

Gazzetta ufficiale

C 50

delle Comunità europee

45º anno

23 febbraio 2002

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	<u>Sommario</u>	<u>Pagina</u>
I <i>Comunicazioni</i>		
Consiglio		
2002/C 50/01	Risoluzione del Consiglio del 14 febbraio 2002 relativa alla promozione della diversità linguistica e dell'apprendimento delle lingue nel quadro dell'attuazione degli obiettivi dell'Anno europeo delle lingue 2001	1
2002/C 50/02	Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio del 14 febbraio 2002 sul valore aggiunto del volontariato dei giovani nel quadro dello sviluppo dell'azione della Comunità per la gioventù	3
Commissione		
2002/C 50/03	Tassi di cambio dell'euro	6
2002/C 50/04	Aiuti di Stato — Italia — Aiuto C 97/2001 (ex N 93/2001) — Demolizione e rinnovamento del naviglio cisterniero italiano — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Comunicazione della Commissione concernente l'elenco delle zone franche esistenti e funzionanti nella Comunità ⁽¹⁾	16

II *Atti preparatori*

.....

(¹) Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Spedizione in abbonamento postale, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

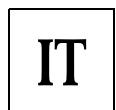
<u>Numero d'informazione</u>	Sommario (<i>segue</i>)	Pagina
------------------------------	---------------------------	--------

III *Informazioni*

Commissione

2002/C 50/06	Esercizio di servizi aerei di linea — Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'esercizio di servizi aerei di linea in partenza da Strasburgo ⁽¹⁾	19
--------------	--	----

Avviso (vedi terza pagina di copertina)



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

AVVISO

Il 26 febbraio 2002, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 51 A, sarà pubblicato il «Catalogo comune delle varietà delle specie agricole — Undicesimo complemento alla ventunesima edizione integrale».

Gli abbonati riceveranno gratuitamente la suddetta Gazzetta ufficiale nei limiti del numero e della(e) versione(i) linguistica(che) del(dei) loro abbonamento(i). Gli abbonati sono pregati di rispedire la cedola di ordinazione, in calce, debitamente compilata, specificando il numero di matricola dell'abbonamento (il codice che figura a sinistra di ogni etichetta e che comincia per: O/.....). La gratuità e la disponibilità sono assicurate per un anno a decorrere dalla data d'uscita della Gazzetta ufficiale in questione.

Gli interessati che non sono abbonati possono, comunque, ordinare contro pagamento tale Gazzetta ufficiale presso l'ufficio di vendita competente per il loro paese o presso l'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, servizio vendita, L-2985 Lussemburgo, che trasmetterà l'ordine all'ufficio di vendita interessato.

CEDOLA DI ORDINAZIONE

**Ufficio delle pubblicazioni ufficiali
delle Comunità europee**
Servizio vendita
2, rue Mercier
L-2985 Lussemburgo

- Sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il numero di matricola è il seguente: O/.....

- Prego inviarmi la(le) ... copia(e) gratuita(e) della **Gazzetta ufficiale C 51 A/2002** alla(e) quale(i) mi dà diritto l'abbonamento.
- Ordino contro** pagamento ... **copia(e)** **supplementare(i)**.

Lingua(e):

- Non sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e ordino contro pagamento ... **copia(e)**.

Lingua(e):

Nome:

Indirizzo:

.....
Data: Firma:

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO

del 14 febbraio 2002

relativa alla promozione della diversità linguistica e dell'apprendimento delle lingue nel quadro dell'attuazione degli obiettivi dell'Anno europeo delle lingue 2001

(2002/C 50/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

RAMMENTANDO:

- (1) la risoluzione del Consiglio, del 31 marzo 1995, concernente il miglioramento della qualità e diversificazione dell'apprendimento e dell'insegnamento delle lingue nell'ambito dei sistemi d'istruzione dell'Unione europea ⁽¹⁾, in cui si dichiara che come regola generale gli studenti dovrebbero avere la possibilità di apprendere due lingue dell'Unione diverse dalla o dalle lingue materne;
- (2) la competenza degli Stati membri in materia di contenuto dell'insegnamento e organizzazione dei sistemi d'istruzione, nonché della propria diversità culturale e linguistica;
- (3) il Libro bianco della Commissione, del 1995, intitolato «Insegnare e apprendere. Verso la società conoscitiva»;
- (4) le conclusioni del Consiglio, del 12 giugno 1995, sulla diversità e sul pluralismo delle lingue nell'Unione europea;
- (5) la risoluzione del Consiglio, del 16 dicembre 1997, riguardante l'insegnamento precoce delle lingue dell'Unione europea ⁽²⁾;
- (6) le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Lisbona, del 23 e 24 marzo 2000, che includono le lingue straniere in un quadro europeo per la definizione delle competenze di base;
- (7) la decisione n. 1934/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 luglio 2000, che istituisce l'Anno europeo delle lingue 2001 ⁽³⁾;
- (8) l'articolo 22 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, del 7 dicembre 2000 ⁽⁴⁾, della cui pro-

clamazione il Consiglio europeo di Nizza si è compiuto, nel quale si afferma che l'Unione rispetta la diversità culturale, religiosa e linguistica;

- (9) la risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio, del 14 dicembre 2000, relativa all'integrazione sociale dei giovani ⁽⁵⁾, adottata dal Consiglio europeo di Nizza;
- (10) la decisione del Consiglio, del 19 gennaio 2001, relativa a orientamenti per le politiche degli Stati membri a favore dell'occupazione per il 2001 ⁽⁶⁾, in particolare l'obiettivo orizzontale dell'istruzione e formazione permanente;
- (11) la relazione del Consiglio «Istruzione», del 12 febbraio 2001, sugli obiettivi futuri e concreti dei sistemi di istruzione e di formazione, che è stata presentata al Consiglio europeo di Stoccolma e contempla esplicitamente l'obiettivo di migliorare l'apprendimento delle lingue straniere, nonché le conclusioni del Consiglio, del 28 maggio 2001, sul follow-up della relazione;
- (12) il memorandum della Commissione, del 2000, sull'istruzione e la formazione permanente, che ha dato impulso ad un ampio dibattito a livello europeo e negli Stati membri sulle modalità di attuazione di strategie globali e coerenti a favore dell'istruzione e della formazione permanente, tra l'altro nel settore dell'apprendimento delle lingue;
- (13) la raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 luglio 2001, relativa alla mobilità nella Comunità degli studenti, delle persone in fase di formazione, di coloro che svolgono attività di volontariato, degli insegnanti e dei formatori ⁽⁷⁾;
- (14) i lavori svolti dal Consiglio d'Europa nel settore della promozione della diversità linguistica e dell'apprendimento delle lingue,

⁽¹⁾ GU C 207 del 12.8.1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 1 del 3.1.1998, pag. 2.

⁽³⁾ GU L 232 del 14.9.2000, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU C 364 del 18.12.2000, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU C 374 del 28.12.2000, pag. 5.

⁽⁶⁾ GU L 22 del 24.1.2001, pag. 18.

⁽⁷⁾ GU L 215 del 9.8.2001, pag. 30.

SOTTOLINEA QUANTO SEGUE:

- (1) la conoscenza delle lingue è una delle competenze di base necessarie ad ogni cittadino per poter partecipare effettivamente alla società europea della conoscenza e favorisce pertanto sia l'integrazione nella società che la coesione sociale; la conoscenza approfondita della o delle lingue materne può facilitare l'apprendimento di altre lingue;
- (2) la conoscenza delle lingue assume un ruolo importante per favorire la mobilità sia nel contesto educativo sia a fini professionali ma anche culturali o personali;
- (3) la conoscenza delle lingue favorisce altresì la coesione europea, tenuto conto dell'allargamento dell'Unione europea;
- (4) tutte le lingue europee sono, dal punto di vista culturale, uguali in valore e dignità e costituiscono parte integrante della cultura e della civiltà europee,

RICORDA QUANTO SEGUE:

l'Anno europeo delle lingue 2001, organizzato in cooperazione con il Consiglio d'Europa, sta dando impulso alla consapevolezza della diversità linguistica e alla promozione dell'apprendimento delle lingue;

la relazione del Consiglio «Istruzione», del 12 febbraio 2001, sugli obiettivi futuri e concreti dei sistemi di istruzione e di formazione, che include esplicitamente tra tali obiettivi l'apprendimento delle lingue straniere, dovrebbe essere attuata in base a un programma di lavoro dettagliato da definire in una relazione comune che il Consiglio e la Commissione presenteranno al Consiglio europeo di Barcellona,

RIBADISCE:

gli obiettivi di cui all'articolo 2 della decisione n. 1934/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 luglio 2000, che istituisce l'Anno europeo delle lingue 2001, ai fini del proseguimento dell'attuazione di tali obiettivi,

INVITA gli Stati membri, nel quadro ed entro i limiti nonché nell'ambito delle priorità dei rispettivi sistemi politici, giuridici, finanziari, d'istruzione e di formazione, a:

- (1) adottare le misure che ritengono appropriate per offrire agli studenti, nella misura del possibile, l'opportunità di apprendere due lingue o, se del caso, più lingue oltre alla lingua madre e promuovere l'apprendimento delle lingue straniere da parte dei non studenti nel contesto della formazione permanente e, tenendo conto delle diverse esigenze dei destinatari di tali misure e della necessità di fornire pari accesso alle opportunità di apprendimento. Al fine di promuovere la cooperazione e la mobilità in tutta l'Europa, l'offerta, per quanto concerne le lingue, dovrà essere il più possibile diversificata e includere le lingue dei paesi e/o delle regioni limitrofi;

- (2) far sì che programmi di studio e obiettivi pedagogici promuovano un atteggiamento positivo nei confronti delle altre lingue e culture e stimolino le competenze di comunicazione interculturali sin dall'età precoce;
- (3) promuovere l'apprendimento delle lingue nell'insegnamento professionale tenendo conto in questo modo dell'impatto positivo che la conoscenza delle lingue ha sulla mobilità e sull'occupabilità;
- (4) facilitare l'integrazione delle persone di lingua diversa nel sistema di istruzione e nella società in generale, mediante, tra l'altro, misure volte a migliorare la loro conoscenza della lingua o delle lingue ufficiali di insegnamento, nel rispetto delle lingue e delle culture del paese di origine;
- (5) favorire l'applicazione di metodi pedagogici innovativi, in particolare anche attraverso la formazione degli insegnanti;
- (6) incoraggiare i futuri insegnanti di lingue straniere ad avvalersi dei pertinenti programmi europei per compiere una parte dei loro studi in un paese o in una regione di un paese in cui sia lingua ufficiale la lingua che essi insegnerebbero in futuro;
- (7) istituire sistemi di convalida delle competenze linguistiche, sulla base del quadro comune europeo di riferimento per le lingue elaborato dal Consiglio d'Europa, tenendo sufficientemente conto delle competenze acquisite attraverso l'istruzione informale;
- (8) stimolare la cooperazione europea per promuovere la trasparenza delle qualifiche e la garanzia della qualità dell'insegnamento delle lingue;
- (9) tener presente, nel contesto degli obiettivi summenzionati, la ricchezza rappresentata dalla diversità linguistica all'interno della Comunità europea e incoraggiare tra l'altro la cooperazione tra centri ufficiali o altre istituzioni culturali per la diffusione delle lingue e delle culture degli Stati membri,

INVITA la Commissione a:

- (1) sostenere gli Stati membri nell'attuazione delle raccomandazioni precise;
- (2) tenere conto, a questo proposito, del principio della diversità linguistica nelle sue relazioni con i paesi terzi e i paesi candidati;
- (3) elaborare entro i primi mesi del 2003 proposte riguardanti azioni volte a promuovere la diversità linguistica e l'apprendimento delle lingue, garantendone al tempo stesso la coerenza con l'attuazione della relazione sui futuri obiettivi concreti dei sistemi di istruzione e insegnamento.

RISOLUZIONE

del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio

del 14 febbraio 2002

sul valore aggiunto del volontariato dei giovani nel quadro dello sviluppo dell'azione della Comunità per la gioventù

(2002/C 50/02)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO,

considerando quanto segue:

- (1) Il trattato stabilisce che l'azione della Comunità dev'essere intesa a favorire lo sviluppo degli scambi di giovani e di animatori di attività socioedutive.
- (2) Con decisione n. 1031/2000/CE ⁽¹⁾ il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il programma d'azione comunitaria «Gioventù». Questo programma riscuote un crescente successo in tutti gli Stati membri e contiene una sezione importante, consacrata al «Servizio volontario europeo», che dà una definizione chiara del volontariato transnazionale.
- (3) Nelle raccomandazioni della conferenza di Umeå sul tema «La posizione dei giovani in Europa» (16, 17 e 18 marzo 2001), organizzata dalla presidenza svedese e dalla Commissione, è stato fatto riferimento all'importanza di riconoscere al volontariato dei giovani un posto ben determinato a livello europeo.
- (4) Le Nazioni Unite hanno proclamato il 2001 «Anno internazionale dei volontari».
- (5) Le conclusioni del Consiglio europeo di Lisbona, del 23 e 24 marzo 2000, affermano che l'Unione europea ha bisogno di una strategia globale diretta a preparare la transizione verso un'economia e una società basate sulla conoscenza e che pertanto i modelli esistenti in materia di formazione e lavoro debbono essere adattati.
- (6) Il memorandum della Commissione sull'istruzione e la formazione permanente, del 30 ottobre 2000, e i lavori preparatori della Commissione sono particolarmente importanti in previsione di una sua comunicazione sulla formazione permanente. Durante le discussioni dei lavori dei precedenti semestri è stata chiaramente richiamata l'attenzione sul valore aggiunto dell'educazione informale e dell'educazione non formale che risultano dall'opera di volontariato.
- (7) La risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio, del

14 dicembre 2000, relativa all'integrazione sociale dei giovani ⁽²⁾, invita la Commissione e gli Stati membri, nei rispettivi settori di competenza, a studiare obiettivi comuni finalizzati alla creazione per tutti i giovani che risiedono legalmente in uno Stato membro delle condizioni che consentano una partecipazione piena e totale alla vita socioeconomica.

- (8) Il piano d'azione per la mobilità approvato dal Consiglio europeo di Nizza, come pure la raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 luglio 2001, relativa alla mobilità nella Comunità degli studenti, delle persone in fase di formazione, dei giovani che svolgono attività di volontariato, degli insegnanti e dei formatori ⁽³⁾, elencano una serie di misure intese a promuovere la mobilità. In particolare, nella raccomandazione sulla mobilità il Parlamento europeo e il Consiglio indicano una serie di misure che gli Stati membri ritengono atte a rimuovere gli ostacoli alla mobilità di coloro che svolgono attività di volontariato.
- (9) La risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio, del 28 giugno 2001, sulla promozione dello spirito di iniziativa, dell'intraprendenza e della creatività dei giovani: dall'esclusione all'autonomia ⁽⁴⁾, sottolinea l'importanza dell'ambiente creativo quale preziosa risorsa.
- (10) La dichiarazione n. 38 sul volontariato, allegata all'atto finale del trattato di Amsterdam, riconosce l'importante contributo delle attività di volontariato allo sviluppo della solidarietà sociale e stabilisce che la Comunità incoraggerà la dimensione europea delle organizzazioni di volontariato, ponendo particolarmente l'accento sullo scambio di informazioni e di esperienze, nonché sulla partecipazione dei giovani e degli anziani alle attività di volontariato,

CONSTATANO E RICONOSCONO CHE:

1. In tutti gli Stati membri molti giovani sono impegnati in varie forme di volontariato. Malgrado le differenze tra gli Stati membri i giovani rappresentano ovunque una quota consistente del numero totale di volontari che si impegnano attivamente nella Comunità nell'ambito di iniziative, progetti e di organizzazioni non governative di tipo essenzialmente sociale ed umanitario e per una società democratica e uno sviluppo sostenibile.

⁽¹⁾ GU L 117 del 18.5.2000, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 374 del 28.12.2000, pag. 5.

⁽³⁾ GU L 215 del 9.8.2001, pag. 30.

⁽⁴⁾ GU C 196 del 12.7.2001, pag. 2.

2. Diverse forme di volontariato dei giovani, anche nell'ambito dell'azione dell'Unione europea «Servizio volontario europeo» che fa parte del programma «Gioventù», rappresentano un valore sociale aggiunto dal momento che:
- a) trasmettono valori universali in materia di diritti dell'uomo, democrazia, antirazzismo, solidarietà e sviluppo sostenibile;
 - b) promuovono la vita sociale, un impegno volontario e una cittadinanza attiva e rafforzano la società civile a tutti i livelli;
 - c) promuovono l'integrazione sociale dei giovani, contribuiscono allo sviluppo della creatività dei giovani, dello spirito di iniziativa e dell'innovazione sociale.
3. Il volontariato dei giovani offre la possibilità ai giovani di sviluppare talune competenze personali e professionali, contribuendo così ad una maggiore occupabilità dei giovani e alla loro partecipazione nella società in generale.
4. Le organizzazioni e i progetti di giovani possiedono potenzialità importanti come contesti di apprendimento informali e non formali per i giovani e contribuiscono, anche grazie alla loro diversità, alla realizzazione dell'apprendimento lungo l'intero arco della vita, che abbraccia tutti gli aspetti della vita in tutte le sue forme.
5. Le organizzazioni non governative, le organizzazioni di giovani e tutte le altre organizzazioni attive nel settore del volontariato dei giovani svolgono un ruolo specifico come ambiente in cui il volontariato dei giovani prende forma, a livello sia locale, che nazionale e europeo.
6. Gli stessi giovani impegnati in attività di volontariato hanno un ruolo importante nella messa a punto e nell'esecuzione di progetti nel quadro di diverse azioni del programma comunitario «Gioventù».

INVITANO GLI STATI MEMBRI:

Ad adottare le misure che essi reputino appropriate per eliminare gli ostacoli giuridici e amministrativi al fine di offrire ogni opportunità al volontariato dei giovani in un contesto nazionale e internazionale.

Ad evitare che il volontariato dei giovani porti a limitare o sia usato per sostituire il lavoro retribuito potenziale o esistente.

INVITANO LA COMMISSIONE E GLI STATI MEMBRI, NEI LIMITI DELLE RISPETTIVE COMPETENZE:

1. Ad adottare misure intese a rafforzare e a sviluppare ulteriormente il ruolo delle attività di volontariato svolte dai giovani, ispirandosi se del caso agli obiettivi strategici formulati dalle Nazioni Unite nell'ambito dell'anno internazionale dei volontari.
2. A sviluppare una politica relativa al volontariato dei giovani e a rafforzare la cooperazione europea in questo settore, avvalendosi dei seguenti elementi derivanti dagli obiettivi strategici della risoluzione delle Nazioni Unite che proclama l'anno 2001 «Anno internazionale dei volontari»:
 - a) l'accessibilità e la promozione del volontariato e l'informazione sul volontariato per rafforzare la diffusione di immagini positive;
 - b) il riconoscimento e il sostegno del volontariato, in particolare da parte delle autorità a tutti i livelli, opinione pubblica, mezzi di informazione, imprese, datori di lavoro e società civile;
 - c) il supporto dell'attività di volontariato attraverso incentivi e la formazione di volontari, i loro tutori pedagogici e le rispettive associazioni;
 - d) la creazione di una rete tra gli attori interessati, con particolare attenzione per la prospettiva dei giovani stessi;
 - e) l'approccio mirato alla qualità in materia di volontariato dei giovani, compresi gli aspetti legati alla sanità e alla sicurezza.
3. A riconoscere l'importanza delle esperienze maturate nell'ambito del volontariato svolto dai giovani e a concentrare e a scambiare buone prassi per quanto riguarda il volontariato dei giovani.
4. A sostenere tutti gli attori coinvolti nella realizzazione del volontariato dei giovani.
5. A rendere il volontariato più facilmente accessibile ai giovani e ad evitare ogni forma di esclusione o discriminazione sociale.
6. A promuovere e ad appoggiare la ricerca in materia di volontariato dei giovani mediante un monitoraggio regolare degli sviluppi sul campo e mediante appropriate decisioni strategiche.

7. A coinvolgere le organizzazioni non governative, le organizzazioni giovanili e tutte le altre organizzazioni che sono attive nel volontariato dei giovani ed i giovani stessi che svolgono attività di volontariato nell'elaborazione e nell'esecuzione di una politica di sostegno del volontariato dei giovani. Ciò deve avvenire in un clima di partecipazione e avvalendosi dell'esperienza dei volontari e delle loro associazioni.
8. Ad integrare queste misure o questi obiettivi politici nel seguito che può risultare dal «Libro bianco gioventù», pubblicato dalla Commissione delle Comunità europee.

INVITANO LA COMMISSIONE:

1. A porre in essere sinergie tra le iniziative della Comunità europea, del Consiglio d'Europa e di altre organizzazioni internazionali, sotto il profilo sia strategico sia operativo.

2. A tener conto dell'importante contributo che i giovani impegnati nel volontariato apportano alle attività del programma d'azione «Gioventù» e ad esaminare, all'atto della valutazione e dell'ulteriore sviluppo del programma stesso, in che modo si possa incoraggiare ulteriormente il volontariato dei giovani.

AUSPICANO CHE:

La presente risoluzione contribuisca allo sviluppo della politica di cooperazione nel settore della gioventù, nel rispetto del principio di sussidiarietà, in particolare riconoscendo il valore aggiunto del volontariato attuato con i giovani e dai giovani.

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro⁽¹⁾

22 febbraio 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	corone danesi
	=	9,1548	corone svedesi
	=	0,6117	sterline inglesi
	=	0,8747	dollari USA
	=	1,3914	dollari canadesi
	=	117,07	yen giapponesi
	=	1,4796	franchi svizzeri
	=	7,762	corone norvegesi
	=	88,32	corone islandesi ⁽²⁾
	=	1,6975	dollari australiani
	=	2,0859	dollari neozelandesi
	=	10,023	rand sudafricani ⁽²⁾

(¹) Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

(²) Fonte: Commissione.

AIUTI DI STATO — ITALIA

Aiuto C 97/2001 (ex N 93/2001) — Demolizione e rinnovamento del naviglio cisterniero italiano

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE

(2002/C 50/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con lettera del 20 dicembre 2001, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
 Direzione generale dell'Energia e dei trasporti
 Direzione A
 B-1049 Bruxelles
 Fax (32-2) 296 41 04

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

SINTESI

Con lettera n. 542 del 15 gennaio 2001, protocollata dal segretariato generale della Commissione il 18 gennaio 2001 con il numero SG(2001)A/787, le autorità italiane hanno notificato, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, il progetto di un regime di aiuti diretto ad accelerare la demolizione delle navi cisterna a scafo singolo di almeno 20 anni di età.

L'intento delle autorità italiane di accelerare la progressiva eliminazione delle petroliere a scafo singolo di età superiore a 20 anni, che sarà resa obbligatoria dalla normativa internazionale e da quella comunitaria, contribuirà alla realizzazione dell'obiettivo di rendere più sicure le acque della Comunità.

Il regime di aiuti interessa le compagnie marittime proprietarie di petroliere a scafo singolo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1 000 tonnellate che:

— erano di proprietà delle compagnie da prima del 30 settembre 2000,

— erano iscritte prima di tale data nel registro navale italiano⁽¹⁾,

— sono state in servizio per più di 20 anni al 31 dicembre 1999, e

— sono vendute per essere rottamate o per le quali la rottamazione è stata prevista. I lavori di demolizione devono avere inizio tra il 1º gennaio 2000 e il 31 dicembre 2002 ed essere ultimati entro sei mesi.

⁽¹⁾ L'articolo 143 del Codice della navigazione prevede che per essere iscritta nei registri italiani una nave:

- a) deve appartenere, per una quota superiore al 50 %, a persone fisiche o giuridiche o enti italiani o di altri Stati membri dell'UE;
- b) per le navi di proprietà extracomunitaria, a un organismo permanente situato nel territorio italiano, la cui gestione è affidata ad un cittadino o ad una persona giuridica di nazionalità italiana o di un altro Stato membro dell'UE, domiciliato nel luogo di iscrizione della nave, il quale deve controllare direttamente ed assumere la totale responsabilità del funzionamento della nave.

Le imprese armatoriali riceveranno 250 000 ITL [circa 129,11 EUR⁽²⁾] per tonnellata di portata linda⁽³⁾, entro il limite massimo di 30 000 tonnellate. Il contributo massimo per singola unità ammonterà pertanto a 7 500 milioni di ITL (3 873 427 EUR). Il limite massimo del contributo di cui può fruire un'impresa armoriale dipende dal numero di navigli di sua proprietà che soddisfano i criteri di ammissibilità.

La legge non precisa in che modo il contributo debba essere reinvestito né prevede specifici investimenti, progetti od azioni che le imprese beneficiarie debbano realizzare per poter ricevere il contributo stesso. L'erogazione del contributo è tuttavia subordinata all'obbligo di reinvestirlo entro 18 mesi nelle attività aziendali dell'impresa beneficiaria.

I dati ufficiali relativi al mercato in questione rivelano che 30,1 dei 31 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici trasportati nel traffico di cabotaggio in Italia sono stati trasportati da navi battenti bandiera italiana. Ciò equivale ad una quota del 97 % di un mercato che la legislazione comunitaria ha aperto alla concorrenza il 1º gennaio 1999. Inoltre, del regime di aiuti possono beneficiare anche le 14 navi cisterna iscritte nei registri italiani che operano sui mercati internazionali e fanno scalo nei porti italiani, attività chiaramente soggetta da molto tempo alla concorrenza europea e mondiale.

Esiste un chiaro obiettivo comunitario di prevenzione dei gravi danni biologici ed ambientali causati da incidenti che coinvolgono le vecchie navi e le navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.

A seguito dell'affondamento dell'Erika, una petroliera a scafo singolo, avvenuto nel dicembre 1999, la Commissione ha presentato, nel marzo 2000, una comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi⁽⁴⁾. Nella suddetta comunicazione la Commissione ha proposto tre misure da varare nel breve termine:

- ispezioni più rigorose delle navi che fanno scalo nei porti comunitari,
- sorveglianza più severa sulle società di classificazione,
- anticipazione del bando delle petroliere a scafo singolo dalle acque dell'UE rispetto al calendario fissato dall'IMO.

Valutazione

La misura in oggetto reca un vantaggio a determinate imprese, è finanziata dallo Stato, è di carattere selettivo, incide sugli scambi tra gli Stati membri e potrebbe comportare distorsioni della concorrenza. Essa rappresenta pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ed è incompatibile con il mercato interno, a meno che non usufruisca di una delle deroghe stabilite dal trattato stesso.

⁽²⁾ Tasso di cambio fisso: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

⁽³⁾ Tonnellata di portata linda: unità di misura del peso di un carico che la nave è autorizzata a trasportare. Indica il peso massimo di carico, provviste, combustibile e acqua che può essere caricato fino all'immersione della linea di bordo libero per la navigazione estiva.

⁽⁴⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000.

La misura non sembra corrispondere ad alcuna delle deroghe previste dal trattato fatta eccezione — eventualmente — per gli orientamenti riguardanti gli aiuti di Stato in materia ambientale. Tuttavia, la compatibilità della suddetta misura con gli obiettivi ambientali suscita taluni dubbi, in particolare per il fatto che:

- l'aiuto è limitato alle petroliere a scafo singolo di almeno 20 anni di età,
- la misura autorizza l'acquisto di petroliere a scafo singolo sostitutive di meno di 20 anni di età, e
- la misura non prevede alcun impegno di reinvestimento e, in relazione a ciò, non contiene elementi che consentano di quantificare l'intensità dell'aiuto.

TESTO DELLA LETTERA

«La Commissione desidera informare le autorità italiane che, dopo aver esaminato le informazioni da esse fornite in merito al regime di aiuti in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

1. FATTI

1.1. Procedimento

1. Con lettera n. 542 del 15 gennaio 2001, protocollata dal segretariato generale della Commissione il 18 gennaio 2001 con il numero SG(2001)A/787, le autorità italiane hanno notificato, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, il progetto di un regime di aiuti diretto a concedere alle imprese armatoriali un contributo per la demolizione delle navi cisterna monoscafo di almeno 20 anni di età.
2. Con lettera del 23 febbraio 2001, protocollata dalla Commissione lo stesso giorno, le autorità italiane hanno comunicato lo stato di avanzamento della proposta di legge. Con lettera del 6 marzo 2001 [rif. DG TREN D(2001) 33443] la Commissione ha chiesto alle autorità italiane ulteriori informazioni, che sono state trasmesse con la lettera n. 5786 del 4 maggio 2001, protocollata dalla Commissione in data 7 maggio 2001 con il numero SG(2001)A/5870. Le autorità italiane hanno fornito informazioni supplementari con lettera n. 8665 del 5 luglio 2001, protocollata dalla Commissione il 10 luglio 2001; con lettera del 19 luglio 2001, protocollata dalla Commissione il 23 luglio 2001 con il numero DG TREN(2001)A/63049; con lettera del 3 settembre 2001, protocollata dalla Commissione il 4 settembre 2001 con il numero DG TREN (2001)A/65195; con lettera del 24 ottobre 2001, protocollata lo stesso giorno dal segretariato generale della Commissione con il numero SG(2001)A/11814 e infine con lettera del 22 novembre 2001.

1.2. Descrizione dettagliata dell'aiuto

Base giuridica e titolo

3. La legge 7 marzo 2001, n. 51, diretta a prevenire gli incidenti in mare nei quali siano coinvolte navi cisterna, è stata pubblicata ed è entrata in vigore, ma le autorità italiane hanno informato la Commissione che gli articoli 3, 4 e 5, relativi alla concessione del contributo, sarebbero stati applicati solo una volta ottenuta l'approvazione della Commissione.

Dotazione finanziaria e modalità di erogazione dell'aiuto

4. Le autorità italiane prevedono un limite massimo di impegno di 10 000 milioni di ITL annue [pari a 5,16 milioni di EUR] per 15 anni, equivalente complessivamente a 77,4 milioni di EUR, compresi gli interessi.
5. Le imprese armatoriali riceveranno un contributo pari a 250 000 ITL [circa 129,11 EUR⁽⁵⁾] per ogni tonnellata di portata lorda⁽⁶⁾, entro il limite massimo di 30 000 tonnellate per singola unità. Il contributo massimo per singola unità ammonterà pertanto a 7 500 milioni di ITL (3 873 427 EUR). Il limite massimo del contributo di cui può fruire un'impresa armoriale dipende dal numero di navi di sua proprietà che soddisfano i criteri di ammissibilità.
6. Il contributo è corrisposto tramite il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale è affidata la gestione dell'aiuto.
7. L'ammortamento dei mutui accesi dai beneficiari presso istituti di credito nazionali o europei per una somma pari al contributo è a carico del bilancio generale dello Stato ed i relativi importi sono corrisposti in rate semestrali, al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno. I contratti per l'accensione dei mutui prevedono un piano di ammortamento massimo di 15 anni, ad un tasso di interesse fissato con decreto del Ministro per il Tesoro e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana*⁽⁷⁾. Si evita in tal modo di far ricadere l'onere finanziario derivante dall'attuazione del regime su pochi esercizi finanziari e si consente invece di distribuirlo su un maggior numero di anni.

Durata

8. I lavori di demolizione della nave devono avere inizio nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 e devono essere ultimati entro sei mesi.
9. Il contributo è erogabile a decorrere dal 2001. Le imprese armatoriali ne usufruiscono immediatamente una volta completata la demolizione e ultimata la procedura amministrativa di autorizzazione all'accensione dei mutui. Tuttavia ai contratti di mutuo prende parte lo Stato ed il rimborso avviene nell'arco di 15 anni.

⁽⁵⁾ Tasso di cambio fisso: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

⁽⁶⁾ Tonnellata di portata lorda: unità di misura del peso di un carico che la nave è autorizzata a trasportare. Indica il peso massimo di carico, provviste, combustibile e acqua che possono essere caricati fino all'immersione della linea di bordo libero per la navigazione estiva.

⁽⁷⁾ Come stabilito dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, modificata dalla legge 30 novembre 1998, n. 413.

Beneficiari

10. Il regime in oggetto riguarda le sole imprese armatoriali proprietarie di navi cisterna monoscafo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1 000 tonnellate e — divenute di proprietà della compagnia prima del 30 settembre 2000,
- iscritte nei registri italiani prima della medesima data⁽⁸⁾
- in servizio da più di 20 anni alla data del 31 dicembre 1999,
- vendute per la demolizione o fatte demolire per proprio conto. I lavori di demolizione devono avere inizio nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 e devono essere ultimati in sei mesi.

11. Le autorità italiane ritengono che dell'aiuto beneficeranno 35 compagnie private, per un totale di 73 navi, così ripartite in funzione dell'età e della portata lorda:

Portata lorda	Età delle navi (in anni)		
	Tra 20 e 25	Tra 25 e 30	Oltre 30
1 000 < TPL < 5 000	8	11	12
5 000 < TPL < 30 000	9	11	3
30 000 < TPL	14	5	0
Total:	31	27	15

12. Delle 73 navi cisterna che prevedibilmente saranno interessate dalla misura, 59 sono iscritte nel registro navale italiano ed effettuano traffico di cabotaggio (pari al 51 % su un totale di 115 navi cisterna iscritte nel registro navale italiano).

13. Le restanti 14 navi potenzialmente beneficiarie della misura sono iscritte nel registro internazionale italiano ed effettuano principalmente operazioni di traffico internazionale con i porti italiani, anche se alcune di esse sono impiegate in operazioni di cabotaggio. Pur rappresentando meno del 7 % del naviglio cisterniero italiano (che comprende 205 unità) e solo l'1 % circa del naviglio cisterniero dell'UE (composto da 1 211 unità) la loro eliminazione ridurrà i rischi di gravi danni ambientali nelle acque costiere italiane.

⁽⁸⁾ L'articolo 143 del Codice della navigazione prevede che per essere iscritta nei registri italiani una nave:

a) deve appartenere, per una quota superiore al cinquanta per cento, a persone fisiche o giuridiche o enti italiani o di altri Stati membri dell'UE; o
 b) per le navi di proprietà extracomunitaria, un organismo permanente situato nel territorio italiano, la cui gestione è affidata ad un cittadino o ad una persona giuridica di nazionalità italiana o di un altro Stato membro dell'UE, domiciliato nel luogo di iscrizione della nave, il quale deve controllare direttamente ed assumere la totale responsabilità del funzionamento della nave.

Finalità del regime

14. Finalità del regime è fare in modo che il trasporto marittimo soddisfi le più severe norme in materia di sicurezza e di protezione ambientale promuovendo la demolizione anticipata, rispetto al calendario IMO⁽⁹⁾, delle navi cisterna monoscafo battenti bandiera italiana che alla data del 31 dicembre 1999 abbiano superato i 20 anni di età. Il regime di aiuti fa parte integrante di una legge diretta a prevenire gli incidenti in mare nei quali siano coinvolte navi cisterna e a limitare le conseguenze dei sinistri marittimi che possono causare danni all'ambiente marino. La legge intende inoltre intensificare i controlli su questo tipo di trasporti marittimi, tenendo conto del fragile equilibrio ecologico del Mare Mediterraneo. Il regime di incentivazione tende innanzitutto all'eliminazione del naviglio di portata linda compresa tra 10 000 e 15 000 tonnellate, generalmente a basso costo, che i noleggiatori impiegano per il traffico tra i porti italiani e che rappresenta la fascia di naviglio che presenta il maggior rischio di danni all'ambiente.
15. Poiché le autorità italiane affermano che il maggiore rischio di danno ambientale proviene dalle navi più piccole utilizzate per il traffico tra i porti italiani, l'aiuto è chiaramente diretto ad eliminare le navi cisterna più vecchie, che presentano i maggiori rischi potenziali di inquinamento delle acque italiane. L'intento delle autorità italiane di accelerare la progressiva eliminazione delle navi cisterna monoscafo di età superiore a 20 anni contribuirà a rendere più sicure le acque della Comunità.

Effetti possibili dell'aiuto

16. Le imprese beneficiarie del contributo non potranno utilizzare in attività di cabotaggio nazionale navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni, ad esclusione delle navi battenti bandiera italiana già di loro proprietà o da esse gestite. L'inosservanza di tale disposizione comporta la restituzione del contributo, maggiorato degli interessi e delle penali.
17. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge non potranno essere iscritte nei registri navali italiani navi cisterna monoscafo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici di età superiore ai 20 anni.
18. Le navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni saranno ritirate dalle attività di cabotaggio nazionale, rendendo così applicabili in anticipo rispetto alla scadenza del 2003 gli obblighi previsti dall'IMO, dalla normativa comunitaria e da altri impegni internazionali⁽¹⁰⁾. Peraltra, il regime introdotto dall'Italia favorirà anche il ritiro delle navi cisterna di minori dimensioni, alle quali non si applica la suddetta normativa.

Intensità dell'aiuto e costi ammissibili

19. La legge non precisa in che modo il contributo debba essere speso, e non indica specifici investimenti, progetti

o azioni che le imprese beneficiarie devono realizzare per ottenere il contributo. Tuttavia la concessione del contributo è subordinata alla condizione che, entro 18 mesi dall'ultimazione dei lavori di demolizione o dalla data di entrata in vigore della legge nel caso di iniziative avviate prima di tale data, le imprese beneficiarie reinvestano l'importo nelle proprie attività aziendali. L'inosservanza di tale disposizione comporta la restituzione del contributo, maggiorato degli interessi e delle penali.

20. Le imprese beneficiarie sono tenute a comunicare alle autorità nazionali le modalità del reinvestimento e l'amministrazione italiana si riserva il diritto, a mezzo di adeguate ispezioni, di esercitare i necessari controlli amministrativi al fine di accertare che il contributo sia stato effettivamente reinvestito conformemente al disposto della legge. Gli importi reinvestiti non beneficiano di alcuna agevolazione fiscale.
21. Gli investimenti possono consistere in immobilizzazioni materiali (ad esempio il leasing o l'acquisto di nuove navi) o immobilizzazioni immateriali (quali spese per l'assunzione, la formazione e la riqualificazione del personale, ricerca e sviluppo, anticipi sul trattamento di fine rapporto, depositi e cauzioni relativi all'attività dell'impresa, ecc.). Le autorità italiane prevedono il reinvestimento nelle navi ma anche altre forme di investimento, a seconda dell'importo del contributo.
22. Il contributo è stato calcolato in modo tale da corrispondere almeno al potenziale beneficio economico generato nell'arco di un anno da una nave cisterna monoscafo conforme ai criteri. Ad esempio, una nave cisterna monoscafo di portata linda pari a 30 000 tonnellate e di età compresa tra 25 e 28 anni potrebbe generare un ricavo pari a circa 17 765 EUR⁽¹¹⁾ (15 500 dollari USA) al giorno nell'ipotesi di circa 330 giorni di servizio l'anno. I costi, soprattutto di equipaggio, manutenzione e riparazioni, combustibile ed altre voci di spesa minori, come l'assicurazione, in quanto la nave si considera già totalmente ammortizzata, sono attualmente stimati in circa 5 157 EUR (4 500 dollari USA) al giorno per 365 giorni l'anno. In cifre:

Ricavi: 17 765 EUR × 330 giorni = 5 862 450 EUR

Costi: 5 157 EUR × 365 giorni = 1 882 305 EUR

per un utile annuo di circa 3 980 145 EUR, pari a 7 706 milioni di ITL⁽¹²⁾.

23. Le autorità italiane hanno indicato che il calcolo è effettuato per tonnellata di portata linda e non si basa su una scala variabile in funzione dell'età della nave in quanto l'età non è l'unico criterio per determinare la sicurezza e la conformità di una nave ai requisiti ambientali. Altrettanta importanza rivestono, secondo le autorità italiane, criteri quali la tipologia di nave, le sue specifiche tecniche e lo stato di conservazione.

⁽¹¹⁾ Tasso di cambio del secondo semestre 2001: 1 EUR = 0,872518 USD.

⁽¹²⁾ Tasso di cambio del secondo semestre 2001: 1 USD = 2 219 ITL.

⁽⁹⁾ Organizzazione marittima internazionale. Cfr. il paragrafo 44 per indicazioni sull'accordo IMO.

⁽¹⁰⁾ Cfr. infra: Antefatti - normativa comunitaria.

Condizioni supplementari

24. Le imprese armatoriali che intendono beneficiare del contributo devono presentare istanza al ministero dei Trasporti e della navigazione entro tre mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, a pena di inammissibilità. Nella domanda devono essere indicati gli elementi di individuazione della nave, la documentazione comprovante il titolo di proprietà e quella relativa alla demolizione (l'eventuale contratto di vendita per la demolizione o la demolizione in proprio, nonché la certificazione dell'autorità marittima o consolare competente che autorizza la demolizione).
25. Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo, le imprese devono presentare al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, un certificato dall'autorità marittima o consolare attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Nel caso di iniziative avviate anteriormente alla data di entrata in vigore della legge, il periodo di sei mesi si computa dalla data di entrata in vigore.

Antefatti — analisi di mercato

26. La flotta cisterniera italiana consta di 205 navi per un totale di 3 715 073 tpl, pari al 9,2 % delle navi cisterna iscritte nei registri degli Stati membri⁽¹³⁾ in termini di portata lorda, e rappresenta il 5 % della flotta comunitaria di petroliere per greggio, il 30 % circa della flotta comunitaria di navi cisterna per prodotti petroliferi ed il 20 % della flotta comunitaria di chemichiere⁽¹⁴⁾. La flotta cisterniera comunitaria rappresenta il 13 % circa della flotta mondiale.
27. Le navi della flotta italiana potenzialmente beneficiarie dell'aiuto sono adibite al trasporto sia di prodotti chimici che di prodotti petroliferi e devono dunque rispettare le regole più severe previste dall'allegato I della Convenzione MARPOL per le petroliere⁽¹⁵⁾.
28. I più recenti dati ufficiali disponibili, che risalgono al 1999, indicano che su un totale di 31 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici trasportati nel traffico di cabotaggio in Italia, 30,1 milioni di tonnellate sono state trasportate da navi battenti bandiera italiana. Ciò equivale ad una quota di mercato pari al 97 %, in un mercato aperto alla concorrenza dal 1º gennaio 1999 in forza della normativa comunitaria. Inoltre il regime interessa un numero limitato⁽¹⁶⁾ di navi cisterna iscritte nei registri italiani, le quali effettuano operazioni di traffico internazionale con i porti italiani, attività da molto tempo chiaramente esposta alla concorrenza europea e mondiale.
29. Non è previsto l'obbligo che la demolizione fisica della nave avvenga in un cantiere particolare e del resto in Italia non esistono centri di demolizione.

⁽¹³⁾ Registri degli Stati membri quali definiti nell'allegato agli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 205 del 7.7.1997, pag. 15).

⁽¹⁴⁾ Fonte: statistiche sulla flotta mondiale al 31 dicembre 2000, registri Lloyd's.

⁽¹⁵⁾ MARPOL: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi del 1973, modificata dal Protocollo del 1978.

Antefatti — normativa comunitaria

A. Considerazioni relative alla sicurezza

30. A seguito del naufragio dell'Erika, una petroliera monoscafo affondata nel dicembre 1999, la Commissione ha presentato, nel marzo 2000, una comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi⁽¹⁶⁾. La Commissione ha presentato una seconda comunicazione con una serie supplementare di proposte nel mese di dicembre 2000⁽¹⁷⁾. Nella comunicazione del marzo 2000, la Commissione ha proposto tre misure da varare a breve termine:
 - ispezioni più rigorose delle navi che fanno scalo nei porti comunitari,
 - più stretta sorveglianza delle società di classificazione, e
 - anticipazione del bando delle navi cisterna monoscafo dalle acque comunitarie rispetto al calendario precedentemente convenuto in sede IMO (Organizzazione marittima internazionale).
 31. Quest'ultima proposta è motivata sia dalle statistiche, che provano un aumento del tasso di incidenti per le navi più vecchie, sia dalla necessità di recepire nella normativa comunitaria le disposizioni dell'American Oil Pollution Act del 1990, onde evitare che, a partire dal 2005, le navi cisterna monoscafo bandite dalle acque statunitensi comincino ad operare nelle acque europee.
 32. Il calendario accelerato concordato in sede IMO nel mese di aprile 2001 e contenuto nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁸⁾ prevede che le navi cisterna monoscafo non possano accedere ai porti dell'UE né operare sotto bandiera comunitaria⁽¹⁹⁾ e interessa tre categorie di navi cisterna:
 - navi cisterna della categoria 1, comunemente dette «navi cisterna Pre-MARPOL»⁽²⁰⁾. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2007.
- ⁽¹⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000.
- ⁽¹⁷⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika, COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.
- ⁽¹⁸⁾ Posizione comune adottata dal Consiglio il 7 agosto 2001.
- ⁽¹⁹⁾ Le navi cisterna delle categorie 1 e 2 potranno continuare ad operare, rispettivamente dopo il 2005 e dopo il 2010, soltanto a condizione che siano conformi al regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS), che introduce una procedura di ispezione rafforzata. Le autorità italiane hanno annunciato che non utilizzeranno la procedura CAS per le navi battenti la propria bandiera. Pertanto alle tre categorie si applicano rispettivamente le scadenze del 2005, del 2010 e del 2015.
- ⁽²⁰⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che NON SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistematicamente a fini protettivi.

- navi cisterna della categoria 2, comunemente dette «navi cisterna MARPOL»⁽²¹⁾. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
 - navi cisterna della categoria 3, di portata linda pari o superiore a 5 000 tonnellate ma inferiore a quella stabilita per le navi cisterna di categoria 1 e 2. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
33. Il compromesso raggiunto dall'IMO consente alle nuove navi cisterna monoscafo che soddisfino determinate specifiche tecniche di continuare ad operare fino allo scadere del 25º anno dalla data di consegna. Tuttavia gli Stati membri della Comunità europea hanno formalmente annunciato che vieteranno l'accesso ai porti delle navi cisterna monoscafo dopo il 2015.

B. Considerazioni di carattere ambientale

34. L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle azioni comunitarie nel settore dei trasporti.
35. La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul rafforzamento della cooperazione euromediterranea nei settori dei trasporti e dell'energia⁽²²⁾ sottolinea la necessità di accrescere la sicurezza del trasporto marittimo, con particolare riferimento al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, indicando che tale preoccupazione «è particolarmente evidente trattandosi di un mare chiuso, con un equilibrio ecologico instabile, come il Mediterraneo».
36. Esiste inoltre un chiaro obiettivo comunitario di prevenzione dei gravi danni biologici ed ambientali provocati da incidenti nei quali sono coinvolte vecchie navi e navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.

2. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

- Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE**
37. Ai sensi 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.
38. *Trasferimento di risorse pubbliche.* La nozione di aiuto di Stato è applicabile ad ogni vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscano sulla base di un mandato conferito loro dallo Stato. Nel caso

⁽²¹⁾ Navi cisterna di portata linda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata linda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistematica a fini protettivi.

⁽²²⁾ COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, in particolare il punto 2.3.3.

di specie, gli armatori beneficiano di un mutuo che le autorità italiane si sono impegnate a rimborsare.

39. *Vantaggio.* Il regime in questione sembra conferire un vantaggio ai proprietari italiani di navi cisterna monoscafo di età non inferiore a 20 anni che operano sul mercato italiano del cabotaggio o sul mercato internazionale. Viceversa non beneficiano di tale regime le imprese armatoriali che operano con navi di età inferiore.
40. *Selettività del regime.* Il regime in questione sembra favorire il settore marittimo ed in particolare l'industria navale responsabile del trasporto del petrolio e delle sostanze chimiche e pertanto ha carattere selettivo.
41. *Ripercussioni sugli scambi e distorsione della concorrenza.* Il regime sembra rafforzare la posizione di un ristretto numero di imprese sul mercato italiano. La possibilità di demolire beni strumentali essenziali per l'esercizio dell'attività e di ricevere denaro per sostituirli o per effettuare altri investimenti pone le imprese beneficiarie in una situazione di vantaggio rispetto alle imprese aventi sede in altri paesi della Comunità. Le imprese armatoriali competono in un mercato europeo liberalizzato a seguito dell'entrata in vigore, il 1º gennaio 1999, di tutte le disposizioni del regolamento sul cabotaggio marittimo⁽²³⁾, che consentono il libero accesso a quasi tutti i mercati nazionali all'interno della Comunità. Il regime di aiuti può avere un impatto negativo sulla concorrenza in un mercato liberalizzato.
42. Il regime in questione sembra conferire un vantaggio a determinate imprese, è finanziato con risorse pubbliche, è selettivo, sembra incidere sugli scambi tra gli Stati membri e potrebbe falsare la concorrenza e pertanto, secondo le informazioni in possesso della Commissione, sembra costituire un aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ed essere incompatibile con il mercato comune, a meno che non possa beneficiare delle deroghe previste nel trattato CE. La Commissione deve pertanto esaminare la natura di aiuto del regime in questione e deve chiedersi se esso possa eventualmente considerarsi un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1 del regolamento sull'applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽²⁴⁾.
43. Le autorità italiane hanno ribadito che gli aiuti non saranno effettivamente erogati prima della decisione della Commissione. Tuttavia, considerando che il regime è stato applicato di fatto mediante la demolizione anticipata ordinata dalle imprese armatoriali e incentivata dal testo della legge, la Commissione tende a considerare il regime di aiuti come attuato illegalmente prima dell'autorizzazione ai sensi dell'articolo 88 del trattato CE. La Commissione nutre pertanto perplessità in merito alla legittimità del regime.

⁽²³⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

⁽²⁴⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE.

Base giuridica della valutazione

44. Nel caso di specie non è applicabile l'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE, relativo agli aiuti a carattere sociale, agli aiuti destinati ad ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali e agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.
45. Né è applicabile l'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, relativo agli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, in quanto la misura in esame interessa l'industria navale e non una particolare regione o un gruppo di regioni.
46. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, e l'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, non sono applicabili ad aiuti nel settore dei trasporti marittimi.
47. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono considerarsi compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Nel caso di specie la Commissione considera l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE come il fondamento giuridico che potrebbe giustificare una deroga.
48. In assenza di chiari impegni del governo italiano sull'impiego dell'aiuto, in linea di principio la Commissione deve considerare tutte le opzioni possibili. Tuttavia, con ogni probabilità, considerando gli importi piuttosto elevati, l'aiuto dovrebbe essere reinvestito nell'acquisto di beni strumentali essenziali, ossia, nel caso di specie, di navi cisterna. Le informazioni fornite dalle autorità italiane confermano questa ipotesi. Di conseguenza, la Commissione limita la propria valutazione al possibile investimento in navi cisterna allo scopo di sostituire le navi demolite. Tuttavia le autorità italiane sono indicate a dimostrare caso per caso che il contributo statale è stato o sarà impiegato per altri investimenti compatibili.

Compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica indicata

49. In linea generale, la mancata indicazione delle intensità dell'aiuto o degli investimenti ammissibili rende difficile per la Commissione valutare la compatibilità del regime di aiuti. Anche se la legge non prevede l'obbligo di reinvestire nelle navi esiste il dubbio che l'importo del contributo possa essere reinvestito in maniera differente dalle imprese il cui capitale sia principalmente costituito dalle navi. La Commissione desidera un chiarimento sulle modalità di reinvestimento previste da ciascuna delle imprese beneficiarie dell'aiuto e chiede al governo italiano di indicare quali tipi di investimento consideri accettabili.
50. Un rischio prevedibile collegato all'assenza di chiare condizioni di reinvestimento è che il premio alla demolizione, o una parte di esso, venga utilizzato semplicemente per praticare prezzi predatori sul mercato italiano del cabotaggio.

gio e sui mercati internazionali, soprattutto in quanto non tutte le imprese si troveranno nella necessità di sostituire interamente il tonnellaggio per continuare la loro attività.

51. In generale, gli aiuti concessi per la semplice sostituzione di beni strumentali essenziali sono considerati aiuti al funzionamento e, secondo la giurisprudenza della Corte⁽²⁵⁾, sono vietati e solo in casi eccezionali sono considerati compatibili con il trattato⁽²⁶⁾.
52. Si sostiene che l'aiuto sia a favore dell'ambiente, in quanto in caso di incidente le navi monoscafo presentano un rischio d'inquinamento più elevato rispetto alle navi a doppio scafo. Tuttavia, le imprese armatoriali beneficiarie dell'aiuto possono continuare ad utilizzare le navi monoscafo di età superiore a 20 anni già in loro possesso alla data di erogazione dell'aiuto medesimo⁽²⁷⁾. Gli armatori possono anche reinvestire il premio alla demolizione in navi monoscafo di età inferiore a 20 anni e continuare ad utilizzare queste ultime fino al termine consentito dalla normativa comunitaria (2007/2015)⁽²⁸⁾.
53. L'assenza di condizioni idonee al conseguimento degli obiettivi ambientali e di sicurezza previsti dal regime suscita ulteriori perplessità. La Commissione invita il governo italiano a chiarire i motivi delle limitazioni. In particolare:
 - A. Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁽²⁹⁾
54. Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, elaborati nel 1997, definiscono l'impostazione e i criteri per l'autorizzazione degli aiuti di Stato in questo settore. In termini generali gli aiuti concessi da uno Stato membro non devono recare pregiudizio alle economie di altri Stati membri e devono dimostrare di non comportare rischi di distorsione della concorrenza tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Devono inoltre sempre essere limitati allo stretto necessario per conseguire gli scopi prefissi ed essere concessi in modo trasparente. Inoltre, va sempre preso in considerazione l'effetto cumulativo di tutti gli aiuti concessi dalle autorità statali (nazionali, regionali e locali).
55. Gli orientamenti citati definiscono i regimi di aiuto che possono essere autorizzati nell'interesse dell'industria marittima comunitaria. Gli obiettivi generali degli aiuti sono i seguenti:
 - tutela dell'occupazione nella CE (sia a bordo che a terra),
 - tutela e sviluppo delle competenze e del livello delle conoscenze marittime nella Comunità, e
 - miglioramento della sicurezza.

⁽²⁵⁾ Sentenze della Corte di giustizia 8 marzo 1988 nelle cause C-62/87 e C-72/82 (Glaverbel) Racc. 1988, pag. I- 1573 e 24 febbraio 1987, nella causa C-310/85, Deufil/Commissione, Racc. 1987, pag. I-901.

⁽²⁶⁾ Sentenza del TPG, Causa T-55/99, CETM, Racc. 2000, pag. II-3207.

⁽²⁷⁾ Ad esempio avrebbe potuto essere fissata una data, anteriore alla pubblicazione della legge, a partire dalla quale vietare alle imprese beneficiarie l'acquisto di navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni.

⁽²⁸⁾ La legge avrebbe potuto imporre alle imprese armatoriali di utilizzare il contributo unicamente per acquistare navi a doppio scafo, nuove o di seconda mano.

⁽²⁹⁾ Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5).

56. In relazione alla sicurezza, il punto 4 della sezione 1.1 degli Orientamenti evidenzia il fatto che esiste attualmente una «sovraffondità ciclica e strutturale per effetto della quale l'industria dipende dalla domanda e i caricatori sono in grado di far abbassare i noli; tale circostanza, combinata con gli elevati costi fissi cui sono confrontati gli armatori, sta a significare che maggiori incentivi a tagliare i costi ed eventualmente a scegliere la soluzione meno costosa, come pure il mantenimento di un elevato livello qualitativo dell'attività, possono non risultare interessanti dal punto di vista commerciale. A lungo termine, ciò può pregiudicare l'interesse della Comunità per un trasporto sicuro, efficiente ed ecocompatibile.»
57. Alla sezione 5 degli Orientamenti si prevede che gli aiuti agli investimenti debbano «promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti», a condizione che ciò sia compatibile, ove pertinente, con le disposizioni del regolamento sulla costruzione navale⁽³⁰⁾. Sono autorizzati gli incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nella Comunità a standard più rigorosi delle norme obbligatorie in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni nazionali e anticipatamente rispetto all'adozione di norme più rigorose. Non esistono tuttavia disposizioni specifiche in materia di demolizione anticipata delle navi rispetto alle scadenze concordate.
58. Riguardo al possibile reinvestimento dell'importo dell'aiuto nell'acquisto di nuove navi o di navi che rispettino le norme tecniche in corso di approvazione, nella sezione 5, paragrafo 2, della disciplina comunitaria la Commissione si mostra restia ad approvare gli aiuti per il rinnovo della flotta, salvo il caso in cui tali aiuti rientrino in una riforma strutturale diretta a ridurre la capacità globale della flotta medesima. Il regime italiano non impone espressamente una riduzione delle capacità.
59. Di conseguenza, non essendo previsto alcun obbligo di reinvestire il contributo nell'acquisto di navi più sicure e non essendovi alcun collegamento con piani di ristrutturazione del naviglio cisterniero italiano, il regime di aiuti non sembra rientrare nel campo di applicazione degli orientamenti e pertanto in questa fase si ritiene che non possa beneficiare di una deroga a questo titolo.
- B. Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente
60. La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente⁽³¹⁾ definisce come diretta alla tutela dell'ambiente «qualsiasi azione volta a portare rimedio o a prevenire un pregiudizio all'ambiente fisico o alle risorse naturali», la definizione si applica a «qualsiasi settore contemplato dal trattato CE, compresi quelli soggetti a norme comunitarie specifiche in materia di aiuti di Stato» come i trasporti. La disciplina stabilisce le regole relative agli aiuti all'investimento e agli aiuti al funzionamento, in base alle quali deve essere valutato — ed eventualmente autorizzato — il regime di aiuti.
61. Secondo la citata disciplina comunitaria, «la Commissione reputa che la concessione di aiuti non sia più giustificata nel caso degli investimenti destinati semplicemente a con-

formare gli impianti a norme tecniche comunitarie nuove o già vigenti (...) gli aiuti possono rivelarsi utili quando costituiscono un incentivo per conseguire un livello di tutela più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie. Ciò avviene quando uno Stato membro decide di adottare norme nazionali più rigorose di quelle comunitarie, che siano volte ad ottenere un livello più elevato di tutela ambientale»⁽³²⁾. Per un periodo massimo di tre anni a decorrere dall'adozione di nuove norme comunitarie obbligatorie in materia ambientale possono essere concessi alle piccole e medie imprese aiuti per l'osservanza delle norme medesime entro il limite del 15 % dei costi ammissibili⁽³³⁾. Le imprese che intendano ottenere un livello di tutela ambientale più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie possono ottenere aiuti fino ad un'intensità massima lorda del 30 % dei costi ammissibili, rigorosamente limitati ai costi di investimento supplementari necessari per conseguire gli obiettivi di tutela ambientale⁽³⁴⁾.

62. Pur prevedendo aiuti agli investimenti necessari per l'osservanza di disposizioni nazionali più rigorose rispetto alle norme comunitarie vigenti, la disciplina comunitaria non prevede aiuti per la demolizione di beni strumentali inquinanti o potenzialmente inquinanti. L'assenza di indicazioni sulle modalità di reinvestimento e sull'intensità degli aiuti collegati a tale investimento rende difficile una valutazione della compatibilità dell'aiuto da parte della Commissione, anche se gli obiettivi della legge possono essere considerati conformi agli obiettivi della disciplina comunitaria. Sussiste perciò un dubbio sull'effettiva capacità del regime di contribuire in maniera adeguata al raggiungimento di livelli di protezione ambientale più elevati rispetto a quelli previsti dalle norme comunitarie.
63. Un altro motivo di preoccupazione per la Commissione è dato dal fatto che l'obbligo di ritirare dalla circolazione alcune delle navi cisterna per le quali è prevista l'erogazione di un aiuto alla demolizione vige già a livello internazionale, ma non ancora a livello comunitario. Concedere un aiuto a favore di un comportamento che è obbligatorio, sia pure solo a livello internazionale, può mettere l'UE in una situazione difficile nei confronti dei paesi terzi.

C. Normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale⁽³⁵⁾

64. Poiché l'aiuto in questione molto probabilmente sarà reinvestito nella costruzione o nella trasformazione di navi, ad esso potrebbe applicarsi la normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale, che riguarda gli aiuti concessi in modo diretto o indiretto per la costruzione, trasformazione e riparazione navale «e comprende tutti i tipi di aiuto agli armatori o ai terzi che sono disponibili come aiuti per la costruzione o la trasformazione di navi». Il regolamento definisce la costruzione navale come «la costruzione nella Comunità di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma». Le attività di demolizione non sono menzionate. Con riferimento ad esse, non sembra probabile un potenziale vantaggio indiretto per i cantieri navali.

⁽³²⁾ Cfr. il punto 20 della disciplina comunitaria.

⁽³³⁾ Cfr. il punto 28 della disciplina comunitaria.

⁽³⁴⁾ Cfr. il punto 29 in combinato disposto con il punto 37 della disciplina comunitaria.

⁽³⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale (GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1).

⁽³⁰⁾ Cfr. infra.

⁽³¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

Non vi è l'obbligo di sostituire le navi demolite con navi di nuova costruzione, ma soltanto l'obbligo di reinvestire il contributo in attività aziendali, affinché vi sia la certezza che l'aiuto venga effettivamente utilizzato per compensare la perdita di una delle fonti di reddito dell'impresa. Poiché l'importo ottenuto potrebbe essere reinvestito in navi, nelle imprese in cui queste ultime costituiscono i beni strumentali principali vi è comunque il rischio di un trasferimento dell'aiuto ai cantieri navali, che potrebbe essere un tema da affrontare nell'ambito dell'attuale regime.

D. Politica comunitaria in materia di sicurezza marittima

65. Con riferimento alle navi cisterna monoscafo, la Commissione nota che il regime di aiuti italiano prevede la demolizione delle navi, andando al di là di quanto previsto dalle norme comunitarie in corso di approvazione⁽³⁶⁾, secondo quanto richiesto dalla Comunicazione in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, nella misura in cui:

- il regime in questione riguarda le navi cisterna monoscafo di portata lorda inferiore a 5 000 tonnellate (si trattarebbe di 31 navi cisterna monoscafo supplementari),
- esso anticipa di tre anni il calendario di demolizione concordato per le navi cisterna monoscafo di età superiore a 20 anni al 31 dicembre 1999 (le prime operazioni di demolizione hanno avuto inizio il 1º gennaio 2000). Tuttavia le ultime operazioni di demolizione coincideranno con l'entrata in vigore, nel 2003, dell'obbligo di ritiro dall'attività,
- anticipando il calendario di demolizione e favorendo la demolizione rispetto alla cessione ad altri Stati membri o paesi terzi, il regime italiano contribuisce ad una maggiore sicurezza dei mari. Quanto prima, saranno definitivamente ritirate dalla circolazione nelle acque costiere comunitarie 73 navi cisterna, potenzialmente tra le più pericolose.

66. La Commissione può quindi prendere in considerazione l'ipotesi di valutare il regime in questione alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), purché i dubbi di carattere generale sollevati in questa sede possano essere eliminati.

67. In considerazione dei presumibili obiettivi ambientali e di sicurezza del regime di aiuti, la Commissione accoglie favorevolmente tutti i chiarimenti del governo italiano volti a dimostrare la compatibilità di tale regime con il trattato CE.

E. Ulteriori questioni relative al regime di aiuti

In merito all'applicazione del regime di aiuti la Commissione si interroga sulle seguenti questioni:

a) *Il funzionamento del regime*

68. Il regime prevede un lungo intervallo di tempo tra la data ultima entro cui le navi demolite/da demolire devono es-

sere diventate di proprietà dell'impresa beneficiaria (30 settembre 2000) e la data in cui può iniziare la demolizione (1º gennaio 2000). Ciò potrebbe consentire agli armatori di disporre di un periodo di 9 mesi per provvedere alla sostituzione, comprando nuove navi ma anche navi da demolire, che non sono state affatto utilizzate per lo svolgimento delle loro attività. La Commissione chiede un chiarimento sulla scelta della data.

69. La Commissione chiede anche ulteriori chiarimenti sulla necessità di basare il calcolo dell'importo dell'aiuto sulle «tonnellate di portata lorda», che possono non riferirsi al valore di mercato della nave, e delucidazioni sul possibile prezzo di demolizione, per verificare il reale beneficio derivante dal regime.

70. Si chiede inoltre di giustificare il meccanismo di calcolo, che è collegato all'importo necessario per compensare la perdita dei ricavi di un anno e al valore delle navi monoscafo di età superiore a 20 anni. La Commissione considera che il periodo di tempo successivo alla pubblicazione della legge sia sufficientemente lungo per consentire di trovare una sostituzione effettiva prima della demolizione.

71. Dai calcoli effettuati, il premio alla demolizione potrebbe rappresentare il 116 % del possibile valore di sostituzione dei beni. Le autorità italiane sono invitate a giustificare questa cifra. Inoltre, sulla base dei possibili importi da spendere per la sostituzione delle navi cisterna demolite e alla luce delle informazioni in suo possesso, la Commissione giunge a stimare intensità di aiuto potenziali molto elevate. Le autorità italiane sono invitate a presentare le proprie osservazioni in merito.

b) *Valutazione del mercato*

72. La Commissione gradirebbe ricevere osservazioni e chiarimenti sulla situazione sia del mercato italiano del cabotaggio per il trasporto di petrolio e di sostanze chimiche sia dei mercati internazionali che possono con maggiore probabilità risentire degli effetti del regime descritto.

Tenuto conto dei dubbi espressi in precedenza sulla natura, la legittimità e la compatibilità dell'aiuto, la Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita il governo italiano a presentare le sue osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione del regime descritto — in particolare in merito alle attività di reinvestimento del contributo — entro un mese dalla data di ricevimento della presente. Le autorità italiane sono invitate a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione ricorda al governo italiano l'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e fa presente che ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ogni aiuto illegittimo può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.»

⁽³⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000, e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika, COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.

Comunicazione della Commissione concernente l'elenco delle zone franche esistenti e funzionanti nella Comunità

(2002/C 50/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

In conformità dell'articolo 802 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario, le zone franche esistenti e funzionanti nella Comunità, notificato dagli Stati membri alla Commissione, sono le seguenti:

Paese	Zona franca (controllo di tipo I)	Zona franca (controllo di tipo II)	Indirizzo autorità doganale (articolo 804 DAC)
DANIMARCA	Københavns Frihavn (Porto franco di Copenaghen)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
GERMANIA	Freihafen Bremen (Porto franco di Brema)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Porto franco di Bremerhaven)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Porto franco di Cuxhaven)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Porto franco di Deggendorf)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Porto franco di Duisburg)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Porto franco di Emden)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Porto franco di Amburgo)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Porto franco di Kiel)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Paese	Zona franca (controllo di tipo I)	Zona franca (controllo di tipo II)	Indirizzo autorità doganale (articolo 804 DAC)
REPUBBLICA ELLENICA	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Zona franca del Pireo)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείν Καραγέωργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Zona franca di Salonicco)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείν Καραγέωργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Zona franca di Heraclion)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείν Καραγέωργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPAGNA	Zona franca de Barcelona (Zona franca di Barcellona)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Zona franca di Cadice)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Zona franca di Vigo)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Zona franca di Las Palmas de Gran Canaria)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
FRANCIA	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux (Zona franca di Verdon — Port de Bordeaux)		Direction interrégionale des douanes de Bordeaux 1, Quai de la Douane BP 60 F-33024 Bordeaux Tel. (33-05) 57 81 03 60 Fax (33-05) 56 44 82 46
IRLANDA		Ringaskiddy Free Port (Porto franco di Ringaskiddy)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Zona franca di Shannon)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Paese	Zona franca (controllo di tipo I)	Zona franca (controllo di tipo II)	Indirizzo autorità doganale (articolo 804 DAC)
ITALIA	Punto franco di Trieste		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 Venezia Mestre
PORTOGALLO	Zona franca da Madeira (Caniçal) (Zona franca di Madera — Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministério das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINLANDIA	Lappeenrannan Vapa-alue (Zona franca di Lappeenranta)		Lappeenrannan tulli PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Porto franco di Hangon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
REGNO UNITO		Liverpool Free Zone (Zona franca di Liverpool)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaford Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Aeroporto di Prestwick)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasalla, Isle of Man) (Aeroporto di Ronaldsway — Ballasalla, Isle of Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Zona franca di Southampton)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Zona franca di Tilbury)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Zona franca del porto di Sheerness)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Zona franca di Humberside)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Informazioni)

COMMISSIONE

Esercizio di servizi aerei di linea

Bando di gara pubblicato dalla Francia ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio per l'esercizio di servizi aerei di linea in partenza da Strasburgo

(2002/C 50/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

- Introduzione:** A norma delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23.7.1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha modificato, con decorrenza dal 25.3.2001, gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea tra Strasburgo, da un parte e Lisbona e Milano dall'altra, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 385 del 19.12.1997. Le norme prescritte dai nuovi oneri di servizio pubblico sono state pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 348 del 5.12.2000.

I bandi di gara sono pubblicati separatamente per ciascuno dei collegamenti sottomenzionati:

- Strasburgo-Lisbona,
- Strasburgo-Milano (Malpensa/Linate/Bergamo).

Se entro l'1.5.2002 nessun vettore aereo avrà istituito o sarà in procinto di istituire servizi aerei di linea per ciascuno dei collegamenti menzionati, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario, la Francia, nel quadro della procedura di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento citato, limiterà l'accesso alla rotta in questione a un unico vettore e indirà una gara per assegnare il diritto di prestare questi servizi a decorrere dall'1.6.2002 fino alla vigilia dell'inizio della stagione aeronautica estiva del 2004.

Gli offerenti potranno presentare offerte relative alla fornitura di servizi aerei di linea sulle due rotte, in particolare se questa iniziativa ha l'effetto di ridurre il corrispettivo finanziario globale richiesto. Gli offerenti dovranno tuttavia indicare chiaramente l'importo del corrispettivo richiesto per ciascuna rotta, eventualmente modulandolo in funzione delle diverse ipotesi di selezione della loro offerta (nel caso in cui la loro offerta venga selezionata soltanto per una sola delle rotte in essa indicate).

- Oggetto dei singoli bandi di gara:** Per ciascuna delle rotte menzionate al precedente paragrafo 1, fornitura, a decorrere dall'1.6.2002, di servizi aerei di linea, conforme-

mente agli oneri di servizio pubblico imposti sulle rotte in questione, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 348 del 5.12.2000.

- Partecipazione:** La gara è aperta a tutti i vettori comunitari titolari di una licenza di esercizio valida rilasciata ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23.7.1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

- Procedura:** Le singole gare sono soggette alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere d), e), f), g), h) e i) del regolamento (CEE) n. 2408/92.

- Procedura:** Il capitolato d'oneri completo, che comprende le norme specifiche applicabili alla gara e l'accordo di delega di servizio pubblico, nonché l'allegato tecnico (informazioni di carattere demografico e socioeconomico dell'area servita dall'aeroporto di Strasburgo, informazioni sull'aeroporto di Strasburgo, un'analisi di mercato, informazioni sul Parlamento europeo, testo degli oneri di servizio pubblico pubblicati il 5.12.2000 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*) può essere richiesto gratuitamente al seguente indirizzo:

Ministère des affaires étrangères, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99. Fax: (33) 1 43 17 77 69.

- Corrispettivo finanziario:** Le offerte presentate devono espressamente indicare la somma richiesta a titolo di corrispettivo per la prestazione dei servizi in questione dalla data prevista per l'inizio del servizio fino alla vigilia dell'inizio della stagione aeronautica estiva del 2004 (con una prima ripartizione dall'1.6.2002 fino alla fine della stagione aeronautica invernale 2002/2003 e una seconda dall'inizio della stagione aeronautica estiva 2003 alla fine della stagione aeronautica invernale 2003/2004). L'importo esatto del corrispettivo accordato viene determinato retroattivamente per ogni periodo, in funzione delle spese e delle entrate effettivamente prodotte dal servizio, dietro presentazione dei giustificativi, nei limiti dell'importo indicato nell'offerta.

7. **Tariffe:** Gli offerenti dovranno indicare nella loro offerta le tariffe previste e le condizioni alle quali esse potranno essere adeguate.
8. **Durata, modifica e risoluzione del contratto:** Il contratto decorre dall'1.6.2002 e termina alla vigilia dell'inizio della stagione aeronautica estiva IATA del 2004. Inoltre, per ogni periodo di esercizio viene esaminata l'esecuzione del contratto, in concertazione con il vettore. In caso di mutamento imprevedibile delle condizioni di esercizio, l'importo del corrispettivo finanziario può essere riveduto.

Conformemente agli oneri di servizio pubblico pubblicati il 5.12.2000 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, il vettore può interrompere la prestazione dei servizi soltanto con un preavviso di sei mesi.

9. **Sanzioni:** La mancata osservanza, da parte del vettore, del preavviso di cui all'articolo 8 è sanzionata con un'amenda che viene calcolata per il primo periodo di esercizio applicando un coefficiente moltiplicatore di tre al disavanzo mensile medio accertato nei primi mesi di esercizio moltiplicato per il numero di mesi di mancato preavviso e, nel periodo successivo, applicando un coefficiente moltiplicatore di tre al disavanzo mensile medio accertato nel periodo precedente moltiplicato per il numero di mesi di mancato preavviso.

Qualora il vettore non sia in grado di garantire il servizio per cause di forza maggiore, l'importo del corrispettivo può essere ridotto proporzionalmente ai voli non effettuati.

Qualora il vettore non garantisca i servizi sulla rotta in questione per motivi diversi dalla forza maggiore o qualora non rispetti gli oneri di servizio pubblico, la Camera

di Commercio e dell'Industria di Strasburgo o il Ministro degli Affari esteri possono:

- ridurre l'importo del corrispettivo proporzionalmente ai voli non effettuati;
- richiedere spiegazioni al vettore. Qualora le spiegazioni non siano soddisfacenti, il contratto può essere rescisso.

Le sanzioni in questione sono comminabili fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo R. 330-20 del codice dell'aviazione civile.

10. **Presentazione delle offerte:** Le offerte devono pervenire entro le ore 17.00 (ora locale), entro e non oltre cinque settimane dalla pubblicazione del presente bando di gara nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e devono essere inviate per lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, nel qual caso farà fede la data dell'avviso di ricevimento, o consegnate a mano, nel qual caso sarà rilasciata una ricevuta, al seguente indirizzo:

Ministère des Affaires Etrangères, bureau des interventions, ufficio 547, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16.
Tel.: (33) 1 43 17 77 99.

11. **Validità del bando:** Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), prima frase del regolamento (CEE) n. 2408/92, i singoli bandi di gara sono validi a condizione che nessun vettore aereo comunitario presenti, entro l'1.5.2002, un programma di esercizio delle rotte in questione a decorrere dall'1.6.2002, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario.

AVVISO

Il 26 febbraio 2002, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 51 A, sarà pubblicato il «Catalogo comune delle varietà delle specie agricole — Undicesimo complemento alla ventunesima edizione integrale».

Gli abbonati riceveranno gratuitamente la suddetta Gazzetta ufficiale nei limiti del numero e della(e) versione(i) linguistica(che) del(dei) loro abbonamento(i). Gli abbonati sono pregati di rispedire la cedola di ordinazione, in calce, debitamente compilata, specificando il numero di matricola dell'abbonamento (il codice che figura a sinistra di ogni etichetta e che comincia per: O/.....). La gratuità e la disponibilità sono assicurate per un anno a decorrere dalla data d'uscita della Gazzetta ufficiale in questione.

Gli interessati che non sono abbonati possono, comunque, ordinare contro pagamento tale Gazzetta ufficiale presso l'ufficio di vendita competente per il loro paese o presso l'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, servizio vendita, L-2985 Lussemburgo, che trasmetterà l'ordine all'ufficio di vendita interessato.

CEDOLA DI ORDINAZIONE

**Ufficio delle pubblicazioni ufficiali
delle Comunità europee**
Servizio vendita
2, rue Mercier
L-2985 Lussemburgo

- Sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il numero di matricola è il seguente: O/.....

- Prego inviarmi la(le) ... copia(e) gratuita(e) della **Gazzetta ufficiale C 51 A/2002** alla(e) quale(i) mi dà diritto l'abbonamento.
- Ordino contro** pagamento ... **copia(e)** **supplementare(i)**.

Lingua(e):

- Non sono abbonato** alla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e ordino contro pagamento ... **copia(e)**.

Lingua(e):

Nome:

Indirizzo:

.....
Data: Firma: