

ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK – OLASZORSZÁG**Állami támogatás C 32/2004 (ex N 347/2003) – A Fincantieri által épített, öt utasszállító hajó leszállítási határidejének meghosszabbítása****Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően**

(2005/C 30/08)

(EGT vonatkozású szöveg)

A jelen összefoglalást követő hiteles nyelven írt 2004. október 20-i levélben a Bizottság bejelentette döntését Olaszországnak az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról a fent említett támogatással/intézkedéssel kapcsolatban.

Az érdekelt felek benyújthatják észrevételeiket ezen összefoglaló, illetve a mellékelt levél kihirdetési dátumát követő egy hónapon belül a következő címre:

Commission européenne (Európai Bizottság)
 Direction générale de la Concurrence (Versenypolitikai Főigazgatóság)
 Greffe Aides d'Etat (Állami támogatások hivatala)
 SPA 3 6 / 5
 B-1049 BRUXELLES
 Fax: (32-2) 296 12 42

Ezeket az észrevételeket Olaszországgal közlik. Az észrevételeket benyújtó érdekelt fél írásban kérheti, megnevezve kérése indokát, hogy kilitét bizalmasan kezeljék.

Az ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

Olaszország 2003 júliusában kérte a Fincantieri által a Carnival Corporation különböző leányvállalatai megrendelésére épített, öt utasszállító hajó hároméves leszállítási határidejének a meghosszabbítását. A leszállítási határidők meghosszabbítását 2003 vége helyett 2004 során különböző időpontokig és legkésőbb 2005 októberéig kérték. A Fincantieri már az új leszállítási határidőknek megfelelően gyártja a hajókat.

A kérelem Bizottság általi elfogadását az teszi szükségessé, hogy a hajógyártás állami támogatásáról szóló 1540/1998/EK tanácsi rendelet 3. cikkével összhangban a 2003 után leszállított hajókra nem adható működési támogatás, akkor sem, ha a szerződéseket 2000 vége előtt kötötték meg. A hajókra adott támogatás összértéke 243 millió euró.

Az olasz kérelemben megnevezett indok megegyezik a korábban a Bizottság döntései értelmében jóváhagyott kérelmek indoklásával – pl. a Meyer Werft⁽¹⁾ esetében –, amely szerint a hajótulajdonos a 2001. szeptember 11-i terrortámadások miatt későbbi szállítást kért.

A Bizottság ezt figyelembe véve megállapítja, hogy minden egyes hajóra vonatkozóan létezik végleges szerződés, amelyet 2000 decemberében írtak alá 2003. júniusi és decemberi leszállítási határidőkkel. A hajógyár legfőbb ügyfele a szeptember 11-i események miatt szintén a leszállítási határidők elhalasztását kérte. Ezért ebből a szempontból a bejelentett intézkedés teljesíti ugyanazokat a feltételeket, mint a Meyer Werft ügyben hozott döntés esetében.

⁽¹⁾ HL C 238., 2002.10.3., 14. o., az N 843/01 állami támogatás ügye.

A Bizottság azonban szükségesnek ítélte annak bizonyítását, hogy a Fincantieri technikailag képes lett volna ezeket a hajókat 2003 végéig leszállítani. Ha ez technikailag nem lett volna lehetséges, a leszállítási határidők meghosszabbítása révén Olaszország a megengedettnél több működési támogatást folyósított volna.

A Bizottság ezért egy független szakértő elemzése alapján megvizsgálta, hogy a Fincantieri technikailag képes lett-e volna leszállítani az öt hajót 2003 végéig.

Az elemzés alapján kétséges, hogy az eredeti terv realizisztikus volt és a Fincantieri műszaki kapacitása lehetővé tette a hajók 2003 végéig történő leszállítását. A kétség egy hajó, a 6079 számú hajótest esetében merült fel, amely szállítását jelenleg 2005 októberére tervezik. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy az említett hajó leszállítási határidejének meghosszabbítása iránti kérelem ügyében hivatalos eljárást kezdeményez.

A többi négy hajót illetően a Bizottságnak nincsenek kétségei afelől, hogy azokat 2003 végéig le tudták volna szállítani, és ezért e hajók esetében engedélyezi a leszállítási határidők meghosszabbítását az olasz kérelemnek megfelelően.

A LEVÉL SZÖVEGE

„(1) La Commissione si pregia informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE per alcune parti di detta misura.

PROCEDIMENTO

- (2) Con lettera del 31 luglio 2003, l'Italia ha notificato la suddetta misura alla Commissione, che ha richiesto ulteriori informazioni alle autorità italiane con lettere del 21 agosto 2003, 16 ottobre 2003, 27 gennaio 2004 e 16 febbraio 2004. L'Italia ha trasmesso le informazioni richieste con lettere del 16 settembre 2003, 6 novembre 2003, 1° dicembre 2003, 4 febbraio 2004, 12 febbraio 2004, 5 aprile 2004 e 8 luglio 2004.

DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**L'aiuto e i beneficiari**

- (3) L'Italia ha richiesto alla Commissione la concessione di una proroga del termine di consegna del 31 dicembre 2003 di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale (in appresso «regolamento sulla costruzione navale») ⁽²⁾, a cui è subordinata la fruizione di aiuti al funzionamento connessi a contratto. L'istanza di proroga presentata riguarda la consegna da parte di Fincantieri di cinque navi da crociera, per un valore contrattuale complessivo di 2,1 miliardi di EUR ed un importo di aiuti di 243 milioni di EUR.
- (4) Fincantieri è una società pubblica con sei cantieri in Italia, specializzata nella costruzione di navi da crociera ma che costruisce anche altri tipi di navi destinate alla navigazione marittima.
- (5) L'Italia precisa che i contratti definitivi per le navi in questione sono stati firmati nel dicembre 2000 e che la consegna, stando alle clausole contrattuali, era prevista per giugno o dicembre 2003. Le navi sono state ordinate da diverse filiali di Carnival Corporation (in appresso «Carnival»), un operatore di crociere statunitense. Su tale base venivano promesse: a Fincantieri, aiuti al funzionamento connessi a contratto per la costruzione di quattro di queste navi; a Carnival ⁽³⁾, aiuti al funzionamento per la costruzione di una delle navi. (cfr. tabella 1)
- (6) **Tabella 1: Navi per le quali si richiede una proroga**

Numero della nave	Primo termine di consegna	Nuovo termine di consegna	Valore contrattuale stimato (in milioni di USD)	Beneficiario
6077	giugno 03	apr. 04	410	Fincantieri
6078	dic. 03	genn. 05	410	Fincantieri
6079	dic. 03	ott. 05	410	Fincantieri
6082	dic. 03	sett. 04	500	Fincantieri
6087	dic. 03	ott. 04	390	Carnival
			2120	

⁽²⁾ GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

⁽³⁾ In base alle norme italiane relative agli aiuti al funzionamento a favore della costruzione navale, gli aiuti possono essere concessi al cantiere o al proprietario della nave.

- (7) L'Italia precisa inoltre che il proprietario della nave ha richiesto, nell'autunno 2001, una proroga delle consegne a scadenze diverse nel 2004 e 2005, motivandola con il grave impatto degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 sul settore delle crociere. Fincantieri ha acconsentito alla richiesta e l'Italia chiede ora una proroga del termine di consegna affinché le navi possano ancora beneficiare degli aiuti al funzionamento.
- (8) Nella loro notifica, le autorità italiane fanno riferimento alla decisione della Commissione del 5 giugno 2002 ⁽⁴⁾ con la quale si autorizza una proroga analoga del termine di consegna di una nave da crociera in costruzione presso il cantiere tedesco Meyer Werft. Le autorità italiane sottolineano le analogie esistenti tra i due casi per quanto riguarda: (i) le motivazioni addotte per la proroga (impatto degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001), (ii) il mercato interessato (crociere) e (iii) il rapporto di dipendenza commerciale tra il cantiere e il proprietario della nave (Carnival è il maggiore cliente di Fincantieri).

VALUTAZIONE**Base giuridica**

- (9) 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. Secondo la giurisprudenza costante della Corte di giustizia europea, il criterio della distorsione degli scambi è applicabile se l'impresa beneficiaria svolge attività economica che comporta scambi tra Stati membri.
- (10) La Commissione rileva che la questione della proroga del periodo massimo per la consegna è determinante ai fini dell'ammissibilità del contratto alla fruizione degli aiuti al funzionamento, a norma dell'articolo 3 del regolamento sulla costruzione navale. L'aiuto al funzionamento di cui trattasi consiste nel finanziamento mediante fondi statali di parte dei costi che il cantiere in questione dovrebbe normalmente sostenere per costruire una nave. A ciò si aggiunga che la costruzione navale è un'attività economica che comporta scambi tra Stati membri. L'aiuto in oggetto rientra pertanto nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (11) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera e), del trattato CE statuisce che possono considerarsi compatibili con il mercato comune le categorie di aiuti determinate con decisione del Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione. La Commissione rileva che, su tale base giuridica, il 29 giugno 1998 il Consiglio ha adottato il regolamento sulla costruzione navale.
- (12) La Commissione rileva che, in base al regolamento sulla costruzione navale, per «costruzione navale» s'intende la costruzione di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma. La Commissione rileva altresì che Fincantieri costruisce questo tipo di navi e che si tratta pertanto di un'impresa interessata da detto regolamento.

⁽⁴⁾ GU C 238 del 3.10.2002, pag. 14, aiuto di Stato n. N 843/01.

- (13) L'istanza presentata dalle autorità italiane va valutata sulla base del regolamento sulla costruzione navale, nonostante quest'ultimo non sia più in vigore dalla fine del 2003, in quanto: (i) le norme in base alle quali l'Italia ha concesso l'aiuto sono state approvate per effetto di detto regolamento, (ii) l'aiuto è stato concesso quando il regolamento era ancora in vigore e (iii) le norme connesse al termine di consegna di tre anni sono in esso contenute.
- (14) L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sulla costruzione navale prevede fino al 31 dicembre 2000 un contributo massimo del 9 % a titolo di aiuto al funzionamento connesso ad un contratto. In base all'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo regolamento, il massimale di aiuto applicabile al contratto è costituito dal massimale vigente alla data della firma del contratto definitivo. Ciò non si applica, tuttavia, alle navi la cui consegna sia avvenuta dopo oltre tre anni dalla firma del contratto. In tali casi, il massimale applicabile è lo stesso in vigore tre anni prima della consegna della nave. Il termine ultimo di consegna per una nave che può ancora beneficiare degli aiuti al funzionamento era dunque, in linea di principio, il 31 dicembre 2003.
- (15) L'articolo 3, paragrafo 2, prevede tuttavia che la Commissione possa concedere una proroga del termine ultimo di consegna di tre anni qualora ciò sia giustificato dalla complessità tecnica del singolo progetto di costruzione navale in questione, o da ritardi dovuti a perturbazioni inattese, gravi e documentate che si ripercuotano sul programma di lavoro di un cantiere, causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa. Da notare che l'Italia basa l'istanza di proroga del termine di consegna su circostanze eccezionali ed imprevedibili.
- (16) La Commissione osserva che il Tribunale di primo grado ha fornito un'interpretazione di detta disposizione nella sua sentenza del 16 marzo 2000 ⁽⁵⁾ e ha stabilito che tale disposizione debba essere interpretata restrittivamente.
- (17) La Commissione riconosce inoltre di aver concesso proroghe dei termini di consegna diverse volte nel corso degli anni precedenti, soprattutto in relazione all'impatto degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 e alla loro ripercussione sul settore delle crociere.
- (18) Il caso in oggetto evidenzia forti analogie con il già menzionato caso di Meyer Werft ed altre decisioni simili. La Commissione ritiene pertanto che queste decisioni del passato creino precedenti pertinenti al caso in questione. La valutazione sarà quindi finalizzata a verificare se gli stessi fatti presenti per gli altri casi siano presenti anche nel caso in oggetto.
- Valutazione dei fatti**
- (19) La Commissione rileva in proposito che i contratti definitivi, firmati nel dicembre 2000 con termini di consegna previsti per giugno e dicembre 2003, sussistono per ciascuna nave. Il maggiore cliente del cantiere ha inoltre richiesto la proroga dei termini di consegna in seguito agli attentati terroristici dell'11 settembre 2001. Da questo punto di vista si può quindi affermare che la misura notificata soddisfa gli stessi criteri di cui alla decisione relativa a Meyer Werft.
- (20) La Commissione osserva, tuttavia, che in base alle informazioni a sua disposizione, in origine la consegna delle navi era prevista per il 2004 e il 2005. Tale informazione è stata peraltro confermata anche dall'Italia. I termini di consegna sono quindi stati cambiati alle date del 2003 soltanto in una fase successiva, verso la fine del 2000, perché altrimenti le navi non avrebbero potuto beneficiare degli aiuti al funzionamento.
- (21) La Commissione osserva che la consegna nel 2003 di tutte le cinque navi notificate, oltre ad altre navi la cui consegna era già prevista per il 2003, avrebbe rappresentato un carico di lavoro enorme per Fincantieri. La Commissione ritiene pertanto necessario verificare se Fincantieri avrebbe potuto sostenere lo sforzo tecnico di consegnare le navi in questione entro la fine del 2003. Se ciò non fosse stato tecnicamente possibile, una proroga del termine di consegna avrebbe consentito all'Italia di contemplare aiuti al funzionamento d'importo superiore al lecito.
- (22) Per quanto riguarda la capacità tecnica di Fincantieri di consegnare tutte le cinque navi prima della fine del 2003, l'Italia dichiara che ciò sarebbe possibile ottimizzando le attività dei sei cantieri dell'impresa, in particolare costruendo sezioni e navi nei cantieri non destinati normalmente alla costruzione di navi da crociera. L'Italia ha inoltre trasmesso alla Commissione una copia del piano di produzione del dicembre 2000, in cui venivano indicate le date di consegna del 2003.
- (23) Le informazioni trasmesse dall'Italia sono state esaminate da un esperto indipendente su richiesta della Commissione. Sulla base dei risultati di tale analisi, la Commissione manifesta dubbi circa la capacità tecnica di Fincantieri di consegnare tutte le cinque navi entro la fine del 2003.
- (24) I dubbi sono supportati da tre motivazioni. La prima riguarda il progetto di costruire una delle navi nel cantiere di Ancona, che avrebbe comportato un complesso processo produttivo, considerando che le sezioni degli scafi da assemblare dovevano essere spostate ad un cantiere militare (Arsenale Triestino) per essere poi ritrasferite ad Ancona dato che le dimensioni del bacino d'attracco di Ancona sono inferiori a quelle della nave. Si aggiunga che, sino a quel momento, ad Ancona non erano mai state costruite navi così complesse, per cui sussistono dubbi circa la capacità di far fronte a tale operazione, non da ultimo per quanto concerne l'allestimento delle navi. Tenendo conto di tali considerazioni, la costruzione della nave 6077 ad Ancona avrebbe comportato un allestimento assolutamente eccezionale presso il cantiere di Palermo a seguito dello spostamento di produzione da Ancona a Palermo.

⁽⁵⁾ T-72/98, Astilleros Zamacona SA contro Commissione, Racc. 2000 - II, pag. 1683.

- (25) I dubbi riguardano, in secondo luogo, il quantitativo stimato dell'allestimento cui avrebbe dovuto provvedere Fincantieri se tutte le cinque navi fossero state consegnate nel 2003, che in detto anno sarebbe stato equivalente al doppio dell'attività di allestimento effettuato sino ad allora da Fincantieri. Inoltre, per il cantiere di Marghera, l'allestimento previsto per il 2003, sarebbe stato superiore di circa il 40 % all'attività svolta sino a quel momento dallo stesso. La Commissione dubita pertanto che il piano di produzione per Fincantieri in generale, e per Marghera in particolare, fosse realistico.
- (26) Per questi due motivi la Commissione dubita che le cinque navi avrebbero mai potuto essere consegnate nel 2005, tuttavia, sulla base delle stesse informazioni e analisi, essa riconosce che sarebbe stato possibile consegnarne almeno quattro.
- (27) La Commissione dubita quindi, in terzo luogo, che una delle cinque navi avrebbe potuto essere consegnata nel 2003. Di quale delle cinque navi potesse trattarsi resta, in un certo qual modo, una questione ipotetica, dato che il piano di produzione è cambiato radicalmente dal dicembre 2000. Se, da un lato, si potrebbe sostenere che ciò riguarda la nave 6077, programmata presso il cantiere di Ancona, la Commissione osserva che questa nave, che alla fine è stata costruita nel cantiere di Marghera, è stata già consegnata nell'aprile 2004.
- (28) La Commissione ritiene che i dubbi maggiori riguardino la nave 6079, ovvero la terza nave gemella della 6077, costruita anch'essa presso il cantiere di Marghera e la cui consegna è prevista per ottobre 2005. La consegna di questa nave è stata notevolmente posticipata rispetto al piano di produzione del dicembre 2000, a seguito della decisione di far costruire la nave 6077 a Marghera. Tali dubbi si fondano inoltre sulle indicazioni (una lettera d'intenti è stata firmata prima che fossero firmati i contratti definitivi nel dicembre 2000) secondo cui sin dall'inizio era stata prevista l'attuale sequenza di fabbricazione, con un termine di consegna molto ritardato per la nave 6079.
- (29) Per quanto concerne le altre quattro navi (6077, 6078, 6082 e 6087), la Commissione ritiene, come già osservato nel suddetto paragrafo (19), che sussistano i motivi per autorizzare una proroga del termine di consegna.
- (30) In considerazione della necessità di posticipare la consegna di queste navi a causa di circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa, e in virtù del fatto che l'impresa sarebbe stata in grado di consegnare le navi per la fine del 2003, la proroga del termine ultimo di consegna di tre anni è conforme al disposto dell'articolo 3, paragrafo 2, secondo capoverso, del regolamento sulla costruzione navale e, di riflesso, all'articolo 87, paragrafo 3, lettera e), del trattato CE. I termini di consegna vengono quindi prorogati alle date richieste dall'Italia (cfr. tabella 1).

Conclusioni

- (31) Alla luce di quanto predetto, la Commissione, a norma del disposto dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita l'Italia a presentare osservazioni e a trasmettere tutte le informazioni che possano risultare utili a dissipare i dubbi sollevati in merito alla richiesta di proroga del termine di consegna per la nave 6079 di Fincantieri, entro un mese dalla data di ricevimento della presente lettera. La Commissione invita le autorità italiane ad inoltrare a stretto giro di posta una copia della presente al potenziale beneficiario degli aiuti.
- (32) La Commissione desidera richiamare l'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e che, ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale dai beneficiari.
- (33) La Commissione avverte l'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.
- (34) La Commissione accoglie la richiesta dell'Italia di prorogare i termini di consegna delle navi 6077, 6078, 6082 e 6084 alle date riportate nella tabella 1."