

## II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 marzo 2007

relativa all'aiuto di Stato C 21/06 (ex N 635/05) della Repubblica slovacca a favore dell'impresa Slovenské lodenice Komárno

[notificata con il numero C(2007) 1182]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2007/529/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

- (2) Con lettera del 7 giugno 2006, la Commissione ha informato la Repubblica slovacca di aver deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88 paragrafo 2, del trattato CE nei confronti di tale aiuto.

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

- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi.

dopo aver chiesto agli interessati di presentare osservazioni, a norma del suddetto articolo <sup>(1)</sup>, e viste le osservazioni inviate,

considerando quanto segue:

- (4) Con lettera del 6 luglio 2006, protocollata il 12 luglio 2006, la Repubblica slovacca ha trasmesso le osservazioni del beneficiario degli aiuti, Slovenské lodenice Komárno. Poiché tali osservazioni sono state inoltrate alla Commissione dalla Repubblica slovacca, la Commissione ritiene che la Repubblica slovacca abbia avuto l'occasione di rispondere alle osservazioni del beneficiario. La Repubblica slovacca non ha presentato nessun'altra osservazione. Con lettera del 30 ottobre 2006, la Commissione ha chiesto alla Repubblica slovacca di confermare quanto compreso dalla Commissione dalle osservazioni del beneficiario. Il beneficiario ha fornito successive spiegazioni in occasione dell'incontro del 14 dicembre 2006. La Repubblica slovacca ha risposto alla richiesta della Commissione del 30 ottobre 2006 con una lettera del 10 gennaio 2007, protocollata lo stesso giorno, nella quale conferma le spiegazioni fornite dal beneficiario nell'incontro di cui sopra.

### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Con la lettera del 9 dicembre 2005, protocollata il 14 dicembre 2005, la Repubblica slovacca ha informato la Commissione della propria intenzione di concedere un aiuto regionale agli investimenti a favore dell'impresa Slovenské lodenice Komárno. La Commissione ha chiesto informazioni con lettere del 23 dicembre 2005 e del 27 febbraio 2006 a cui la Repubblica slovacca ha risposto con lettera del 26 gennaio 2006, protocollata il 31 gennaio 2006, e con lettera del 23 marzo 2006, protocollata il 4 aprile 2006.

<sup>(1)</sup> GU C 194 del 18.8.2006, pag. 30.

<sup>(2)</sup> Cfr. nota 1.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AUTO

### 2.1. L'impresa beneficiaria

- (5) Il beneficiario è il cantiere navale slovacco Slovenské lodenice Komárno, a.s. Bratislava (di seguito «SLK»), che svolge la sua attività sulla riva del fiume Danubio, in una regione ammissibile agli aiuti regionali conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE. L'impresa è stata fondata nel 2000. Suoi azionari sono Euram Bank AG Vienna (70 %) e lo Stato (30 %). Euram Bank AG Vienna è diventata azionario di maggioranza grazie a due apporti di capitale nel 2003. SLK è una grande impresa con un fatturato di 1.424 miliardi di SKK<sup>(3)</sup> (2004) e 910 dipendenti (2005). In seguito ad una parziale privatizzazione, nel 2003 l'impresa ha triplicato la sua produzione [in termini di tonnellate di stazza lorda compensata (di seguito «tsc») annuale] e nel 2004 ha raggiunto un guadagno di 26 milioni di SKK. La società SLK non ha problemi finanziari.
- (6) SLK costruisce piccole navi container e navi fluvio-marittime con portata massima di 6 000 dwt. Secondo le informazioni fornite dalla Repubblica slovacca, i cantieri navali DAMEN in Olanda e Flensburg in Germania, che costruiscono navi con portata da 4 000 fino a 20 000 dwt, sono le imprese leader del mercato. Attualmente, anche il cantiere navale polacco Stocznia Polnocna si sta specializzando nella costruzione di navi container di tale stazza. SLK non effettua riparazioni né conversioni delle imbarcazioni. L'intera produzione di SLK è destinata agli Stati membri dell'Unione europea.

### 2.2. Progetto di investimento

- (7) L'azienda intende realizzare tra il 2006 ed il 2008 un progetto di investimento denominato «Modernizzazione della base tecnologica di Slovenské lodenice Komárno». Obiettivo del progetto è modernizzare la produzione. Il progetto di investimento consiste in nove sottoprogetti, di seguito «SP 1-SP 9». Tali progetti sono descritti sulla base delle osservazioni fornite dal beneficiario dopo l'avvio del procedimento, osservazioni che sono state di fondamentale importanza per capire la natura dell'investimento.
- SP 1 — Ampliamento delle superfici di produzione, allestimento di nuovi binari negli spazi del cantiere navale, che verrà dotato di impianti per la creazione di un nuovo settore di montaggio; il cantiere acquisterà una gru con una capacità di sollevamento di 50 t. Fino ad oggi tale parte del cantiere non è stata utilizzata per la produzione ma come deposito. Il costo di tale investimento è pari a 39 825 658 SKK.
  - SP 2 — Acquisto ed installazione di una camera a getto per il Sistema automatizzato per la prefabbricazione dei prodotti siderurgici. L'investimento è finalizzato ad accelerare la pulitura delle lastre di acciaio. Rispetto all'impianto utilizzato attualmente la nuova camera a getto offre diversi vantaggi: l'accelerazione del processo produttivo, un consumo decisamente più basso

di abrasivi e di energia, un miglioramento per quanto riguarda l'ambiente. La capacità teorica del Sistema automatizzato per la prefabbricazione dei prodotti siderurgici aumenterebbe da 12 450 t a 15 700 t. I costi ammontano a 17 500 000 SKK.

- SP 3 — Installazione di impianti per la distribuzione di energia sui binari n. 4 e 5: i binari 4 e 5 sono attualmente utilizzati per la costruzione di sezioni e nel lavoro di assemblaggio di imbarcazioni; il cantiere navale prevede di costruire sei nuovi punti di alimentazione (per l'acetilene, l'ossigeno e l'aria compressa) per migliorare la struttura. I costi dell'investimento ammontano a 6 500 000 SKK.
- SP 4 — Installazione di impianti per la distribuzione di energia per il molo di carico nel quale vengono realizzati i lavori di finitura: lungo il molo si costruiscono nuovi impianti e otto punti di alimentazione (per l'acetilene, l'ossigeno, l'aria compressa e l'energia elettrica). L'obiettivo è sostituire il sistema attuale, lento e costoso, nel quale l'acetilene, l'ossigeno e l'aria compressa vengono estratti dalle bottiglie. I costi ammontano a 3 500 000 SKK.
- SP 5 — Alesatrice orizzontale: acquisto di un'alesatrice orizzontale di tipo W 100. Finora SLK ha noleggiato un vecchio tipo di alesatrice (W 75). W 100 è un modello più evoluto di alesatrice e, grazie alle sue caratteristiche tecniche, consente la lavorazione di una maggiore gamma di parti in maniera più efficiente (più rotazioni al minuto). I costi dell'investimento ammontano a 6 000 000 SKK.
- SP 6 — Laboratorio di taglio: acquisto di forbici idrauliche. Fino ad oggi è stata utilizzata una tecnologia alternativa e meno efficiente. I costi ammontano a 2 000 000 SKK.
- SP 7 — Miglioramento dei controlli di qualità: le misurazioni di controllo delle imbarcazioni nel corso della produzione; il controllo di qualità dopo i singoli interventi, l'acquisto di uno strumento portatile a raggi X, l'acquisto di uno strumento per la misurazione di vernici e materiali, di uno strumento ad ultrasuoni per la misurazione dello spessore delle lastre di acciaio e di una sonda. I costi ammontano a 2 000 000 SKK.
- SP 8 — Modernizzazione delle tecniche di movimentazione: una pedana di trasporto, un carrello di sollevamento, un caricatore di batterie al piombo. I costi ammontano a 2 000 000 SKK.
- SP 9 — Laboratori per la saldatura dell'alluminio e dell'acciaio: una fucina elettrica, un laboratorio per la saldatura di tubi d'acciaio. Attualmente, tali due laboratori sono in subappalto. I costi ammontano a 1 000 000 SKK.

<sup>(3)</sup> Tasso medio pubblicato dalla Banca nazionale slovacca (novembre 2005): 1 EUR = 38,4550 SKK.

- (8) I costi complessivi ammontano a 80 325 658 SKK e tale importo corrisponde ai costi ammissibili per gli aiuti regionali. I costi comprendono le spese per l'acquisto dei macchinari e degli impianti. Il valore attuale delle spese di investimento ammissibili ammonta a 76 100 000 SKK (tasso di sconto 7,55 %). I costi sono ripartiti nei singoli anni come segue:

Tabella

**Valore attuale dei costi ammissibili**

Anno	Costi ammissibili	Valore attuale dei costi ammissibili
2006	31 164 000	31 164 000
2007	37 295 658	34 677 506
2008	11 866 000	10 258 494
Totale	80 325 658	76 100 000

- (9) Secondo la Repubblica slovacca i sottoprogetti SP 2-SP 9 sono progetti autonomi che SLK realizzerà anche nel caso in cui il sottoprogetto SP 1 non venisse realizzato.
- (10) Il progetto di investimento porterà all'aumento della capacità tecnica del cantiere navale da 24 000 tslc a 28 500 tslc nel 2009, che corrisponde a un aumento della produzione di due navi all'anno. Altre conseguenze della realizzazione del progetto saranno la riduzione del ciclo di produzione, il risparmio dei costi e il miglioramento della qualità. La produttività del cantiere navale nel 2009 aumenterà dalle attuali 67 ore lavorative/tslc a 58 ore lavorative/tslc tenendo conto dei lavori svolti in subappalto.
- (11) La realizzazione dell'investimento comporterà la creazione di 140 posti di lavoro nel cantiere navale (compresi i 112 posti di lavoro legati direttamente alla produzione, 20 posti di lavoro ausiliari e 8 posti tecnico-amministrativi) e 50 posti di lavoro indiretti nella regione che ha un tasso di disoccupazione del 14 %. Dopo la realizzazione del sottoprogetto SP 9 gran parte dei posti di lavoro legati direttamente alla produzione verrà integrata grazie all'insourcing. Il totale annuale delle ore lavorative disponibili, dopo la realizzazione dell'investimento, aumenterà da 1 590 300 a 1 653 200.
- (12) Il beneficiario ha dichiarato che provvederà a mantenere i risultati di questo investimento almeno per i successivi cinque anni. L'impresa Slovenské lodenice Komárno ha chiesto la concessione degli aiuti con una lettera del 10 ottobre 2005. La realizzazione degli investimenti è iniziata nel 2006.

**2.3. Le misure in questione**

- (13) Le misure notificate consistono nella cancellazione della penalità dovuta all'Istituto sociale (Sociálna poisťovňa) in ragione del ritardo nel pagamento dei contributi di sicurezza sociale da parte di SLK nel periodo dal 31 ottobre 2003 al 31 marzo 2004. Il debito da cancellare ammonta a 17 117 957 SKK. L'Istituto di assicurazione sociale procederà alla cancellazione del debito solo dopo aver ricevuto l'approvazione della Commissione. Il valore attuale dell'aiuto ammonta pertanto a 17 117 957 SKK, importo che equivale ad un'intensità di aiuto pari al 22,49 % dei costi ammissibili.
- (14) Ulteriori fonti di finanziamento sono le risorse proprie dell'impresa (19 025 000 SKK) e un prestito concesso da una banca privata (39 957 043 SKK).

**3. DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 88, PARAGRAFO 2, DEL TRATTATO CE**

- (15) La Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale per i seguenti motivi. In primo luogo, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che i sottoprogetti SP 1, SP 5 e SP 9 fossero investimenti per l'ammodernamento degli impianti esistenti finalizzati all'aumento della produttività degli impianti attuali e che pertanto fosse possibile considerarli ammissibili come aiuti regionali.
- (16) La Commissione nutreva dubbi concreti sul fatto che il sottoprogetto SP 1, apparentemente destinato a creare una nuova capacità di produzione, fosse al tempo stesso concepito per aumentare la produttività degli impianti già esistenti nel cantiere.
- (17) La Commissione temeva inoltre che il sottoprogetto SP 5 consistesse soltanto nella sostituzione dell'impianto in affitto con uno di proprietà, poiché l'investimento non avrebbe portato alcun aumento di efficienza. La Commissione aveva simili dubbi anche a proposito del sottoprogetto SP 9.
- (18) Secondo, la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che i sottoprogetti SP 1, SP 2 e SP 3 fossero ammissibili agli aiuti regionali dal momento che essi sembrano portare a un aumento della capacità tecnica del beneficiario. La Commissione è giunta alla conclusione che occorre analizzare più approfonditamente l'impatto dell'aiuto sulla capacità del cantiere navale.
- (19) Terzo, in relazione ai dubbi sull'ammissibilità delle singole parti del progetto di investimento agli aiuti regionali, la Commissione ha sollevato dubbi sul fatto che fosse rispettata l'intensità massima dell'aiuto consentita.

(20) Infine, la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che, sulla base delle informazioni di cui disponeva all'epoca, i sottoprogetti rimanenti soddisfacessero i criteri di ammissibilità stabiliti nella *Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale* (di seguito «disciplina») (4).

#### 4. OSSERVAZIONI DEL BENEFICIARIO

(21) Dopo l'avvio del procedimento di indagine formale il beneficiario ha fornito ulteriori spiegazioni in relazione alla giustificazione e all'impatto del progetto di investimento.

(22) Ha spiegato che la motivazione principale del progetto di investimento era l'inadeguatezza dell'attuale struttura del cantiere navale che la rendeva dipendente dalle condizioni naturali, vale a dire dal livello dell'acqua del fiume Danubio. Le parti da assemblare (di seguito «sezioni») attualmente vengono montate in capannoni di produzione ma anche in ambienti esterni, negli spazi dei binari 4 e 5. I problemi legati all'assetto attuale consistono nel fatto che le dimensioni di tali sezioni sono limitate, da una parte, dall'altezza dei capannoni di produzione e, dall'altra, dalla capacità della gru sui binari 4 e 5 (27 t). Tale situazione comporta due principali conseguenze. In primo luogo, il montaggio delle sezioni più grosse deve essere parzialmente eseguito in acqua. Secondo, le sezioni spesso non raggiungono dimensioni critiche tali da consentire il montaggio delle attrezzature, specie del sistema di tubature. Il montaggio degli impianti viene pertanto eseguito in acqua solo dopo il montaggio dell'intera imbarcazione, e ciò è inefficiente.

(23) Il fatto che il montaggio delle sezioni e delle attrezzature debba essere almeno parzialmente eseguito in acqua fa sì che la produzione del cantiere navale dipenda dal livello dell'acqua e dalle condizioni del Danubio. In caso di basso livello dell'acqua, la produzione viene interrotta poiché non è tecnicamente possibile proseguire il montaggio nei capannoni (altezza limitata e ambienti piccoli) o negli spazi aperti esistenti (insufficiente portata del gru).

(24) I sottoprogetti SP 1 e SP 3 risolvono proprio questo problema. L'investimento apporterebbe una nuova capacità di montaggio e consentirebbe al cantiere navale di produrre sezioni più grosse. La capacità di montaggio esterna aumenterebbe a causa dell'acquisto di nuove attrezzature sul binario 8 che verrebbe dotato di gru con una portata di 50 t, che corrisponde alla portata della gru richiesta per i lavori di finitura sul molo di carico (anche 50 t). In tal modo, il processo viene ottimizzato. Inoltre, viene anche modernizzata la capacità di produzione sui binari 4 e 5.

(25) Pertanto, una parte della costruzione delle sezioni verrà spostata dai capannoni di produzione all'esterno. In passato, quando il livello delle acque del Danubio era troppo basso per consentire il lavoro in acqua ne risultava un sovraccarico delle capacità dei capannoni di produzione che causava l'interruzione della produzione nel cantiere. L'ambiente sgomberato verrà utilizzato per l'ammodernamento del processo di produzione nei capannoni di produzione e consentirà al cantiere navale di eseguire altri lavori di montaggio, per esempio la verniciatura, la produzione di diverse parti minori ecc.

(26) La realizzazione del sottoprogetto SP 3 avrà come conseguenza la riduzione della rete di distribuzione con conseguente riduzione delle perdite energetiche.

(27) Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 2, il beneficiario ha sottolineato l'aumento di efficienza conseguente alla sostituzione della camera a getto esistente con una nuova.

(28) Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 5, il beneficiario ha fornito un confronto delle caratteristiche tecniche della vecchia alesatrice e di quella nuova, come riportato nel considerando 7.

(29) Infine, nel caso del sottoprogetto SP 9, il beneficiario ha spiegato che il sistema dei subappalti, per quanto riguarda la saldatura dell'alluminio e dell'acciaio, diventa problematico quando le specifiche tecniche delle parti prodotte vengono modificate durante il processo di produzione. Capita molto spesso che siano apportate tali modifiche e ciò fa sì che il beneficiario dipenda completamente dai suoi subappaltatori per quanto riguarda la produzione. Un impianto proprio darebbe al beneficiario la flessibilità necessaria per reagire in maniera immediata a tali cambiamenti e ciò porterebbe a un decisivo miglioramento nel processo di produzione (20 % della riduzione dei costi sulla produzione di parti in materiali diversi dall'acciaio). Ciò è tanto più importante una volta considerato l'aumento dell'utilizzo di materiali in alluminio e acciaio inossidabile rispetto all'acciaio.

(30) Per quanto riguarda il timore che i sottoprogetti SP 1, SP 2 e SP 3 portino ad un aumento della capacità tecnica del cantiere navale, il beneficiario ha argomentato che l'aumento della capacità tecnica è solo la conseguenza dell'aumento della produttività che verrebbe ottenuto grazie a questo investimento. Il beneficiario ha confermato che la capacità totale crescerebbe da 24 000 tslc a 28 500 tslc nel 2009, il che corrisponde a un aumento della produzione fino a due navi all'anno, a seconda della stazza e del tipo di nave. La capacità teorica di lavorazione di materiali siderurgici crescerebbe da 12 450 t a 15 700 t. L'attuale capacità di lavorazione di materiali siderurgici rimarrebbe però a 12 450 t, a causa degli ostacoli che si incontrano nelle fasi precedenti della produzione, ostacoli che potrebbero essere eliminati solo tramite considerevoli investimenti che il cantiere navale non ha in progetto di realizzare a breve termine.

(4) GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11. La durata della validità di tale disciplina è stata prorogata dalla comunicazione della Commissione concernente la proroga della disciplina per gli aiuti di Stato alla costruzione navale (GU C 260 del 28.10.2006, pag. 7).

(31) Per quanto riguarda il timore che i sottoprogetti SP 1, SP 5 e SP 9 non siano destinati a un aumento della produttività degli impianti attuali, il beneficiario ha fornito alla Commissione dati che dimostrano un reale aumento della produttività. Il beneficiario ha calcolato la produttività sulla base dei seguenti fattori: la riduzione del ciclo di produzione di 20/12/8 giorni in relazione al tipo di nave, la riduzione del volume di lavoro di quasi 12 000 ore lavorative per imbarcazione, l'aumento della produttività degli impianti per la prefabbricazione dei materiali siderurgici in termini di acciaio lavorato per singolo lavoratore (circa 14 %, da 13,65 a 15,60), l'aumento della produttività dell'impianto per la prefabbricazione dei materiali siderurgici in termini di ore lavorative per tonnellata di acciaio lavorato (circa il 31 %, da 127 a 97).

## 5. OSSERVAZIONI DELLA REPUBBLICA SLOVACCA

(32) La Repubblica slovacca ha inviato alla Commissione le osservazioni del beneficiario senza aggiungervi proprie osservazioni, dimostrando così di essere completamente d'accordo con tali osservazioni.

## 6. VALUTAZIONE

### 6.1. Gli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE

(33) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE stabilisce che 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 una giurisprudenza consolidata dei tribunali europei, le attività economiche di un'impresa incidono sugli scambi quando comportano degli scambi tra Stati membri.

(34) Nel presente caso, la cancellazione del debito è effettuata dall'Istituto di assicurazione sociale (Socialna poistovna) che è l'organo centrale nella gestione del sistema di previdenza sociale. La misura finanziaria, dunque, concerne risorse statali ed è imputabile allo Stato. La Socialna poistovna può in taluni casi, a suo avviso, giustificati, condonare l'importo totale o parziale delle penalità. Il criterio di selettività è stato quindi rispettato. La misura conferisce a SLK un vantaggio finanziario che i cantieri navali non avrebbero ottenuto sul mercato dato che avrebbero dovuto pagare la penalità. La SLK produce imbarcazioni marittime. Visto che tali prodotti sono oggetto di scambi, la misura minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri. Benché operi in una nicchia di mercato, che comprende le piccole imbarcazioni entro i 6 000 dwt, SLK è un potenziale concorrente almeno di un piccolo cantiere navale polacco, del cantiere navale olandese DAMEN e del cantiere navale tedesco Flensburg. Pertanto, la misura finanziaria costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e deve essere esaminata come tale.

(35) L'importo dell'aiuto di Stato è di 17 117 957 SKK.

(36) Come già affermato nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, la Commissione ha deciso di non valutare se il mancato recupero dei contributi di assicurazione sociale per il periodo dal 31 ottobre 2003 al 31 marzo 2004 costituisca o meno un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Trattandosi del periodo precedente all'adesione della Slovacchia all'Unione europea, la Commissione non è competente per valutare la compatibilità di tale misura con il mercato comune. I dati indicano che la SLK ha versato i contributi della previdenza sociale relativi al periodo dal 31 ottobre 2003 al 31 marzo 2004 e ciò rappresenta una condizione indispensabile per la cancellazione delle penalità.

### 6.2. Compatibilità dell'aiuto: deroga ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE

(37) L'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE prevede alcune deroghe all'incompatibilità generale degli aiuti di Stato con il mercato comune sancita dal paragrafo 1 di detto articolo.

(38) Ai fini della valutazione degli aiuti alla costruzione navale la Commissione ha elaborato una disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale. Conformemente a tale disciplina per la costruzione navale nella Comunità, per costruzione navale si intende la costruzione di navi d'alto mare a propulsione autonoma. Tale definizione può essere applicata alle attività della società SLK. Pertanto, l'aiuto a SLK deve essere valutato alla luce di tale disciplina.

(39) Al punto 26 della disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale si afferma che *gli aiuti regionali alla costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune solo se gli aiuti 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.*

(40) L'intensità dell'aiuto non può superare il 22,5 % nelle regioni di cui all'articolo 87 paragrafo 3, lettera a), del trattato CE oppure il massimale regionale applicabile, a seconda del valore più basso. Nel presente caso è applicabile il massimale del 22,5 %. Inoltre, l'aiuto deve limitarsi a sovvenzionare le spese ammissibili, conformemente alla definizione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale applicabili (di seguito «orientamenti sugli aiuti regionali») <sup>(5)</sup>.

#### Modernizzazione — Progetti SP 1, SP 5 e SP 9

(41) I dubbi espressi dalla Commissione sul fatto che tali sottoprogetti costituissero un investimento per la modernizzazione del cantiere navale esistente con l'obiettivo di migliorare la produttività degli impianti esistenti, sono stati dissipati.

<sup>(5)</sup> GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

- (42) La Commissione ritiene che il sottoprogetto SP 1 sia un progetto di modernizzazione dal momento che semplifica il processo produttivo e risolve i problemi fondamentali dello stato attuale del cantiere navale. Primo, permetterà al cantiere navale di produrre sezioni più grandi sulla terraferma e quindi la produzione nel cantiere navale non dipenderà più dalle condizioni naturali del fiume Danubio. Secondo, l'efficienza del processo di montaggio crescerà perché il cantiere navale sarà in grado di produrre sezioni più grandi. Terzo, l'operazione di montaggio delle attrezzature per singole sezioni nel processo produttivo potrà essere realizzata in una fase precedente e ciò aumenterà l'efficienza rispetto alla pratica attuale consistente nell'effettuare tale montaggio di attrezzature, innanzitutto del sistema di tubature, sullo scafo già ultimato della nave. Infine, l'esistenza di un nuovo impianto permetterà un migliore utilizzo dei capannoni di produzione, attualmente sovraccarichi per via della costruzione di sezioni e che in futuro saranno utilizzati per altre attività in una fase precedente del processo di produzione.
- (43) Sulla base di tali considerazioni, la Commissione è giunta alla conclusione che, pur riguardando un nuovo impianto, il sottoprogetto SP 1 rappresenta effettivamente una modernizzazione del cantiere navale in generale (specie del processo produttivo di montaggio) e, pertanto, aumenta la produttività degli impianti esistenti, soprattutto dei capannoni di produzione.
- (44) Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 5, un'alesatrice più moderna e più veloce può essere utilizzata, grazie alle sue caratteristiche tecniche, per la lavorazione di una gamma più vasta di componenti. Pertanto, essa aumenta la flessibilità nella fase di «*produzione e montaggio di sistemi*». L'investimento rappresenta una vera e propria modernizzazione e non una semplice sostituzione della macchina noleggiata che è stata finora utilizzata nel cantiere navale. Il sottoprogetto aumenta la produttività degli impianti esistenti e, anche se le attrezzature prese a noleggio non possono essere considerate impianti esistenti, il sottoprogetto aumenta la produttività nell'ambito della *produzione e montaggio di sistemi*.
- (45) Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 9, esso comporta un aumento della produttività nei laboratori per la saldatura dell'alluminio e dell'acciaio inox dal momento che consente evidenti risparmi di spese e permette al cantiere navale di reagire operativamente alle frequenti modifiche delle specificazioni da parte del cliente, eliminando le interruzioni del processo lavorativo. L'investimento, che avrà come conseguenza l'insourcing, rappresenta una vera e propria modernizzazione del processo produttivo. Il progetto migliora la produttività degli impianti esistenti e, anche se le attrezzature prese a noleggio non possono essere considerate impianti esistenti, il progetto migliora il processo produttivo nel suo complesso.
- (46) Sulla base di tali considerazioni, la Commissione è giunta alla conclusione che i sottoprogetti SP 5 e SP 9 costituiscono una modernizzazione del cantiere navale esistente e, rispetto agli impianti esistenti, portano a migliorare la produttività.
- La questione della capacità — Progetti SP 1, SP 2 e SP 3*
- (47) Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale la Commissione si preoccupava che i sottoprogetti SP 1, SP 2 e SP 3 portassero ad un aumento della capacità del cantiere navale ed esprimeva dubbi sul fatto che tale aumento delle capacità fosse conforme alle disposizioni degli orientamenti.
- (48) La Commissione è giunta alla conclusione che tutti e tre i sottoprogetti soddisfano la condizione per la quale l'investimento deve essere utilizzato per la modernizzazione del cantiere navale esistente con l'obiettivo di aumentare la produzione degli impianti esistenti. Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 1, il rispetto di tale condizione è stato dimostrato nel considerando 42. Per quanto riguarda il sottoprogetto SP 2, la Commissione osserva che la nuova camera a getto rappresenta un miglioramento qualitativo in termini di accelerazione, di minore consumo di materiale e di energie e di impatto ambientale. Il sottoprogetto SP 3 offre un duplice beneficio. Il primo è la riduzione della lunghezza della rete di distribuzione che comporta un risparmio delle spese per l'energia. Il secondo è il miglioramento dell'impianto per il montaggio di sezioni sui binari 4 e 5 che comporta lo stesso aumento di produttività del progetto SP 1 (capacità di costruire sezioni più grandi, sgombero di spazio nei capannoni, produzione indipendente dalle condizioni climatiche).
- (49) Per quanto riguarda la questione delle capacità, la Commissione esaminerà prima l'effetto di tali sottoprogetti sulla capacità tecnica del cantiere navale (considerando 50 e 51) e successivamente deciderà se l'eventuale aumento di capacità possa essere considerato giustificato (considerando 52 e 53).
- (50) Sulla base delle informazioni fornite dal beneficiario, la Commissione osserva che, benché il sottoprogetto SP 2 porti effettivamente ad un aumento di capacità dell'impianto esistente (*il sistema automatizzato di pretrattamento del materiale siderurgico*), tale aumento di capacità è puramente teorico. La nuova capacità di 15 700 t di acciaio lavorato rappresenta il nuovo dato relativo alla capacità massima di tale impianto. In conseguenza dell'esistenza degli ostacoli presenti nelle fasi precedenti della produzione, tuttavia, la quantità *reale* di acciaio lavorato rimarrebbe invariata a 12 450 t. Il beneficiario ha confermato che, per eliminare gli ostacoli nel pretrattamento del materiale siderurgico, sarebbe necessario realizzare notevoli investimenti che attualmente non sono previsti. Pertanto, la Commissione è giunta alla conclusione che il sottoprogetto SP 2 non porta ad un aumento di capacità del cantiere navale in generale e che la eventuale possibilità di aumento al livello di 15 700 t è puramente teorica.

- (51) Nel caso dei sottoprogetti SP 1 e SP 3 è stato confermato che entrambi avrebbero come conseguenza un aumento della capacità del cantiere navale da 24 000 tslc a 28 500 tslc, che corrisponde ad un aumento fino a due navi all'anno, a seconda delle dimensioni e del tipo di nave prodotta. La Commissione osserva che dal momento che la capacità di lavorazione di acciaio non aumenta (cfr. considerando 50), l'aumento della capacità tecnica del cantiere navale può essere dovuto solo dall'aumento della produttività nei processi successivi al pretrattamento del materiale siderurgico. I sottoprogetti SP 1 e SP 3 portano effettivamente ad un aumento di produttività nel caso del processo di montaggio delle sezioni con un notevole risparmio del tempo necessario per il montaggio (il ciclo produttivo viene ridotto mediamente del 30 % dato che il montaggio di un'imbarcazione dura mediamente circa 36 giorni ed il risparmio medio di tempo è di 13 giorni a imbarcazione, si veda il considerando 31). L'aumento di capacità risulta dal fatto che verranno montate sezioni più grandi e ciò ridurrà il tempo necessario per il montaggio della nave. Di conseguenza, crescerà la quota annuale di tslc.
- (52) La Commissione deve ora decidere se tale aumento di capacità sia proporzionato all'aumento di produttività. A tal fine, la Commissione osserva che il progetto d'investimento rappresenta un notevole contributo dal punto di vista della produttività. Il ciclo produttivo viene ridotto mediamente del 30 %. Tutti gli indicatori dimostrano un miglioramento: aumento della produttività totale del cantiere navale in termini di ore lavorative/tslc del 15 % (da 67 a 58); aumento di produzione dell'impianto per il pretrattamento del materiale siderurgico, espresso in quantità di acciaio lavorato (in tonnellate) per lavoratore, del 14 % (da 13,65 a 15,60) e, espresso in ore lavorative per tonnellata di acciaio lavorato, del 31 % (da 127 a 97). La Commissione osserva, inoltre che, anche se saranno creati 140 nuovi posti di lavoro direttamente nel cantiere navale, ciò che corrisponde ad un aumento del 15 %, il numero totale delle ore lavorative disponibili all'anno aumenterà solo del 3,9 % (da 1 590 300 a 1 653 200). Ciò significa che la creazione dei nuovi posti di lavoro diretti è dovuta soprattutto al passaggio all'insourcing nell'ambito della saldatura (SP 9). L'aumento della capacità, pertanto, non è dovuto alla creazione di altri posti di lavoro ma alla modernizzazione degli impianti ed alla semplificazione del processo produttivo in generale.
- (53) Dal momento che 1) gli investimenti soddisfano l'esigenza di modernizzare il cantiere navale esistente, il cui obiettivo ed effetto consistono in un aumento della produttività degli impianti esistenti, 2) l'aumento di capacità è dovuto solo alla modernizzazione del cantiere navale e alle modifiche del processo produttivo che esso comporta e 3) l'aumento di produttività è notevole, tale aumento di capacità è proporzionato all'aumento di produttività.
- (54) Pertanto, la Commissione è giunta alla conclusione che i sottoprogetti SP 1, SP 2 e SP 3 sono ammissibili agli aiuti regionali.

#### *Sottoprogetti rimanenti*

- (55) La Commissione conferma la conclusione preliminare della decisione di avviare il procedimento di indagine formale secondo la quale i sottoprogetti rimanenti (SP 4, SP 6, SP 7 e SP 8) sono ammissibili agli aiuti regionali.

#### *Le condizioni rimanenti per l'ammissibilità*

- (56) La Commissione, inoltre, osserva che tutti i sottoprogetti notificati soddisfano i criteri di ammissibilità stabiliti dagli orientamenti sugli aiuti regionali (investimenti in attivi fissi: impianti/macchinari che saranno acquistati a condizioni di mercato e rappresenteranno solo una sostituzione degli attivi precedenti). L'investimento non è legato alla ristrutturazione finanziaria.

#### *Intensità dell'aiuto*

- (57) Dal momento che i suoi dubbi sull'ammissibilità di una parte del progetto d'investimento agli aiuti regionali sono stati sciolti, la Commissione è giunta alla conclusione che la condizione relativa ad un'intensità massima dell'aiuto del 22,5 % dei costi ammissibili fissata dagli orientamenti è stata rispettata.

#### *Le condizioni rimanenti per la compatibilità dell'aiuto regionale con il mercato comune*

- (58) Dal momento che nel caso in esame si tratta della concessione *ad-hoc* di un aiuto di Stato per un progetto autonomo, la Commissione ha esaminato anche le sue ripercussioni sullo sviluppo regionale conformemente agli orientamenti sugli aiuti regionali. La Commissione è giunta alla conclusione che il progetto contribuisce allo sviluppo regionale grazie a una considerevole modernizzazione del cantiere navale, migliorando la competitività sul mercato del cantiere e mantenendo i posti di lavoro in una regione con un tasso di disoccupazione del 14 %. L'investimento continuerà per almeno i prossimi cinque anni.
- (59) L'impresa Slovenské lodenice Komárno ha chiesto un aiuto di Stato prima dell'avvio dei lavori sul progetto e contribuisce in misura superiore al 25 % al finanziamento del progetto conformemente agli orientamenti sugli aiuti regionali.

## 7. CONCLUSIONE

- (60) La Commissione conclude che l'aiuto regionale previsto a favore dell'impresa Slovenské lodenice Komárno, per un importo pari al 22,5 % di 76 100 000 SKK, cioè di 17 117 957 SKK, è conforme alle condizioni previste dagli orientamenti per la concessione degli aiuti regionali. L'aiuto previsto soddisfa, pertanto, le condizioni in base alle quali un aiuto può essere considerato compatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'aiuto di Stato a favore dell'impresa Slovenské lodnice Komařno, dell'importo di 17 117 957 SKK sotto forma di cancellazione del debito, a cui la Repubblica slovacca intende dare esecuzione è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

La concessione dell'aiuto dell'importo di 17 117 957 SKK è pertanto autorizzata.

*Articolo 2*

La Repubblica slovacca è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 marzo 2007.

*Per la Commissione*

Neelie KROES

*Membro della Commissione*

---