

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 20 dicembre 2006

relativa all'aiuto di Stato C 5/2006 (ex N 230/2005) a cui la Germania intende dare esecuzione a favore dell'impresa Rolandwerft

[notificata con il numero C(2006) 5854]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2007/255/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Commissione con lettera dell'11 agosto 2006, protocollata lo stesso giorno.

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),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

## I. PROCEDURA

- (1) Con lettera del 19 ottobre 2005, protocollata lo stesso giorno, la Germania ha notificato, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e alla disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale (di seguito «la disciplina») <sup>(1)</sup>, il progetto di concedere un aiuto regionale all'impresa Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG («Rolandwerft»). Con lettera del 16 novembre 2005, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, che la Germania ha fornito con lettera del 23 dicembre 2005, registrata lo stesso giorno. Con lettera del 18 gennaio 2006, registrata lo stesso giorno, la Germania ha modificato l'aiuto notificato.
- (2) Con lettera del 22 febbraio 2006, la Commissione ha informato la Germania della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito all'aiuto in oggetto. La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato la Germania e le altre parti interessate a presentare osservazioni. Osservazioni in merito sono state presentate con lettera del 28 giugno 2006, protocollata lo stesso giorno, dall'Associazione tedesca dell'industria navale (Verband für Schiffbau und Meerestechnik, di seguito «l'Associazione») e, con lettera del 30 giugno 2006, protocollata il 7 luglio 2006, dal beneficiario.
- (3) Tali osservazioni sono state comunicate alla Germania con lettera del 17 luglio 2006. La Germania ha risposto alla

- (4) La Germania ha comunicato la propria risposta in merito all'apertura del procedimento di indagine formale con lettera del 6 aprile 2006, protocollata lo stesso giorno, a cui hanno fatto seguito alcuni allegati, inviati con lettera dell'11 aprile 2006, protocollata il 12 aprile 2006. Il 17 agosto 2006, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, che la Germania ha inviato con lettera del 14 settembre 2006, protocollata il 15 settembre 2006. Con lettera del 20 novembre 2006, protocollata lo stesso giorno, la Germania ha inviato alla Commissione ulteriori informazioni. Il 22 novembre ha avuto luogo un incontro con i rappresentanti della Germania e del cantiere. Dopo tale incontro, con lettera del 24 novembre 2006, protocollata lo stesso giorno, la Germania ha inviato alla Commissione ulteriori informazioni.

## II. DESCRIZIONE

## 1. L'impresa beneficiaria

- (5) L'impresa beneficiaria dell'aiuto è la Rolandwerft, situata a Berne, nella provincia di Wesermarsch, nella regione della Bassa Sassonia (Land Niedersachsen), in Germania, una zona assistita ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE. Il cantiere è situato sul fiume Weser, che sfocia nel mare del Nord, e appartiene al gruppo Hegemann. La Rolandwerft è una società di grandi dimensioni che, sulla base della raccomandazione della Commissione relativa alla definizione delle microimprese e delle piccole e medie imprese <sup>(2)</sup>, non può essere considerata una piccola o media impresa.
- (6) La Rolandwerft produce navi destinate alla navigazione in alto mare, concentrandosi in particolare nella costruzione delle navi feeder, che sono la categoria più piccola delle navi container. Inoltre, il cantiere costruisce tipi speciali di navi, come le RoRo, le LoLo e le navi per il trasporto di automobili. Nel 1999, la Rolandwerft ha reagito al cambiamento della domanda del mercato e ha cominciato a costruire navi più grandi, di lunghezza fino a [...] <sup>(\*)</sup> m, peso fino a [...] t e stazza fino a 850 TEU. Per potere produrre navi più grandi, la Rolandwerft ha dovuto

<sup>(1)</sup> GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11.<sup>(2)</sup> GU C 124 del 20.5.2003, pag. 36.<sup>(\*)</sup> Segreto commerciale.

realizzare un programma di investimenti per l'adeguamento del cantiere allo scopo, per esempio, di ampliare lo shiplift. È stato progettato anche il prolungamento della banchina di armamento, intervento che ha però dovuto essere differito per motivi finanziari. La Rolandwerft si occupa anche della riparazione di navi, che viene effettuata sia a terra che in acqua.

- (7) Le navi vengono realizzate a sezioni nel capannone 3 e in moduli più grandi nel cantiere all'aperto. Le parti terminate sono trasferite, passando per il cantiere esterno, nel capannone 1, dove vengono saldate per formare la nave completa. La nave viene quindi trasferita verso lo shiplift e quindi calata in acqua. Il successivo armamento avviene presso una banchina di armamento adatta a navi fino a 140 m di lunghezza. Il sollevamento delle componenti avviene tramite una gru di banchina da 50 t e una gru da costruzione di 8 t che si spostano lungo il binario della banchina.
- (8) A partire dagli anni '90, la Rolandwerft ha armato due navi alla volta, ad esclusione dei periodi di calo della domanda. La banchina originaria permetteva l'ormeggio diretto delle due navi, all'epoca più corte. Con l'avvio, nel 1999, della costruzione di navi più lunghe, la banchina è diventata troppo corta. Per ragioni finanziarie, la Rolandwerft non ha proceduto subito al prolungamento della banchina, ormeggiando, come soluzione intermedia, la seconda nave parallelamente alla nave immediatamente ormeggiata alla banchina (ormeggio parallelo). Per ogni nave che è stata allestita in questo modo, la Rolandwerft ha dovuto noleggiare per circa [...] volte e per la durata di [...] una gru aggiuntiva e per [...] e per la durata di [...] una piccola gru galleggiante.
- (9) Le riparazioni e gli armamenti effettuati con questo metodo si sono rivelati complessi, costosi e antieconomici, oltre ad essere più rischiosi.

## 2. I progetti di investimento

- (10) Lo scopo dell'aiuto è la promozione di investimenti in cinque diverse componenti del cantiere: il capannone 1, il capannone 3, la banchina 1, le saldatrici automatiche e la costruzione di una nuova banchina. La maggior parte degli investimenti sono già stati realizzati. Gli aiuti sono stati richiesti prima dell'inizio degli investimenti.
- (11) Secondo le indicazioni delle autorità tedesche, gli investimenti prevedono la creazione di 35 posti di lavoro presso la Rolandwerft. Precedentemente, una parte della produzione veniva appaltata a un'impresa siderurgica di [...] che produceva sezioni di prua per la Rolandwerft. Gli investimenti permetteranno alla Rolandwerft di reintegrare la produzione delle sezioni di prua nel proprio processo di produzione.

### Capannone 1

- (12) Grazie agli investimenti, il capannone 1 dovrebbe venire allungato di 55 m. La Commissione è stata informata che attualmente una buona parte delle attività di costruzione

avviene all'aperto. Dopo la realizzazione dei progetti di investimento, quasi tutti i lavori potrebbero essere svolti nel capannone.

### Capannone 3

- (13) Il capannone 3 contiene gli impianti di costruzione delle sezioni. Originariamente, il portone del capannone era largo solamente 17,4 m, mentre le navi prodotte dalla Rolandwerft hanno tipicamente una larghezza di 22,2 m. Di conseguenza, le sezioni non venivano prodotte secondo l'allineamento previsto per l'assemblaggio, ma dovevano essere costruite obliquamente, in modo da potere poi essere trasportate attraverso il portone. Infine, le sezioni dovevano essere ruotate di 90°, con l'aiuto di un'autogrù, per potere essere saldate alle sezioni vicine. Tale procedura era lunga e onerosa. A causa delle dimensioni ristrette del portone, anche la profondità delle sezioni era limitata e la Rolandwerft era costretta a produrre un numero di sezioni maggiore di quanto effettivamente necessario. Per rimediare a tale situazione, il portone ha dovuto essere allargato. Questa parte del progetto è stata realizzata nel 2004.
- (14) Un'altra parte del progetto di investimento che è stata realizzata nel 2004 ha riguardato l'ampliamento del capannone lungo l'asse nord-ovest, ovvero verso la parte del capannone in cui le sezioni vengono saldate in moduli. Grazie a tale intervento, tutte le operazioni di saldatura possono essere realizzate nel capannone, indipendentemente dalle condizioni atmosferiche. Anche il tracciato dei binari delle gru è stato allungato fino a raggiungere la nuova parte del capannone di costruzione delle sezioni.
- (15) Le singole sezioni vengono costruite su taccate, che sono utilizzate anche per il loro trasporto. Poiché dal 1999 la Rolandwerft costruisce navi più grandi, il vecchio sistema di taccate non era più adeguato. Inoltre, prima della saldatura, le sezioni dovevano venire accuratamente allineate. Prima dell'investimento, veniva utilizzata un'autogrù, con notevole dispendio di tempo e risorse. Per questa ragione, nel 2004 il cantiere ha investito nell'acquisto di moderne taccate idrauliche, che hanno permesso di facilitare notevolmente l'operazione di allineamento delle sezioni.
- (16) Un ulteriore progetto di investimento, avviato nell'agosto 2005, riguarda l'ampliamento del capannone 3 lungo l'asse sud-est affinché le operazioni non debbano più essere realizzate all'aperto.

### Prolungamento del tracciato dei binari per le gru sulla banchina

- (17) Il progetto di investimento comprende anche il prolungamento di 96 m del tracciato dei binari per le gru sulla banchina originaria. Tale banchina è lunga 200 m. Prima del prolungamento poteva essere armata tramite gru solamente la metà circa della nave. Per l'altra metà, la Rolandwerft doveva utilizzare [...] autogrù. Il binario per la gru è stato prolungato in modo tale che la nave possa essere armata utilizzando la gru per tutta la sua lunghezza. Anche tali investimenti sono stati realizzati nel 2004.

*Acquisto di saldatrici automatiche*

- (18) Nel 2004, l'impresa ha inoltre investito nell'acquisto di saldatrici automatiche, con le quali le operazioni di saldatura possono essere realizzate automaticamente e più rapidamente.

*Costruzione di una nuova banchina e acquisto di una nuova gru*

- (19) Il progetto di investimento per il 2005 e il 2006 comprende la costruzione di una nuova banchina di armamento; la banchina originaria deve pertanto essere allungata di circa 180 m. Per la costruzione della banchina di armamento sono necessarie, tra le altre, le seguenti misure: dragaggio del fondo del fiume, colmata del terreno interessato e collegamento con la rete stradale. Inoltre, il tracciato del binario per le gru deve essere allungato di altri 150 m circa, deve essere acquistata e installata una nuova gru da 35 t e deve essere assicurato l'allacciamento alle reti di fornitura di servizi (elettricità, acqua, ecc.). I relativi lavori sono iniziati nell'agosto 2005.

- (20) La ragione di questo progetto di investimento va ricercata nella decisione del 1999 di costruire navi più grandi. Allo stesso tempo. Il cantiere ha investito nell'ampliamento dello shiplift per adeguamento agli impianti. Secondo quanto affermato dal beneficiario, gli investimenti nella banchina sono stati rimandati per due motivi principali: in primo luogo, le risorse finanziarie disponibili erano risultate più urgentemente necessarie per la società Peene-Werft, anch'essa appartenente al gruppo Hegemann, che all'epoca aveva intrapreso un'ampia ristrutturazione. A causa della recessione del mercato, durata alcuni anni, si sono esaurite le risorse a disposizione per completare le misure di investimento relative alla Rolandwerft. In secondo luogo, tali investimenti potevano essere rimandati senza gravi conseguenze, in quanto l'armamento e la riparazione di due navi ormeggiate parallelamente erano tecnicamente possibili (anche se economicamente poco vantaggiosi).

- (21) Un ulteriore vantaggio del progetto di investimento è che la nuova banchina permetterà in futuro al cantiere di partecipare alle gare di appalto per la costruzione e la riparazione di navi della marina militare. A causa dei rischi collegati all'azione contemporanea su due navi ormeggiate parallelamente, la Rolandwerft non ha finora potuto realizzare lavori di costruzione e riparazione per la marina tedesca. A causa di tali rischi, la marina tedesca si era rifiutata di appaltare lavori alla Rolandwerft, anche se quest'ultima appartiene al gruppo di cantieri che possono fare domanda per appalti di questo tipo.

- (22) I costi del progetto si aggirano sui 13 milioni di EUR e sono così suddivisi:

(EUR)

1	Ampliamento del capannone 1	[...]
	Capannone 3	
2	Ampliamento lungo l'asse nord-ovest, prolungamento del binario delle gru, ampliamento del portone	[...]

3	Modernizzazione delle taccate	[...]
4	Ampliamento lungo l'asse sud-est	[...]
5	Prolungamento del binario per le gru	[...]
6	Acquisto di saldatrici automatiche	[...]
	Costruzione di una nuova banchina e acquisto di una nuova gru	
7	Costruzione di una nuova banchina	[...]
8	Acquisto di una nuova gru	[...]
	<b>Totale</b>	<b>13 000 000</b>

**3. L'aiuto progettato**

- (23) La Germania intende concedere alla Rolandwerft un aiuto di Stato di 1,56 milioni di EUR. Poiché il costo complessivo del progetto è pari a 13 milioni di EUR, l'intensità dell'aiuto corrisponde al 12 %. L'aiuto viene concesso sulla base di un regolamento regionale che istituisce un regime di aiuti<sup>(3)</sup>. Gli aiuti sono stati richiesti prima dell'inizio degli investimenti.
- (24) L'aiuto viene concesso dalla regione della Bassa Sassonia (Land Niedersachsen) tramite la Nbank di Hannover.

**III. MOTIVI CHE GIUSTIFICANO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE**

- (25) Il procedimento d'indagine formale è stato avviato poiché la Commissione aveva dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con la disciplina. La Commissione dubitava che gli investimenti nella nuova banchina di armamento potessero essere considerati investimenti in impianti esistenti.
- (26) Inoltre, la Commissione temeva che gli investimenti della Rolandwerft potessero portare all'aumento della capacità produttiva del cantiere, rendendoli incompatibili con la disciplina settoriale e con il mercato comune.

**IV. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

- (27) La Commissione ha ricevuto le osservazioni del beneficiario (Rolandwerft) e dell'Associazione tedesca dell'industria navale (Verband für Schiffbau und Meerestechnik, di seguito «l'Associazione»).

**4.1. Osservazioni del beneficiario (Rolandwerft)**

- (28) Secondo le dichiarazioni del beneficiario, il progetto di investimento non accresce la capacità produttiva del cantiere. Il beneficiario osserva che ogni aumento della produttività ha come conseguenza l'aumento della capacità degli impianti esistenti in questione. Questo non significa però necessariamente che anche la capacità complessiva del cantiere aumenti. Nel caso della Rolandwerft, gli investi-

<sup>(3)</sup> 34° piano quadro di interesse comune «Miglioramento delle strutture economiche regionali» (caso n. N641/2002, decisione della Commissione del 2 aprile 2003)

menti hanno sicuramente portato all'aumento della produttività, ma non produrranno alcun aumento della capacità complessiva del cantiere. Al contrario, l'aumento della produttività sarà assorbito dall'aumento delle attività produttive interne, che in precedenza venivano appaltate. La produzione, espressa in CGT (compensated gross tonnes), non aumenterà.

- (29) Il beneficiario ha presentato una serie di dati relativi alle navi prodotte negli ultimi anni e al registro degli ordini del cantiere. Nel 2004, la Rolandwerft ha prodotto [...] navi, per un totale di [...] CGT. Per il 2006, è prevista la costruzione di [...] navi, corrispondenti a una capacità di [...] CGT. Per il 2007 e il 2008, la società punta a una produzione annua di [...] CGT.
- (30) Il beneficiario ha spiegato che in passato il cantiere aveva occasionalmente acquistato presso altre imprese sezioni di navi o interi scafi. Tuttavia, il volume della produzione della Rolandwerft non può aumentare tramite l'acquisto di scafi o sezioni di nave presso fornitori esterni poiché l'armamento delle navi prevede sempre un certo tempo e gli impianti esistenti non permettono l'armamento efficace di un maggior numero di navi. Per esempio, nel capannone esistente è possibile costruire solamente una nave alla volta. L'assemblaggio di una nave nel capannone 1 richiede circa [...] settimane.
- (31) Il beneficiario ha presentato informazioni sulla produzione nel cantiere, secondo le quali il cantiere è già utilizzato al massimo delle potenzialità e non sarà possibile, dopo la realizzazione del progetto di investimento, produrre un numero maggiore di navi. Secondo tali dati, il cantiere è limitato a una capacità complessiva compresa tra circa [...] e [...] CGT, che poteva essere raggiunta già prima dell'attuazione del progetto di investimento, subappaltando una parte dei lavori.
- (32) Il beneficiario spiega che il cantiere, grazie al progetto di investimento, si troverebbe nella situazione di potere partecipare alle gare di appalto per la costruzione e la riparazione di navi della marina militare. Fino ad oggi, il cantiere non ha avuto tale possibilità, perché i lavori avrebbero dovuto essere realizzati tramite ormeggio parallelo delle navi. Il volume di produzione in CGT diminuirebbe rispetto al livello attuale poiché le navi della marina militare non sono considerate come navi della marina mercantile. Il beneficiario conclude che anche se la Commissione non divide il parere della Germania che la disciplina degli aiuti di Stato non vieta gli aiuti agli investimenti per progetti di aumento della produzione, ciò è irrilevante ai fini della valutazione dell'ammissibilità degli aiuti alla Rolandwerft, in quanto la capacità non aumenta.
- (33) Il beneficiario precisa che gli investimenti riguardano esclusivamente impianti esistenti. In particolare, l'investimento relativo al prolungamento della banchina, che permetterà di equipaggiare due navi direttamente dalla banchina, non rappresenterebbe un investimento in un nuovo impianto. Già adesso il cantiere può armare

contemporaneamente due navi ormeggiate parallelamente. Il beneficiario sottolinea che tale metodo di lavoro comporta rischi elevati e che la marina si è rifiutata per questa ragione di appaltare lavori alla Rolandwerft. Il progetto di investimento riguarda la trasformazione della banchina esistente, per aumentarne la produttività. Il beneficiario ha presentato informazioni su quante settimane all'anno è stato usato tale metodo di lavoro e su come sarà utilizzato in futuro.

- (34) Il beneficiario spiega inoltre che il prolungamento del tracciato del binario per le gru e l'installazione di una gru serviranno a evitare l'utilizzo inefficace e dispendioso di autogrù e gru galleggianti, che vengono attualmente utilizzate per l'armamento in parallelo delle navi. L'armamento della seconda nave direttamente dalla banchina, che l'investimento proposto renderebbe possibile, produrrebbe l'aumento dell'efficienza in termini di costi e della produttività.

#### 4.2. Osservazioni dell'Associazione (German Shipbuilding and Ocean Industries Association)

- (35) L'Associazione ritiene che i dubbi della Commissione relativi al possibile aumento della capacità non possono essere dedotti dalla disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale e che essi non sono nemmeno giustificati dall'attuale situazione del mercato, in particolare perché l'aiuto proposto non comporta una distorsione della concorrenza.
- (36) L'Associazione sostiene inoltre che negli ultimi anni l'orientamento politico della Comunità nell'ambito degli aiuti di Stato alla costruzione navale è cambiato. La disciplina non contiene clausole che vietino la concessione di aiuti agli investimenti per l'aumento della capacità. L'Associazione conclude che clausole di questo tipo non sono più ritenute opportune e spiega che le norme settoriali un tempo contenute nella disciplina vengono, nella misura del possibile, abbandonate. La questione della capacità è menzionata solamente a proposito degli aiuti per la chiusura. Altri tipi di aiuti, per esempio gli aiuti per la ristrutturazione, rientrano nelle disposizioni generali relative agli aiuti di Stato.
- (37) L'Associazione sostiene inoltre che un'interpretazione restrittiva delle disposizioni sarebbe contraria all'iniziativa LeaderSHIP 2015, che fa parte dell'attuazione della strategia di Lisbona. La competitività e la produttività dell'economia aumenteranno grazie agli investimenti nella ricerca, nello sviluppo e nell'innovazione e ciò rende necessari gli investimenti in moderni impianti di produzione. Se gli aiuti di Stato non potessero essere associati all'aumento delle capacità, ciò sarebbe contrario allo scopo dell'iniziativa LeaderSHIP 2015, in particolare per quanto riguarda il consolidamento e il miglioramento della posizione in determinati segmenti di mercato. Uno di questi settori è il mercato delle piccole e medie navi container, nel quale l'Europa ha ancora un'ottima posizione rispetto alla Corea e alla Cina.

- (38) L'Associazione ritiene che gli investimenti proposti non falsino la concorrenza. Attualmente non si segnalano casi di sovraccapacità perché il mercato mondiale delle costruzioni navali sta attraversando un periodo di sviluppo. La domanda continua ad essere favorevole, mentre per il 2008/09 è prevista una leggera flessione. Se il commercio mondiale cresce, si intensifica anche il traffico marittimo. Ciò è vero soprattutto per la spedizione di prodotti industriali su navi container. La domanda di navi più grandi (5 000-8 000 TEU) che non riescono ad entrare nei piccoli porti cresce e ciò porta all'aumento della domanda di piccole navi feeder, che servono per la distribuzione finale dei container. La Rolandwerft può produrre navi di stazza fino a 900 TEU.
- (39) Secondo quanto afferma l'Associazione, le navi feeder rappresentano un importante segmento di attività dei cantieri navali tedeschi. Tuttavia, i principali concorrenti sono i cantieri cinesi, che con il 42,5 % dei contratti mondiali sono i leader indiscussi del mercato. La Germania occupa il secondo posto, con il 26,8 % dei contratti.
- (40) Nel segmento delle navi fino a 900 TEU, esistono, secondo quanto dichiara l'Associazione, pochissimi concorrenti europei, che sono soprattutto localizzati in Germania e nei Paesi Bassi. L'Associazione vede in questo segmento notevoli potenzialità di crescita. Se i cantieri cinesi offriranno le loro navi a prezzi inferiori, i cantieri tedeschi ed europei riusciranno a mantenere la propria posizione di mercato solamente a condizione di garantire un'elevata qualità e di aumentare costantemente la produttività.
- (41) L'Associazione sottolinea inoltre che la Cina e il Vietnam aumenteranno la capacità produttiva e quindi la quota di mercato. Ciò dimostra che nel settore delle costruzioni navali la concorrenza riguarda molto più lo scacchiere mondiale che non l'Europa.
- V. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ TEDESCHE**
- (42) Nelle sue osservazioni relative all'apertura del procedimento di indagine formale, la Germania sostiene che il punto 26 della disciplina non contiene disposizioni relative alla capacità. In particolare, tale punto non stabilisce che gli aiuti agli investimenti per progetti di aumento delle capacità sono incompatibili. La Germania sottolinea inoltre che l'aumento della produttività dell'industria delle costruzioni navali è uno dei principali obiettivi della politica dell'Unione europea relativa a tale settore. Essa cita l'iniziativa LeaderSHIP 2015, il cui obiettivo è il miglioramento della competitività dei cantieri europei e la riduzione del pregiudizio subito dall'industria europea in seguito al sovvenzionamento della costruzione navale in Asia. Le autorità tedesche ritengono che tale obiettivo possa essere raggiunto solamente aumentando la produttività.
- (43) La Germania sostiene che sulla base del punto 3 della disciplina non si può dedurre che per la valutazione della compatibilità con il mercato comune debba essere presa in considerazione l'incidenza del progetto di investimento sulle capacità. Inoltre, il mercato delle costruzioni navali non è più definito dalle peculiarità in cui al punto 3 della disciplina; al contrario, oggi esso è caratterizzato soprattutto da un alto livello di nuovi ordini, prezzi alti e carenze di capacità.
- (44) La Germania sottolinea che negli ultimi decenni la quota di mercato dell'industria navale europea è diminuita, mentre, grazie ai sovvenzionamenti statali, quelle di Giappone, Corea e Cina sono aumentate. Al punto 3, lettera c), della disciplina, tale sovvenzionamento viene citato come uno dei fattori di cui tenere conto. I cantieri europei devono quindi impegnarsi al massimo per aumentare la propria produttività.
- (45) La Germania ritiene che l'aumento della produttività aumenti automaticamente la produzione degli impianti. L'aumento della produttività richiesto dalla disciplina non può però implicare che le stesse quantità siano prodotte con un minore input, ovvero con minore spesa. La Germania sottolinea infine gli obiettivi degli aiuti regionali, che devono contribuire allo sviluppo regionale e alla creazione di posti di lavoro. In questo senso, l'aumento della produttività non dovrebbe quindi avere come conseguenza la contrazione dei posti di lavoro.
- (46) Per quanto riguarda la situazione del mercato, la Germania sostiene che il traffico merci aumenta e che per quanto riguarda le navi container è osservabile una tendenza ad utilizzare navi più grandi. Già ora esistono navi di stazza di 5 000 TEU, ma nelle nuove previsioni si parla di navi di stazza di 8 000 TEU. Poiché tali le navi di questo tipo riescono ad entrare solamente in pochi porti, saranno necessarie navi più piccole per consegnare il carico. Per questo motivo, la grande domanda di navi feeder di 850 TEU, come quelle che costruisce la Rolandwerft, non diminuirà.
- (47) La Germania illustra inoltre i progetti di investimento e fornisce immagini per illustrare le misure e la situazione del cantiere.
- (48) L'ampliamento del capannone 1 permetterà al cantiere di produrre una nave completa nel capannone, cosa che è attualmente impossibile. Con la copertura di tutte le zone di produzione, i lavori diventeranno più produttivi e più efficienti.
- (49) La Germania chiarisce inoltre che una nave ormeggiata alla banchina 1 occupa attualmente solamente due terzi della banchina. La parte sud della banchina che non viene utilizzata sarà prolungata. Ciò non comporta la costruzione di un nuovo impianto, ai sensi della disciplina. Non appena prolungata la banchina, questa sarà equipaggiata con una gru, che sostituirà l'autogrù impiegata attualmente.
- (50) La Germania osserva che tra il 2003 e il 2005 la sistemazione parallela delle navi è stata utilizzata [...] volte all'anno, comprese le consegne. La Germania sottolinea nuovamente che le navi precedentemente ormeggiate in parallelo saranno sistemate una dietro l'altra nella nuova banchina. La nuova banchina sarà utilizzata, nel corso dell'anno, approssimativamente per la stessa durata dei lavori eseguiti negli ultimi anni. La Germania precisa poi che l'armamento della seconda nave ormeggiata comporta rischi maggiori, in quanto l'indispensabile gru galleggiante deve essere sistemata in mezzo al fiume Weser. In futuro, non verranno più armate navi ormeggiate in seconda fila rispetto alla banchina 1.

- (51) Secondo la Germania, il prolungamento della banchina di armamento, tramite il quale sarà possibile equipaggiare una seconda nave direttamente dalla banchina, non può essere paragonato alla costruzione di un nuovo impianto, trattandosi solamente di un trascurabile prolungamento della banchina esistente. Anche senza il progetto di investimento, la banchina è già più lunga di una nave feeder e il cantiere può comunque già equipaggiare due navi più corte contemporaneamente.
- (52) La Germania sostiene che la Rolandwerft dispone già della possibilità di armare due navi contemporaneamente, anche se una delle due risulta in seconda fila. Poiché la seconda nave non è direttamente raggiungibile dalla gru della banchina, devono essere utilizzate autogrù o gru galleggianti. Dopo il prolungamento della banchina, i lavori diventeranno significativamente più efficaci, poiché la nave potrà essere equipaggiata direttamente dalla banchina. La Germania sostiene inoltre che la Marina militare tedesca, a causa dell'armamento parallelo utilizzato dalla Rolandwerft, si rifiuta di affidare lavori alla società.
- (53) La Germania sostiene che il trasferimento della nave in doppia fila nel prolungamento di una banchina già esistente non rappresenta la costruzione di un nuovo impianto, ma piuttosto una misura di potenziamento della produttività, nel senso che le due navi verrebbero così ad essere non più parallele bensì una dietro l'altra. La nuova gru, che verrà installata sulla nuova banchina, sostituisce le autogrù e le gru galleggianti che sono utilizzate attualmente. La nuova gru permetterà di rendere più efficace il lavoro.
- (54) La Germania sottolinea che la misura è necessaria in quanto l'armamento di una nave in seconda fila è dispendioso dal punto di vista del tempo e delle risorse. Inoltre, il progetto della Rolandwerft permetterebbe alla società di partecipare alle gare d'appalto per la riparazione e la trasformazione delle navi della Marina militare tedesca.
- (55) La Germania precisa inoltre che originariamente la Rolandwerft costruiva navi più piccole e che quindi potevano essere ormeggiate alla banchina due navi allo stesso tempo. La domanda del mercato si è però concentrata sempre più su navi più lunghe e più larghe e due navi di questo tipo non possono essere ormeggiate alla banchina una dietro l'altra. Il cantiere ha quindi cominciato, per quanto riguarda l'armamento e la riparazione delle navi, ad ormeggiare una seconda nave alla nave ormeggiata direttamente alla banchina. Il prolungamento della banchina rappresenta pertanto solamente un adeguamento dell'impianto di armamento alla maggiore lunghezza delle navi.
- (56) La Germania sostiene che in passato la Rolandwerft ha collaborato occasionalmente con la Peene-Werft, equipaggiando scafi prodotti da tale società. Negli ultimi tempi, la Rolandwerft ha però prodotto integralmente le proprie navi. La Germania chiarisce che gli interventi di riparazione non possono aumentare se viene mantenuto l'attuale volume di costruzione. Una parte degli interventi di riparazione viene realizzata a terra, nel cantiere all'aperto che viene utilizzato per la produzione di nuove navi.
- (57) La Germania afferma inoltre che la nuova gru non sarà utilizzata solamente sulla nuova banchina, ma anche per l'ottimizzazione del sollevamento dei carichi sulla banchina originaria, dove contribuirà ad aumentare la forza portante.
- (58) La Germania aggiunge che l'Associazione sostiene tale punto di vista. La Germania ritiene che le osservazioni dell'Associazione importanti in quanto rappresentano gli interessi politici ed economici del settore dei trasporti marittimi tedeschi, del settore dei cantieri navali tedeschi e dei relativi fornitori. Inoltre, l'Associazione, in quanto rappresentante di diversi gruppi di interesse, dispone delle più recenti informazioni sul mercato. Se l'Associazione conclude che l'aiuto proposto alla Rolandwerft non arreca pregiudizio all'industria tedesca delle costruzioni navali, la Commissione deve tenerne conto. La Germania sostiene inoltre che la Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione negativa in merito all'aiuto.
- (59) Per quanto riguarda le osservazioni dello stesso beneficiario, la Germania sottolinea che la Rolandwerft sostiene che il progetto di investimento non produrrà un aumento di capacità. La Germania conferma di ritenere questa questione irrilevante ai fini della valutazione dell'ammissibilità dell'aiuto.

## VI. VALUTAZIONE

### 6.1. Esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE

- (60) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. Secondo la giurisprudenza costante delle Corti europee, la condizione dell'incidenza sugli scambi è soddisfatta se l'impresa beneficiaria svolge un'attività economica che dà luogo a scambi tra gli Stati membri.
- (61) La sovvenzione è concessa dalla regione Bassa Sassonia (Land Niedersachsen) ed è quindi imputabile allo Stato. Tale sovvenzione procura alla Rolandwerft un vantaggio che non avrebbe ottenuto sul mercato. La Rolandwerft produce navi destinate alla navigazione marittima. Trattandosi di prodotti di questo tipo, la misura minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri. La sovvenzione risulta quindi qualificabile come aiuto di Stato e costituisce aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e deve pertanto essere valutata.

### 6.2. Deroghe a norma dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE

- (62) L'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE prevede deroghe al divieto generale di cui al paragrafo 1.
- (63) Per la valutazione degli aiuti alle costruzioni navali la Commissione ha pubblicato la disciplina in materia. Tale disciplina stabilisce una serie di disposizioni speciali che si applicano all'industria delle costruzioni navali, se e nella misura in cui le peculiarità del settore delle costruzioni

navali rendono necessario un trattamento speciale. Conformemente alla disciplina, l'espressione «costruzione navale» indica la costruzione, nella Comunità, di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma. La «riparazione navale» indica la riparazione o la revisione, nella Comunità, di navi d'alto mare a propulsione autonoma. L'attività della Rolandwerft rientra in queste definizioni e gli aiuti in questione devono essere valutati alla luce della disciplina. La Rolandwerft non produce pescherecci per la Comunità. Secondo gli Orientamenti per l'esame degli aiuti di Stato nel settore della pesca e dell'acquacoltura<sup>(4)</sup>, i cantieri non possono ricevere aiuti per la costruzione di pescherecci per la Comunità.

(64) Al punto 26 della disciplina si afferma che «gli aiuti regionali alla costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune solo se [...] sono erogati per investimenti volti a migliorare o modernizzare i cantieri esistenti, senza che sussistano connessioni con la ristrutturazione finanziaria degli stessi, allo scopo di aumentare la produttività degli impianti esistenti».

(65) L'intensità degli aiuti non può superare il 12,5 % nelle regioni di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE o, se minore, la soglia massima applicabile per gli aiuti regionali. Nel caso in oggetto, si applica la soglia del 12,5 %. Inoltre, l'aiuto deve limitarsi a sostenere le spese ammissibili ai sensi degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale di applicazione<sup>(5)</sup>.

*Investimenti relativi all'ampliamento del capannone 1 e del capannone 3, al prolungamento del binario per le gru sulla banchina 1 e alle saldatrici automatiche*

(66) Le misure di investimento in oggetto mirano a razionalizzare il processo produttivo della Rolandwerft, migliorando gli impianti e ricoprendo le zone di lavoro precedentemente situate all'aperto. Tali misure possono quindi essere considerate investimenti volti a migliorare o modernizzare i cantieri esistenti.

(67) Una parte del progetto riguarda l'ampliamento del capannone 1 e del capannone 3 verso nord-ovest e verso sud-est. La Commissione ritiene che tali ampliamenti dei capannoni riguardino impianti esistenti. Il progetto, in effetti, non prevede la costruzione di un nuovo capannone. L'ampliamento permetterà semplicemente che le attività di costruzione navale che si svolgevano all'aperto possano svolgersi nel capannone.

(68) I restanti investimenti relativi al capannone 3 — il prolungamento del binario per la gru, l'allargamento del portone e la modernizzazione delle taccate — sono parimenti considerati investimenti relativi ad impianti esistenti. La Commissione ritiene inoltre che anche nei casi del prolungamento del binario per la gru sulla banchina 1 e delle saldatrici automatiche si tratti di investimenti in

impianti esistenti. Tale punto di vista è già stato espresso dalla Commissione nella sua decisione di apertura del procedimento di indagine formale.

(69) La Commissione osserva inoltre che gli investimenti hanno come obiettivo l'aumento della produttività di impianti esistenti. L'ampliamento dei capannoni comporterà un aumento della produttività, in quanto tutti i lavori potranno essere eseguiti indipendentemente dalle condizioni atmosferiche. L'allargamento del portone del capannone 3 comporta un'evidente riduzione dei costi, poiché le sezioni delle navi non dovranno più essere ruotate e potranno essere prodotte sezioni più profonde. Lo stesso vale i) per il prolungamento del binario per le gru nel capannone 3 e sulla banchina 1, grazie ai quali potrà essere evitato l'utilizzo di [...] autogrù, ii) per l'acquisto di taccate idrauliche, grazie alle quali l'allineamento manuale delle singole sezioni tramite autogrù diventerà superfluo, e iii) l'acquisto di saldatrici automatiche, grazie alle quali diminuirà il dispendio di risorse e di tempo legato alla saldatura manuale.

(70) Mentre il progetto di finanziamento inciderà in misura evidente sulla produttività, gli effetti sulla capacità saranno ridotti, in quanto non si prevedono nuovi impianti e in quanto l'eventuale aumento della capacità sarà solamente una conseguenza dell'aumento della produttività degli impianti esistenti. Il beneficiario precisa inoltre che l'aumento della produttività non comporterà alcun aumento della capacità espressa in CGT, poiché l'aumento della produttività degli impianti sarà assorbito dall'aumento della produttività interna, conseguenza dell'incorporazione di lavori in precedenza appaltati ad altre imprese. La Commissione ritiene pertanto che non vi sarà un aumento sproporzionato della capacità.

(71) La Commissione conclude che le misure da 1 a 6 di cui alla tabella del considerando 22 possono essere considerate investimenti volti a migliorare o modernizzare un cantiere esistente per aumentare la produttività di impianti esistenti. I relativi costi pari a 8 360 000 EUR sono pertanto considerati costi ammissibili.

*Costruzione di una nuova banchina e acquisto di una nuova gru*

#### Modernizzazione

(72) Le misure 7 e 8 della tabella di cui al considerando 22 riguardano la costruzione di una nuova banchina e l'acquisto di una nuova gru. La Commissione ritiene che tali investimenti possano essere considerati volti a migliorare o modernizzare il cantiere per due motivi. In primo luogo, già prima del progetto di investimento la Rolandwerft allestiva e riparava due navi contemporaneamente, ormeggiando una nave alla nave direttamente ormeggiata alla banchina. Questo modo di procedere si è rivelato inefficiente e dispendioso. Grazie agli investimenti, entrambe le navi potranno essere ormeggiate direttamente alla banchina e l'armamento potrà essere effettuato in condizioni migliori. In secondo luogo, gli investimenti in

<sup>(4)</sup> GU C 229 del 14.9.2004, pag. 5.

<sup>(5)</sup> GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

oggetto sono gli ultimi di una serie di investimenti cominciati nel 1999, volti all'adeguamento del cantiere alla costruzione di navi più grandi. Il cantiere aveva riorganizzato la propria produzione poiché la domanda era passata da navi feeder significativamente più piccole alle navi feeder che la Rolandwerft costruisce oggi. La Commissione ritiene che l'adeguamento della produzione alla domanda del mercato possa essere considerato una misura di modernizzazione.

#### Obiettivo dell'aumento della produttività degli impianti esistenti

- (73) L'obiettivo degli investimenti è anche l'aumento della produttività degli impianti esistenti. L'armamento delle navi a partire dalla banchina originaria diventa più economico, poiché le navi non sono più ormeggiate una accanto all'altra e la nave ormeggiata alla banchina non deve più essere attraversata. Sebbene si possa affermare che la nuova banchina non sia solamente un trasferimento di un impianto già esistente, la Commissione ritiene che la costruzione della nuova banchina di armamento porterà all'aumento della produttività della banchina originaria.
- (74) Anche la seconda gru, che verrà installata sulla banchina allungata, produrrà un aumento della produttività della banchina originaria. La forza portante delle due gru sarà di 85 t, rispetto alle 50 t precedenti. Le due gru della banchina potranno quindi sollevare carichi per i quali era in precedenza necessaria una gru galleggiante. Dopo gli investimenti, la gru galleggiante risulterà necessaria solamente per inserire il motore delle navi. Tutte le altre operazioni di sollevamento potranno essere realizzate dalle due gru della banchina prolungata. In secondo luogo, la gru originaria verrà utilizzata frequentemente in un piccolo cantiere all'aperto situato immediatamente dietro la banchina. Dopo gli investimenti, la seconda gru potrà essere utilizzata quando la prima sarà impegnata in tale cantiere all'aperto. I lavori di armamento non saranno pertanto più interrotti in tali fasi.
- (75) La Commissione conclude quindi che l'obiettivo degli investimenti è l'aumento di produzione degli impianti esistenti sul cantiere.

#### Effetti sulla capacità

- (76) La Commissione ritiene inoltre che gli investimenti non produrranno un aumento sproporzionato della capacità.
- (77) In primo luogo, la Commissione nota che da 15 anni la Rolandwerft arma due navi contemporaneamente. L'armamento delle navi in seconda fila era stato pensato come soluzione temporanea fino alla realizzazione degli investimenti relativi alla banchina. Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania, il fatto che tale soluzione sia stata mantenuta per un tempo così lungo è direttamente imputabile alla situazione eccezionale del mercato e alle circostanze eccezionali del cantiere. Il gruppo Hegemann, proprietario del cantiere, aveva deciso di investire le risorse disponibili nella Peene-Werft, in via prioritaria. Dopo la

conclusione del progetto di ristrutturazione della Peene-Werft, avvenuta nel 2005 e a causa della ripresa del mercato, il gruppo Hegemann si è trovato nella condizione di poter portare a termine il progetto di modernizzazione della Rolandwerft. Poiché negli ultimi 15 anni (con alcune interruzioni dovute al calo della domanda) il cantiere ha armato due navi contemporaneamente, la Commissione non ha motivi per ritenere che nel periodo precedente agli investimenti la Rolandwerft abbia avuto la capacità di armare una sola nave per volta.

- (78) Da un punto di vista tecnico, esistono «strette» nelle tappe della produzione, localizzate nei capannoni e nel cantiere all'aperto, che impediscono alla Rolandwerft di intensificare la produzione di nuove navi e le attività di riparazione. I capannoni e il cantiere all'aperto sono già utilizzati al massimo delle possibilità e non esistono quindi margini di aumento della produzione. Per quanto riguarda gli interventi di riparazione del cantiere, la Germania ha chiarito che circa il 50 % del lavoro di riparazione viene realizzato a terra, nel cantiere all'aperto e che la capacità di quest'ultimo viene già utilizzata per la produzione di navi nuove. Nuovi interventi di riparazione possono quindi essere svolti al posto della costruzione di nuove navi e non in aggiunta a tale attività. La stessa argomentazione è valida per la trasformazione di navi. Poiché gli investimenti in oggetto non riguardano le «strette», la capacità di costruzione, riparazione o trasformazione non potrà aumentare. Va inoltre segnalato che a tali «strette», caratteristiche dell'impianto, si può ovviare solo raddoppiando l'intero processo produttivo.
- (79) La Commissione ha inoltre verificato se la nuova banchina producesse un aumento della capacità del cantiere a livello di armamento di scafi prefabbricati. Anche in questo caso, però, i capannoni rappresentano una «stretta». Mentre le nuove navi costruite dalla Rolandwerft vengono pre-equipaggiate nei capannoni del cantiere, gli scafi costruiti altrove sono di norma completamente vuoti e richiedono importanti lavori di armamento. Per equipaggiare gli scafi, dovrebbero essere utilizzati sulla banchina gli impianti che normalmente sono necessari all'interno dei capannoni. Se i capannoni e i relativi impianti sono impegnati, gli impianti non possono, allo stesso tempo, essere utilizzati per l'armamento degli scafi. Di conseguenza, la Rolandwerft non può espandere le proprie attività di armamento di scafi fabbricati da altre imprese e contemporaneamente dedicarsi alla costruzione e alla riparazione mantenendo l'attuale elevato livello qualitativo.
- (80) La Germania ha inoltre precisato che l'armamento di scafi non avviene, né rientra nei programmi dell'impresa. In anni di alta domanda, un'attività di questo tipo risulta altamente improbabile, considerato che i potenziali produttori di scafi hanno ordini per vari anni e che, per questo motivo, la Rolandwerft non può reperire sul mercato scafi prefabbricati della qualità richiesta. Tali informazioni sono state confermate dalle effettive attività della Rolandwerft negli ultimi anni, nei quali essa non ha armato scafi prefabbricati aggiuntivi, anche se ciò sarebbe stato teoricamente possibile utilizzando il metodo dell'ormeggio parallelo. La Germania ha inoltre affermato che in caso di recessione del mercato, in seguito alla quale i fornitori si trovassero a disporre di



capacità in eccesso e quindi gli scafi diventassero nuovamente reperibili sul mercato, si può ipotizzare che anche la situazione della Rolandwerft sarebbe negativa. In tal caso, la società preferirebbe utilizzare la propria capacità per la costruzione di navi, piuttosto che per armare scafi prefabbricati e anche se decidesse di farlo, le operazioni di armamento avverrebbero al posto della costruzione e non in aggiunta ad essa.

- (81) La Commissione osserva che anche se, tramite gli investimenti, si verificasse ipoteticamente un aumento della capacità di armare scafi prefabbricati, tale aumento, per i motivi tecnici già citati, sarebbe comunque minimo. Se l'aumento di produttività, che è soprattutto una conseguenza del risparmio prodotto dall'eliminazione delle gru noleggiate, fosse notevole, l'aumento limitato della capacità dovuto all'armamento occasionale di scafi non potrebbe essere considerato sproporzionato.
- (82) La Commissione osserva inoltre che a conferma dell'affermazione di non perseguire un aumento della capacità, la Rolandwerft si è offerta di impegnarsi a non aumentare l'utilizzo della nuova banchina per cinque anni. Tale impegno volontario, presentato dalla Germania, prevede che il cantiere limiti a [...] all'anno le proprie attività, realizzate grazie alla nuova banchina, nell'ambito della costruzione di nuove navi, dell'armamento di scafi prefabbricati, della riparazione e della trasformazione, per un periodo di cinque anni a partire dalla conclusione degli investimenti nella nuova banchina. L'utilizzo della nuova banchina solamente per un periodo di [...] è conforme al piano di lavoro del cantiere relativo ai prossimi anni che è stato presentato alla Commissione. La Rolandwerft si è inoltre impegnata, per lo stesso periodo, a non costruire con il metodo dell'ormeggio parallelo. La Commissione osserva che tale impegno non può essere considerato una dimostrazione del fatto che gli investimenti non produrranno un aumento di capacità. Essa considera però l'impegno volontario una dimostrazione del fatto che i motivi tecnici, pratici ed economici presentati dal beneficiario sono fondati e che l'obiettivo degli investimenti non è l'aumento della capacità, ma l'aumento della produttività.

- (83) La Commissione ritiene pertanto che gli investimenti relativi alla nuova banchina e all'acquisto di una nuova gru siano volti a migliorare o modernizzare un cantiere esistente allo scopo di aumentare la produttività di impianti esistenti. Gli investimenti non produrranno un aumento sproporzionato della capacità. La Commissione ritiene pertanto che la costruzione di una nuova banchina e l'acquisto di una nuova gru soddisfano le condizioni relative agli aiuti regionali di cui alla disciplina. Gli investimenti pari a 4 640 000 EUR sono pertanto ammissibili.

#### VII. CONCLUSIONI

- (84) La Commissione conclude che l'aiuto regionale proposto alla Rolandwerft, pari al 12 % di 13 000 000 EU, corrispondente a 1 560 000 EUR, soddisfa le condizioni relative agli aiuti regionali di cui alla disciplina. L'aiuto proposto soddisfa quindi le condizioni per essere considerato compatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

L'aiuto di Stato proposto dalla Germania a favore delle Rolandwerft, pari al 12 % di 13 000 000 EUR, corrispondente a 1 560 000 EUR, è, conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, compatibile con il mercato comune.

#### Articolo 2

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 dicembre 2006.

*Per la Commissione*

Neelie KROES

*Membro della Commissione*