterale di contratti da parte di imprese locali, cui erano stati subappaltati i lavori relativi alla nave C.180, le quali hanno addotto a motivazione i danni provocati dalle calamità naturali all'infrastruttura produttiva dei loro fornitori. Le autorità italiane hanno argomentato in particolare che i suddetti eventi hanno pregiudicato il lavoro di ingegneria propedeutico alla fase esecutiva della nave.

Pur concedendo che entrambi gli eventi calamitosi si sono verificati durante il periodo di sospensione del contratto di costruzione, le autorità italiane affermano che questi eventi hanno comunque sconvolto i programmi produttivi del cantiere, sottolineando che per entrambe le calamità è stato proclamato lo stato d'emergenza fino al 1° febbraio 2004, mediante decreto del presidente del Consiglio dei ministri.

Le autorità italiane hanno messo in rilievo l'urgenza dell'aiuto, determinata dalle limitate risorse finanziarie ed industriali del cantiere ⁽⁴⁾, essendo il prezzo contrattuale della nave stato fissato in previsione delle sovvenzioni che sarebbero state erogate per legge. Stando alle autorità italiane, inoltre, qualora non si conceda la proroga del termine ultimo di consegna della nave (che aveva raggiunto un grado di esecuzione del 25,65 % al 16.12.2003), e quindi la costruzione non fruisca dell'aiuto, la nave non può essere ultimata senza ingenti danni economici per il cantiere, con conseguente perdita di posti lavoro a livello sia del cantiere sia delle imprese che lavorano per il cantiere. Le autorità italiane hanno infatti precisato che l'armatore Marnavi ed il cantiere hanno convenuto di annullare il contratto di costruzione di un'altra nave denominata C.173, la cui costruzione era stata perturbata dai suddetti eventi, e di dirottare le relative forniture già disponibili verso la nave C.180.

⁽³⁾ Tra il 2000 e il 2004 le commesse di Marnavi hanno rappresentato il 43 % circa del fatturato dei Cantieri Navali Termoli; nel precedente periodo 1995-1999 la corrispondente quota di fatturato era quasi uguale a zero.

⁽⁴⁾ Il cantiere è un'impresa molto piccola che conta 51 dipendenti.

Tabella 1

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

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

MOTIVAZIONE DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (12) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione considerava dubbio che le ragioni addotte a giustificazione del ritardo nel caso in esame fossero conformi all'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma del regolamento sulla costruzione navale, e quindi dubitava che la misura in oggetto fosse compatibile con il mercato comune ai sensi dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato CE.

inattese, serie e giustificabili del programma di lavoro del cantiere.

In particolare, difendono la loro analisi argomentando che la valutazione della Commissione si fonda su una relazione elaborata nell'autunno 2003 ⁽⁵⁾, ossia due anni dopo gli eventi, mentre si sostiene che tali eventi incidono sulle strategie commerciali di operatori economici costretti a prendere decisioni nel momento in cui essi si verificano — settembre 2001 — o nei mesi successivi.

OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (13) Per fugare i dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avviare il procedimento, le autorità italiane hanno fornito ulteriori dati e spiegazioni a conferma della loro tesi riguardante l'ammissibilità dei motivi di proroga del termine di consegna nonché la compatibilità della misura in oggetto.

Secondo le autorità italiane è risaputo e ulteriormente confermato dalle relazioni Clarkson ⁽⁶⁾ che tali eventi hanno avuto ripercussioni su tutto il segmento di mercato del trasporto marittimo di merci, non soltanto su una tipologia di navi, vale a dire quelle da crociera. A sostegno della loro tesi le autorità italiane hanno fornito nuove informazioni per comprovare l'incidenza dei summenzionati eventi sulla costruzione della nave, trasmettendo copia dei contratti di nolo stipulati tra l'armatore Marnavi e la società Novamar con sede a Houston (USA) per il noleggio di due navi petrolchimiche commissionate dall'armatore ai Cantieri Navali Termoli ⁽⁷⁾ e il recesso di Novamar dagli stessi contratti a seguito dell'11 set-

- (i) *In merito all'impatto degli eventi dell'11 settembre 2001*

Le autorità italiane hanno affermato che si tratta di eventi eccezionali, imprevedibili ed esterni al cantiere e sostenuto, a differenza di quanto ritiene la Commissione, che hanno determinato perturbazioni

⁽⁵⁾ Le autorità italiane precisano che il riferimento della Commissione alla relazione Clarkson di cui alla nota 10 della decisione di avviare il procedimento è inesatto poiché indica il novembre 2003 invece dell'ottobre 2003.

⁽⁶⁾ Clarkson «Shipping Review & Outlook» dell'autunno 2003, pagg. 7-44 e pag. 127; Clarkson «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards», ottobre 2003, pagg. 17-20.

⁽⁷⁾ Le navi in questione sono la C.173 e la C.180 di seguito esaminate.

tembre 2001. Le autorità italiane affermano quindi che tali tragici eventi hanno avuto un effetto analogo sulla nave in questione e che, a differenza di quanto ritiene la Commissione, il loro impatto non è limitato alle navi da crociera. Pertanto, le autorità italiane ribadiscono la loro posizione secondo cui l'impatto dei summenzionati eventi soddisfa il disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma, terza frase del regolamento sulla costruzione navale.

- (ii) *Necessità di modificare la nave per conformarsi alle mutate esigenze tecnico-commerciali*

Le autorità italiane hanno fornito informazioni relative alle modifiche apportate alla nave C.180.

In particolare, hanno spiegato che nel 2000 l'armatore e il cantiere avevano stipulato contratti per la costruzione di due navi petrolchimiche denominate C.173 e C.180; tali contratti prevedevano inizialmente come date di consegna rispettivamente il 31.3.2002 e il 30.6.2003, successivamente posticipate al 31.3.2003 e al 31.12.2003. Hanno inoltre spiegato che gli eventi dell'11 settembre 2001 e le due calamità naturali di seguito esaminate hanno avuto un impatto tale sul programma di lavoro del cantiere da consentire la consegna di una sola delle summenzionate navi entro il 31.12.2003.

Pertanto, nel novembre 2002 l'armatore decise di rinunciare alla costruzione di una delle navi in corso presso il cantiere affinché quest'ultimo si dedicasse a portarne a termine una. In pratica, ciò avvenne innanzitutto ribattezzando la nave C.173 nave C.180 — che era la più grande di quelle commissionate dall'armatore —, in secondo luogo chiedendo modifiche sostanziali delle caratteristiche strutturali fondamentali relative alla nave C.180 ⁽⁸⁾, ⁽⁹⁾, ⁽¹⁰⁾, infine sciogliendo il contratto relativo alla nave C.173. Di conseguenza, la C.180 (ex C.173) è diventata una nave più grande, più veloce, con maggiore capacità e un prezzo contrattuale più elevato rispetto alla C.173 originaria, ma le caratteristiche complessive sono inferiori rispetto al contratto iniziale relativo alla nave C.180.

Tuttavia, le autorità italiane dichiarano che le summenzionate modifiche hanno contribuito solo indirettamente a ritardare la costruzione della nave e che i ritardi sono di fatto imputabili alle conseguenze delle calamità naturali, che hanno determinato lo scioglimento del contratto da parte della ditta di consulenza incaricata della progettazione delle modifiche della nave C.180 (ex C.173).

- (iii) *Incidenza delle calamità naturali (terremoto del 31.10.2002 e alluvione del 23.1.2003 — 25.1.2003)*

Le autorità italiane sottolineano l'entità e le conseguenze delle summenzionate calamità che hanno colpito la regione in cui si trova il cantiere.

Sul piano generale, esse rammentano che in considerazione dell'ampiezza dell'area colpita dalle calamità e dell'elevato rischio per il benessere pubblico e privato, per la Regione è stato dichiarato lo stato di emergenza, con decreto del presidente del Consiglio del 31.10.2002 che stabiliva lo stato di emergenza fino al 30.6.2003, successivamente prorogato fino al 1° febbraio 2004 con decreto del 31.1.2003. Le summenzionate autorità richiamano inoltre l'attenzione della Commissione sul fatto che, successivamente a tali eventi, nel quadro della revisione delle carte degli aiuti a finalità regionale la Commissione ⁽¹¹⁾ ne ha autorizzato la proroga in considerazione dell'incidenza delle calamità naturali che hanno colpito il Molise e Termoli, ossia la zona in cui si trova il cantiere.

Per quanto riguarda il cantiere, le autorità italiane hanno trasmesso informazioni secondo le quali a seguito delle summenzionate calamità naturali, nel periodo dal novembre 2002 al febbraio 2003 il programma di lavoro del cantiere ha subito ritardi dovuti al ritardo iniziale e al successivo scioglimento di numerosi contratti da parte di diversi appaltatori che fornivano al cantiere materiale e servizi essenziali ⁽¹²⁾ per la costruzione della nave C.180 ⁽¹³⁾ (ex C.173).

- (iv) *Sospensione dei lavori sulla nave C.180 (ex C.173) nel 2004*

Nel luglio 2005, rispondendo all'avvio dell'indagine, le

⁽⁸⁾ Relative in particolare alle dimensioni e al numero dei serbatoi, nonché alla lunghezza e alla larghezza della nave.

⁽⁹⁾ Le autorità italiane dichiarano che tali modifiche riguardavano sia la C.173 originaria sia la C.180 (ex C.173) e che erano state concordate tra l'armatore e il cantiere prima della sospensione del contratto nel 2001 a seguito della lettera della Novamar del febbraio 2001 in cui si comunicava che entrambe le navi potevano essere soggette a modifiche. Le summenzionate autorità dichiarano inoltre che i lavori sulla nave C.180 modificata (ex C.173) erano già in corso prima che venisse formalizzato l'atto aggiuntivo al contratto, nel dicembre 2003.

⁽¹⁰⁾ Secondo l'interpretazione data dalle autorità italiane alle decisioni della Commissione n. 691/2003 del 9.7.2003 e n. 727/1993 del 21.12.1993, la tipologia di nave e le modifiche in questione giustificerebbero la deroga per «complessità tecnica» accettata dalla Commissione.

⁽¹¹⁾ Decisione della Commissione C(2004)3344 def. cor. dell'8 settembre 2004 relativa al caso N 147/2004.

⁽¹²⁾ Si tratta dei sottosistemi dello scafo, dei servizi di carpenteria e allestimento della nave, della fornitura di lamiera di acciaio inossidabile, della fornitura e dell'installazione degli impianti elettrici, nonché di servizi di consulenza per la modifica della nave C.173 ai fini dell'aumento della capacità e della potenza della C.173 che sarebbe stata ribattezzata C.180.

⁽¹³⁾ A seguito della risoluzione di tali contratti, il cantiere fu costretto ad invocare la clausola di «forza maggiore» con l'armatore, inducendo quest'ultimo a decidere di abbandonare la costruzione di una delle due navi commissionate al cantiere.

autorità italiane hanno comunicato alla Commissione che era stato completato circa il 66 % della costruzione, ma che il cantiere aveva sospeso la costruzione e la nave era stata varata nell'agosto 2004, in attesa che la Commissione autorizzasse la proroga del termine di consegna. Pertanto, conformemente alla richiesta dell'armatore e del cantiere, si sostiene che la proroga di 10 mesi debba decorrere dalla decisione della Commissione con cui si concede la proroga richiesta.

- (14) Le autorità italiane concludono che i motivi invocati a giustificazione dei ritardi nel caso in oggetto soddisfano il disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma del regolamento sulla costruzione navale e che la proroga di 10 mesi del termine di tre anni per la consegna a decorrere dalla data di adozione della decisione definitiva della Commissione è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato CE.

VALUTAZIONE

- (15) L'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE statuisce che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. Secondo la giurisprudenza costante della Corte di giustizia delle Comunità europee, la distorsione degli scambi sussiste se l'impresa beneficiaria svolge attività economica che comporta scambi tra Stati membri.
- (16) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato statuisce che possono considerarsi compatibili con il mercato comune le categorie di aiuti determinate con decisione del Consiglio adottata a maggioranza qualificata su proposta della Commissione. La Commissione rileva che su tale base giuridica il 29 giugno 1998 il Consiglio ha adottato il regolamento sulla costruzione navale. Benché detto regolamento sia scaduto il 31 dicembre 2003, le sue disposizioni sono ancora applicabili nel quadro della valutazione delle richieste di proroga del termine ultimo di consegna, visto che l'aiuto è basato sul regolamento stesso e che la disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale ⁽¹⁴⁾ non offre indicazioni in merito a tali istanze.
- (17) La Commissione rileva che la questione della proroga del periodo massimo per la consegna è determinante ai fini dell'ammissibilità del contratto alla fruizione degli aiuti al funzionamento, a norma dell'articolo 3 del regolamento sulla costruzione navale. L'aiuto al funzionamento di cui trattasi consiste nel finanziamento mediante fondi statali di una parte dei costi che il cantiere deve di norma sostenere per costruire una nave. A ciò si aggiunga che la costruzione navale è un'attività economica che comporta scambi tra Stati membri. L'aiuto in parola rientra quindi nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato.
- (18) Si rammenta che, in base al regolamento sulla costruzione navale, per «costruzione navale» si intende la costruzione di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma. La nave costruita dai Cantieri Navali Termoli — ovvero una nave petrolchimica — è una nave d'alto mare a propulsione autonoma adibita a servizi marittimi specializzati, ovvero al trasporto di prodotti chimici e petroliferi, ed è quindi soggetta alle disposizioni del predetto regolamento, a norma dell'articolo 1, lettera a).
- (19) L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sulla costruzione navale prevede fino al 31 dicembre 2000 un contributo massimo del 9 % a titolo di aiuto al funzionamento connesso ad un contratto. In base all'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo regolamento il massimale di aiuto applicabile al contratto è costituito dal massimale vigente alla data della firma del contratto definitivo. Ciò non si applica tuttavia alle navi la cui consegna sia avvenuta dopo oltre tre anni dalla firma del contratto. In tali casi il massimale applicabile è lo stesso in vigore tre anni prima della consegna della nave. Il termine ultimo di consegna per una nave, che può ancora beneficiare degli aiuti al funzionamento, era dunque, in linea di principio, il 31 dicembre 2003.
- (20) L'aiuto previsto a favore della nave in esame verrebbe erogato in base all'articolo 3 della legge n. 88 del 16.3.2001, autorizzata dalla Commissione, a titolo di aiuto di Stato n. N 502/00. L'importo erogato sarebbe pari a circa 3,9 milioni di euro per la nave C.180, ossia non più del 9 % del valore del relativo contratto.
- (21) L'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma, terza frase del regolamento sulla costruzione navale recita: «La Commissione può tuttavia concedere una proroga al periodo di tre anni qualora ciò sia giustificato dalla complessità tecnica del progetto di costruzione navale in questione o da ritardi dovuti a perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si ripercuotono sul programma di lavoro di un cantiere e che sono causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa.» La Commissione rileva che l'istanza di proroga è motivata dall'impossibilità dei Cantieri Navali Termoli di ultimare la nave summenzionata a causa di ritardi impreveduti ed esterni all'impresa.
- (22) Il regolamento sulla costruzione navale esige che la proroga del termine ultimo di consegna sia motivata da circostanze (a) eccezionali, (b) imprevedibili ed (c) esterne all'impresa. Devono inoltre essere dimostrate (d) la correlazione causale tra tali eventi e le perturbazioni inattese all'origine del ritardo nonché (e) la durata di tali perturbazioni e la loro (f)

⁽¹⁴⁾ GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11.

natura seria e giustificabile. Nei seguenti punti è riportata la valutazione degli argomenti delle autorità italiane.

(i) *Impatto degli eventi dell'11 settembre 2001*

Riguardo a questo argomento, la Commissione prende atto della imprevedibilità di tali eventi, esterni al cantiere. In conformità a precedenti decisioni della Commissione, tale motivazione non può tuttavia essere accolta nel caso in esame. Infatti, secondo la prassi consolidata della Commissione in materia di decisioni⁽¹⁵⁾ «il rallentamento della crescita economica o il deterioramento della situazione di mercato in relazione ad un tipo di nave non possono essere considerati un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento sulla costruzione navale». Si rammenta che tale motivazione è stata ammessa soltanto per le navi da crociera a causa dell'effetto diretto di tali eventi su quella tipologia di navi, mentre si considera che su altri tipi di navi abbiano un impatto indiretto e un effetto più generico.

Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione rammenta infatti che secondo il rapporto elaborato dall'istituto Clarkson Research nel novembre 2003⁽¹⁶⁾, «I fatti dell'11 settembre 2001 hanno indubbiamente aggravato i problemi dell'economia mondiale già in fase di rallentamento». Inoltre, in merito agli investimenti relativi a navi petrolchimiche di portata lorda inferiore alle 20 000 tonnellate, quale la nave C.180, nel medesimo rapporto di Clarkson Research si legge che: «Nel periodo tra il 1998 e il 2000 non vi è stata molta attività e nonostante la ripresa registrata all'inizio del 2001, i livelli di attività sono nuovamente diminuiti nell'ultimo trimestre del 2001, registrando un andamento analogo a quello rilevato nel resto del settore. Le commesse hanno registrato una notevole ripresa all'inizio del 2002 e da allora il livello è rimasto alquanto sostenuto.»

Inoltre, riguardo all'argomentazione delle autorità italiane che mette in discussione la pertinenza del giudizio della Commissione sull'impatto di tale evento in quanto fondato su una relazione *ex post*, la Commissione osserva, innanzitutto, di essersi fondata su una relazione presentata dalle stesse autorità italiane; in secondo luogo, sottolinea che nell'ambito del procedimento attuale le summenzionate autorità si basano esse stesse su relazioni di fine 2003; infine, la Commissione rileva che nessuna delle ulteriori relazioni cui le autorità italiane fanno riferimento contraddicono la valutazione della Commissione su questo punto.

La Commissione rammenta che la presente valutazione del summenzionato motivo è conforme ad altre decisioni su casi analoghi notificati dall'Italia e concernenti la proroga del periodo di tre anni fissato

per la consegna di navi petrolchimiche e per il trasporto di GPL.

(ii) *Necessità di modificare la nave per conformarsi alle mutate esigenze tecnico-commerciali*

In ordine al secondo argomento, si rileva innanzitutto che le modifiche tecniche sono state effettuate su richiesta dell'armatore per soddisfare mutate esigenze tecnico-commerciali. Inoltre, secondo quanto indicato nell'atto aggiuntivo del 10.12.2003, accluso al contratto originario di costruzione, il cantiere intendeva chiedere all'armatore una dilazione del termine di consegna della nave C.180, accollandosi tutti gli oneri ed i rischi connessi all'eventuale erogazione/concessione dell'aiuto di Stato a favore di quest'ultimo.

La Commissione fa presente che, premesso che l'armatore può sempre chiedere delle modifiche al contratto di costruzione, tali modifiche sono evento non infrequente nel settore della costruzione navale. Siffatti eventi si iscrivono nella normale attività commerciale del cantiere. Tale motivazione non può pertanto essere accolta nel caso di specie.

A fini di completezza, la Commissione rileva inoltre che, nel corso dell'indagine attuale, le autorità italiane hanno spiegato che le modifiche in questione — concernenti entrambe le navi C.173 e C.180 — erano già state segnalate dalla società noleggiatrice statunitense Novamar nella sua lettera all'armatore del febbraio 2001, ed erano state concordate tra il cantiere e l'armatore prima della sospensione del contratto avvenuta nel 2001. Si rileva inoltre che, come dichiarato dalle autorità italiane, nella configurazione originaria la nave C.173 avrebbe dovuto essere costruita molto tempo prima da un altro cantiere che andò in crisi negli anni Novanta e che quindi la nave in questione apparteneva ad una categoria di navi sorpassata da una nuova generazione di navi di maggiori dimensioni e capacità.

Alla luce di quanto precede, appare evidente che le summenzionate modifiche non erano né eccezionali né imprevedibili. Pertanto, la Commissione ritiene che il motivo in questione addotto dall'Italia non possa essere accolto.

(iii) *Incidenza delle calamità naturali che hanno colpito la regione Molise ove è situato il cantiere*

Si riconosce che i moti tellurici, le inondazioni e altre «cause di forza maggiore» costituiscano generalmente una giustificazione ammissibile. Parimenti si riconosce che tali eventi abbiano avuto ripercussioni sull'attività della regione Molise — come attestato dallo stato d'emergenza decretato dal presidente del Consiglio dei ministri — e, potenzialmente, sull'intera attività del cantiere.

⁽¹⁵⁾ Cfr. caso N 99/02 (GU C 262 del 29.10.2002), cantiere Odense — Proroga del termine di tre anni per la consegna di due navi (Danimarca).

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

Tuttavia, ai sensi del regolamento sulla costruzione navale, la proroga del termine di tre anni per la consegna costituisce una deroga alle normali disposizioni che autorizzano la concessione di aiuti al funzionamento connessi al contratto, che a loro volta costituiscono una deroga alle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato. Pertanto, il principio secondo cui le norme in materia di deroga devono essere interpretate in senso restrittivo prevede che debba essere dimostrato il nesso causale diretto tra le circostanze che si sostiene siano all'origine del ritardo e il ritardo stesso subito dalla costruzione della nave. Invece, le informazioni trasmesse alla Commissione, comprese quelle fornite dalle autorità italiane dopo l'avvio dell'indagine formale, hanno carattere piuttosto vago, e fanno riferimento generico alle ripercussioni delle calamità senza dimostrare, quantificandolo, l'impatto preciso di tali eventi sul programma di lavoro del cantiere e sulla costruzione della nave in questione.

La Commissione rileva che, nonostante le esplicite richieste di informazioni e le ampie proroghe dei termini per la risposta, non sono state trasmesse informazioni dettagliate in merito alle ripercussioni di tali calamità sul programma di lavoro generale del cantiere né riguardo al nesso causale preciso in riferimento al programma di lavoro specifico relativo alla nave C.180 (ex C.173). Le autorità italiane hanno infatti trasmesso copia di lettere con cui alcune ditte che fornivano materiale e servizi al cantiere scioglievano i rispettivi contratti; non hanno però documentato in modo circostanziato il nesso causale, né hanno quantificato esattamente il conseguente ritardo sul programma di lavoro del cantiere e sulla costruzione della nave C.180 (ex C.173), al fine di giustificare la richiesta di proroga di 10 mesi del termine di consegna.

(23) Alla luce di quanto precede, la Commissione considera che le circostanze eccezionali sopra descritte non abbiano avuto, sul programma di lavoro specifico relativo alla nave in esame, un impatto tale da giustificare la richiesta proroga di 10 mesi del termine di consegna. Pertanto, i motivi esposti nei punti (i), (ii) ed (iii) non possono essere accolti.

(24) Considerato che non sono stati forniti elementi sostanziali di prova, la proroga non può essere autorizzata sulla base dei motivi addotti.

(iv) *Sospensione dei lavori sulla nave C.180 (ex C.173) nel 2004*

Inoltre, la Commissione osserva che le autorità italiane hanno comunicato che la costruzione della nave C.180 (ex C.173) era stata completata nella misura del 66 % circa, ma che i lavori erano stati sospesi e la

nave varata nell'agosto 2004; esse ritenevano quindi che la proroga di 10 mesi dovesse decorrere dalla decisione con cui la Commissione autorizza la proroga richiesta.

In primo luogo la richiesta presentata dalle autorità italiane affinché la proroga di 10 mesi decorra dalla data della decisione della Commissione non può essere considerata conforme al regolamento sulla costruzione navale, poiché ciò produrrebbe ulteriori ritardi ingiustificati. Si osserva che la decisione di sospendere la costruzione della nave è stata presa dal cantiere sotto la propria responsabilità e che ha determinato un ulteriore ritardo che non trova motivo di giustificazione ai sensi del regolamento sulla costruzione navale.

In secondo luogo, la Commissione rileva che, secondo quanto risulta dalla notifica, la nave C.180 (ex C.173) doveva essere consegnata entro il 31.10.2004. Tuttavia, considerando la richiesta presentata dalle autorità italiane affinché la proroga di 10 mesi decorra dalla decisione della Commissione, in considerazione del fatto che il cantiere aveva varato la nave non completata C.180 (ex C.173) nell'agosto 2004, è evidente che il cantiere non sarebbe riuscito a consegnare la nave neanche entro l'originario periodo di proroga di 10 mesi richiesto.

Pertanto la richiesta delle Autorità italiane deve comunque essere rigettata in considerazione della ingiustificata sospensione dei lavori avvenuta nel 2004.

CONCLUSIONI

(25) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la misura in esame costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato. Le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, anche nel corso dell'indagine formale, hanno confermato i dubbi della Commissione che le cause dei ritardi addotte nella fattispecie non soddisfacessero il disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo comma del regolamento sulla costruzione navale e che quindi la misura in esame non fosse compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato.

Considerate tali conclusioni, la Commissione

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il termine di consegna di tre anni previsto all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1540/98 non può essere prorogato per la nave C.180 (ex C.173) costruita da Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Di conseguenza non può essere data attuazione all'aiuto al funzionamento connesso al contratto per detta nave .

Articolo 2

L'Italia informa la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, dei provvedimenti adottati per conformarsi.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 04 luglio 2006.

Per la Commissione
Neelie KROES
Membro della Commissione
