

V

(Vélemények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – OLASZORSZÁG

Állami támogatás C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 és N 70/08) – A Cantiere Navale de Poli által gyártott négy vegyianyag-szállító tartályhajó hároméves szállítási határidejének meghosszabbítása

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 208/07)

A Bizottság 2008. április 16-i levelében, amelynek hiteles nyelvű másolata megtalálható ezen összefoglalót követően, értesítette Olaszországot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról a fent említett támogatásokkal kapcsolatban.

Az érdekelt felek észrevételeiket ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül nyújthatják be az alábbi címre:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State Aid Greffe (Állami Támogatások Hivatala)
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brussels
Fax: (32-2) 296 12 42

Ezeket az észrevételeket megküldik Olaszországnak. Az észrevételeket benyújtó érdekelt fél személyazonosságának bizalmas kezelését írásban, a kérés indokainak megjelölésével kérheti.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

ELJÁRÁS

Olaszország kérelmezte a Cantiere Navale de Poli által gyártott négy vegyianyag-szállító tartályhajó (C 241, C 242, C 243 és C 244) hároméves szállítási határidejének meghosszabbítását annak érdekében, hogy működési támogatást nyújthasson e hajók megépítéséhez (az ügyeket 2007. június 6. és 2008. február 6. között jelentették be).

A TÁMOGATÁS LEÍRÁSA

Olaszország bejelentette az 502/2004/EK tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ módosított, a hajógyártásra vonatkozó határozott idejű

védintézkedések bevezetéséről szóló 1177/2002/EK tanácsi rendeletet ⁽²⁾ (2002. június 27.) (a továbbiakban: védintézkedési rendelet) végrehajtó N 59/04 támogatási program intézkedéseit. A védintézkedési rendelet keretében kizárólag a 2005. március 31-ig aláírt, és a végleges szerződés aláírásától számított három éven belül teljesített szerződések jogosultak a támogatásra. A Bizottság azonban engedélyezheti a hároméves szállítási határidő meghosszabbítását, amennyiben ezt rendkívüli, előre nem látható és a hajógyártól független körülmények indokolják.

Olaszország bejelentése szerint a négy hajó gyártására vonatkozó szerződéseket 2005. január 28-án írták alá, amelyek alapján a hajóknak 2008. január 28. előtt kellett elkészülnie.

⁽¹⁾ HLL 81., 2004.3.19., 6. o.

⁽²⁾ HLL 172., 2002.7.2., 1. o.

A C 242, C 243 és C 244 hajók gyártását késleltette az, hogy a gyártási lánc egyik korábbi hajója (a C 238) alapvető alkatrészeinek szállítása késett (ennek eredményeképpen az ezt a hajót követő hajók gyártása sorozatban tolódott), valamint az, hogy valamennyi hajó esetében késedelmesen szállították a motort. A C 241-es hajó esetében a késést állítólag a hajtómű szállításának késése okozta. Ezért Olaszország kéri a Bizottságot, hogy engedélyezze a szóban forgó hajók szállítási határidejének 6–10 hónappal történő meghosszabbítását.

ÉRTÉKELÉS

A Bizottság kétli, hogy a szerződések jogosultak a támogatásra, illetve azt, hogy a hajógyár által elszenvedett késések valóban „előre nem látható körülményeknek” minősülnek, amint azt Olaszország állítja. A Bizottság kétségeit arra a tényre alapozza, hogy a szerződések eredetileg a hajógyár egyik tulajdonos vállalata írta alá, amelyeket a hajógyár később – amikor a szerződések a védintézkedési rendelet értelmében már nem voltak jogosultak támogatásra – más vállalkozásoknak adott át. Amennyiben bebizonyosodik, hogy ezek a végleges szerződések, akkor ezek már nem lesznek támogathatók. Ezenfelül úgy tűnik, hogy a hajógyár gyártási kapacitásán felül fogadott el megrendeléseket annak érdekében, hogy maximalizálja a támogatásból származó előnyöket, ebből következően a többi tényezőtől függetlenül is képtelen lenne a hajókat időben szállítani.

A LEVÉL SZÖVEGE

„1) La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle Vostre autorità sulle misure succitate, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

I. PROCEDIMENTO

- 2) Il 6 giugno 2007 l'Italia ha chiesto l'estensione del periodo di consegna di tre anni per le motonavi C 243 e C 244 costruite dal Cantiere Navale de Poli, come condizione per la concessione degli aiuti al funzionamento per la costruzione delle navi in oggetto — casi N 318/07 e N 319/07. Con lettera del 10 luglio 2007, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni, cui l'Italia ha risposto con le lettere del 31 agosto 2007 e del 7 settembre 2007.
- 3) Il 24 settembre 2007, l'Italia ha chiesto un'analogha estensione del periodo di consegna di tre anni per quanto riguarda la nave C 242, anch'essa costruita dal Cantiere Navale de Poli (caso N 544/07). Con lettera del 5 ottobre 2007, la Commissione ha chiesto informazioni complementari in merito e relativamente ai casi notificati precedentemente (N 318/07 e N 319/07). L'Italia ha risposto con lettera del 12 novembre 2007. La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con lettera del 21 dicembre 2007, cui l'Italia ha risposto con lettera del 25 febbraio 2008.
- 4) Il 6 febbraio 2008, l'Italia ha chiesto un'estensione del periodo di consegna di tre anni per una quarta nave, la C 241, costruita dal Cantiere Navale de Poli (caso N 70/08).

II. DESCRIZIONE DELLA MISURA DI AIUTO

Base giuridica

- 5) L'Italia ha notificato le misure nel quadro di un regime ⁽³⁾ approvato dalla Commissione in base al regolamento (CE) n. 1177/2002 del Consiglio ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 502/2004 ⁽⁵⁾ relativo ad un meccanismo difensivo temporaneo per la costruzione navale, il cosiddetto regolamento MDT.
- 6) Il regolamento MDT prevede che possa essere autorizzato un sostegno fino al 6 % del valore contrattuale prima dell'aiuto “*al fine di consentire effettivamente ai cantieri navali comunitari di superare la concorrenza coreana sleale*” ⁽⁶⁾ nel caso in cui un cantiere navale coreano sia entrato in concorrenza per l'aggiudicazione del contratto offrendo un prezzo inferiore. Per essere ammissibili all'aiuto, i contratti definitivi dovevano essere conclusi entro il 31 marzo 2005 e le navi consegnate entro tre anni dalla data della firma del contratto definitivo. La Commissione può tuttavia concedere una proroga al periodo di tre anni qualora ciò sia giustificato “*dalla complessità tecnica del progetto di costruzione navale in questione o da ritardi dovuti a perturbazioni inattese, serie e giustificabili che si ripercuotono sul programma di lavoro di un cantiere e che sono causate da circostanze eccezionali, imprevedibili ed esterne all'impresa*” (articolo 2, paragrafo 4, del regolamento MDT).

I fatti

- 7) In base alle informazioni disponibili, il 28 gennaio 2005 il Cantiere Navale de Poli ha firmato i contratti per tutte le quattro navi, che avrebbero dovuto essere consegnate entro il 28 gennaio 2008 ⁽⁷⁾, data limite superata la quale le navi non sarebbero più risultate ammissibili all'aiuto.
- 8) L'Italia sostiene però che a causa di circostanze eccezionali, la costruzione delle quattro navi ha subito ritardi. L'Italia chiede quindi alla Commissione di autorizzare la proroga della data di consegna delle navi, rispettivamente di 8 mesi (nave C 241), 6 mesi (nave C 242), 9 mesi (nave C 243) e 10 mesi (nave C 244) rispetto alla data di consegna prevista del 28 gennaio 2008.
- 9) L'acquirente originario delle quattro navi è la Arcoinc ⁽⁸⁾, una società collegata al Cantiere Navale de Poli a livello di proprietà ⁽⁹⁾. Per tre navi (C 242, C 243 e C 244), la Arcoinc ha successivamente trasferito i contratti ad un nuovo proprietario, la Utkilen Shipping AS, il 3 marzo 2006, oltretutto in una data in cui i contratti non erano più ammissibili agli aiuti nel quadro del regime MDT. Le informazioni disponibili indicano che una procedura analoga sia stata seguita anche nel caso della quarta nave, la C 241.

⁽³⁾ N 59/04, approvato il 19 maggio 2004.

⁽⁴⁾ GU C 172 del 2.7.2002, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 81 del 19.3.2004, pag. 6.

⁽⁶⁾ Cfr. considerando 6 del regolamento MDT.

⁽⁷⁾ Secondo le notifiche, la data di consegna prevista dal contratto per le navi C 241 e C 242 era il 31 dicembre 2007, mentre per quanto riguarda le navi C 243 e C 244, la Commissione non è stata informata della data precisa di consegna prevista dai contratti.

⁽⁸⁾ Per la nave C 241, l'acquirente era la Arcotur Srl, che è nel frattempo diventata la Arcoinc SpA.

⁽⁹⁾ La Arcoinc appartiene attualmente al 100 % alla De Poli di Chiara de Poli & C. S.A.P.A., che sembra inoltre essere azionista della Cantiere Navale de Poli e che, all'epoca della firma del contratto, era controllata da membri della famiglia De Poli.

- 10) L'Italia sostiene che i ritardi di costruzione delle navi C 242, C 243 e C 244 siano stati causati da una nave (C 238), già inserita nel processo di produzione, la cui costruzione è stata ritardata a causa del ritardo nella fornitura di parti in acciaio e dei motori. Ciò ha prodotto un ritardo a cascata nella costruzione delle navi in oggetto, che devono essere assemblate sullo stesso scalo di costruzione, aggravato inoltre dalla consegna in ritardo dei motori di tutte quattro le navi in oggetto. Dopo la notifica, l'Italia ha chiesto un'ulteriore proroga della data di consegna delle navi a causa della fornitura in ritardo delle eliche della nave C 242, che ha avuto ripercussioni sulla C 243 e sulla C 244 (per i dettagli, si vedano gli allegati).
- 11) Per quanto riguarda la nave C 241, secondo le informazioni disponibili, il ritardo è stato causato dal ritardo con cui il costruttore della scatola del cambio ha consegnato le parti. Secondo la notifica, la scatola del cambio avrebbe dovuto essere consegnata il 3 settembre 2007, ma a causa di problemi tecnici incontrati dal costruttore, non sarà consegnata prima della fine di febbraio 2008. L'Italia sostiene che tali eventi fossero imprevedibili ed esterni al cantiere, il quale, al contrario, ha cercato di minimizzarne gli effetti, completando l'assemblaggio di una nave (C 243) in una struttura vicina.
- 12) L'Italia sostiene che gli aiuti relativi a tali contratti non siano ancora stati formalmente concessi al Cantiere Navale de Poli, a causa di problemi di bilancio.

III. VALUTAZIONE

Esistenza di aiuto

- 13) 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.
- 14) L'Italia ha notificato le misure nel quadro del regime N 59/04, approvato ai sensi del regolamento MDT. La Commissione osserva che, ai sensi del paragrafo 16 del regime, la questione dell'estensione del periodo di tre anni è decisiva per determinare se i contratti in questione potrebbero essere ammissibili ad un aiuto al funzionamento connesso al contratto. L'aiuto al funzionamento consiste nel finanziamento mediante fondi statali di parte dei costi che il cantiere dovrebbe normalmente sostenere per costruire una nave. Inoltre, la costruzione navale è un'attività economica che comporta scambi tra Stati membri. Di conseguenza l'aiuto rientra nel disposto dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

Compatibilità con il mercato comune

Dubbi relativi all'eccezionalità delle circostanze

- 15) La Commissione dubita che i motivi indicati dall'Italia possano essere considerati "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" ai sensi del paragrafo 29 del regime N 59/04.

- 16) Pertanto, la clausola relativa ai tempi di consegna di 3 anni è stata inserita nel regolamento MDT per evitare che le imprese caricino artificialmente il portafoglio commesse, per esempio firmando un numero eccessivo di commesse che esse non sono in grado di soddisfare in tempi prevedibili e firmando commesse provvisorie in attesa di trovare un vero acquirente in un secondo momento, al fine di beneficiare al massimo degli aiuti entro il periodo di validità del regolamento MDT ⁽¹⁰⁾.
- 17) In tale contesto, è lecito chiedersi se i contratti conclusi con la Arcoïn, una società collegata al Cantiere Navale de Poli a livello di proprietà, fossero contratti definitivi o se non rappresentassero piuttosto una soluzione con cui il Cantiere Navale de Poli si è assicurato i contratti entro il 31 marzo 2005 — termine ultimo oltre il quale i contratti non sarebbero risultati ammissibili agli aiuti — per poi ricercare, in una fase successiva, i compratori definitivi.
- 18) In base alle informazioni fornite dall'Italia, per quanto concerne la nave C 242, il contratto iniziale è stato concluso con la Arcoïn il 28 gennaio 2005. Il contratto è stato modificato una prima volta il 21 febbraio 2006, per adeguare la nave ad esigenze di mercato ⁽¹¹⁾, per essere poi trasferito alla Utkilen Shipping AS il 3 marzo 2006 (secondo l'Italia, senza modifiche ulteriori delle caratteristiche tecniche della nave). Nel luglio 2006, la Utkilen Shipping AS lo ha trasferito alla consociata Utkilen Chemtrans. L'Italia ha confermato che la stessa procedura è stata seguita per le navi C 243 e C 244 ⁽¹²⁾.
- 19) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha motivi per dubitare che i contratti iniziali fossero contratti "definitivi", ai sensi del regime MDT. Sembra invece che i contratti definitivi siano stati quelli conclusi con gli ultimi acquirenti delle navi. Poiché gli ordini sono stati trasferiti a tali acquirenti nel marzo 2006 (o nel luglio 2006), essi non sarebbero ammissibili agli aiuti, indipendentemente dalle date di consegna delle navi.
- 20) Non è inoltre chiaro in che misura i trasferimenti dei contratti tra armatori abbiano causato ritardi, soprattutto in quanto essi possono implicare modifiche delle caratteristiche delle navi e delle condizioni dei contratti.

⁽¹⁰⁾ La stessa clausola, che ha dato origine ad una prassi decisionale della Commissione, esisteva già nel regolamento (CE) n. 1540/98 (il regolamento relativo agli aiuti alla costruzione navale) (GU L 202 del 18.7.1988, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Le prime modifiche hanno riguardato le principali dimensioni, la velocità e la capacità della nave, nonché il suo prezzo.

⁽¹²⁾ Per quanto riguarda la nave C 241, non sono disponibili notizie precise, se non che l'acquirente iniziale è stato la Arcoïn (il cui nome era all'epoca Arcotur).

- 21) L'Italia ha spiegato che nel periodo 2005-2008, il Cantiere Navale de Poli ha accettato un totale di 18 commesse, una metà delle quali da realizzare nei due scali principali e l'altra metà in una struttura minore. L'Italia non ha però fornito elementi di prova sufficienti che dimostrino che, alla luce di una tale quantità di commesse, la capacità del cantiere avrebbe garantito la consegna delle quattro navi in tempo, anche senza la presenza di ritardi nella fornitura dei pezzi. Ciò potrebbe indicare che il Cantiere Navale de Poli abbia deliberatamente firmato commesse in quantità superiori alle proprie capacità, contando sul fatto che i prevedibili ritardi che ne fossero seguiti sarebbero poi stati approvati dalla Commissione.
- 22) Per quanto riguarda la consegna in ritardo di parti essenziali delle navi, nel quadro di decisioni passate la Commissione ha accettato un evento di questo tipo come motivo per autorizzare l'estensione del periodo di tre anni, a condizione che vi fosse un nesso causale chiaro tra l'evento e il ritardo ⁽¹³⁾. Non si può escludere che nei casi in oggetto la consegna in ritardo delle parti in acciaio e dei motori possa avere ritardato la costruzione. Sembra tuttavia che alcune parti possano essere state ordinate comunque in ritardo ⁽¹⁴⁾. Non è inoltre chiaro se tali eventi fossero imprevedibili e se non rientrino invece nei normali rischi commerciali di cui un cantiere scrupoloso dovrebbe tenere conto nel suo piano di lavoro. La stessa Italia riconosce che una porzione significativa delle attività è subappaltata e che basta che un subappaltatore non rispetti gli impegni perché l'intero programma ne risulti ritardato. Si può pertanto concludere che nella programmazione dei lavori di un cantiere si dovrebbe tenere conto di un certo margine di ritardo, a differenza di quanto sembra sia avvenuto nel caso in oggetto.
- IV. DECISIONE**
- 23) Alla luce delle considerazioni precedenti, la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88,
- paragrafo 2, del trattato CE e chiede all'Italia di trasmettere, entro un mese dal ricevimento della presente lettera, i documenti, le informazioni e di dati necessari alla valutazione della compatibilità dell'aiuto. In particolare, essa chiede all'Italia di fornire:
- copia di tutti i contratti relativi alle navi C 241, C 243 e C 244,
 - dati che dimostrino che la capacità del cantiere era sufficiente alla costruzione delle quattro navi entro il 31 gennaio 2008, in base alla programmazione dei lavori del cantiere per il periodo in oggetto,
 - copia del programma di lavoro generale del cantiere per il periodo 2005-2008,
 - un prospetto relativo alla capacità del cantiere.
- 24) La Commissione invita l'Italia a trasmettere immediatamente copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.
- 25) La Commissione richiama l'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può essere recuperato presso il beneficiario.
- 26) Con la presente la Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa informerà inoltre l'autorità di vigilanza EFTA, inviandole copia della presente lettera. Tali parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data di tale pubblicazione."

⁽¹³⁾ Cfr. per esempio, i casi N 586/03, N 587/03 e N 589/03, in cui la Commissione ha autorizzato la proroga della data di consegna per tre navi costruite dal Cantiere Navale de Poli a causa della fornitura di serbatoi difettosi (GU C 42 del 18.2.2005, pag. 15).

⁽¹⁴⁾ Per esempio, parti essenziali della nave C 238 (timone) sono state ordinate nel giugno 2006, quando il varo della nave era previsto per il luglio/agosto 2006. Ora, la stessa Italia ha ammesso che tra la consegna delle macchine e il varo bisogna calcolare un periodo di 2-4 mesi.