ORDINANZA DEL PRESIDENTE DELLA CORTE
8 maggio 1991 *

Nella causa C-356/90 R,

Regno del Belgio, rappresentato dal sig. J. Devadder, consigliere presso il ministero degli Affari esteri, del Commercio con l'estero e della Cooperazione allo sviluppo, in qualità di agente, assistito dagli avv.ti E. Marissens, del foro di Bruxelles, e P. Devers, del foro di Gand, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata del Belgio, 4, rue des Girondins,

richiedente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai signori T. F. Cusack, consulente giuridico, e B. S. Drijber, membro del servizio giuridico, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Guido Berardis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

resistente,

avente ad oggetto l'istanza di sospensione dell'esecuzione della decisione della Commissione 4 luglio 1990, 90/627/CEE, relativa a crediti concessi dalle autorità belghe ad un armatore per l'acquisto di una nave GLP di 34 000 m^3 e di due navi frigorifero (GU L 338, pag. 21),

IL PRESIDENTE DELLA CORTE

ha emesso la seguente

* Lingua processuale: l'olandese.

Ordinanza

1 Con atto depositato nella cancelleria della Corte il 6 dicembre 1990, il Regno del Belgio ha chiesto, in forza dell'art. 173, primo comma, del Trattato CEE, l'annullamento della decisione della Commissione 4 luglio 1990, 90/627/CEE, riguardante crediti concessi dalle autorità belghe a un armatore per l'acquisto di una nave GLP di 34 000 m³ e di due navi frigorifero (GU L 338, pag. 21), decisione notificata alla rappresentanza permanente del Belgio il 4 ottobre successivo.

2 L'art. 1 di detta decisione dichiara l'incompatibilità col mercato comune dei crediti per un'equivalente sovvenzione del 35%, accordati dal governo belga alle società di armamento Fertex e Europese Transport Maatschappij Crystal Prince per la costruzione, rispettivamente, di una nave GLP di 34 000 m³ e di due navi frigorifero nel cantiere Boelwerf.

3 L'art. 2 della decisione obbliga il governo belga, in forza dell'art. 93, n. 2, del Trattato CEE, a modificare le modalità dei suddetti crediti per ricondurle a un livello massimo del 26% in equivalente sovvenzione, che corrisponde al massimale stabilito dalla Commissione per il 1989, in conformità all'art. 4, n. 2, della direttiva del Consiglio 26 gennaio 1987, 87/167/CEE, riguardante gli aiuti alla costruzione navale (GU L 69, pag. 55).

4 Con atto separato, del pari depositato nella cancelleria della Corte il 6 dicembre 1990, il Regno del Belgio ha proposto, in forza degli artt. 185 e 186 del Trattato CEE, un'istanza di provvedimento urgente diretta ad ottenere la sospensione dell'esecuzione della suddetta decisione ed a far ingiungere alla Commissione di riaprire il procedimento amministrativo contemplato dall'art. 93, n. 2, del Trattato.

5 La resistente presentava le proprie osservazioni scritte sull'istanza di provvedimento urgente il 21 dicembre 1990.

6 Con lettera depositata nella cancelleria della Corte il 31 gennaio 1991 il richiedente confermava che vi erano stati colloqui tra le parti e che non si poteva escludere una sua rinuncia all'istanza di provvedimento urgente.

7 Con telex, registrato nella cancelleria della Corte il 26 marzo 1991, il richiedente comunicava alla Corte che teneva ferma la propria istanza di provvedimento urgente.

8 Prima di esaminare la fondatezza dell'istanza di provvedimento urgente occorre ricordare brevemente l'ambito normativo in cui si inserisce la decisione impugnata, nonché gli antefatti della lite.

9 A tenore dell'art. 92, n. 3, lett. d), del Trattato CEE, il Consiglio può determinare le categorie di aiuti, diverse da quelle elencate nelle lett. a) - c), che possono considerarsi compatibili con il mercato comune.

10 Conformemente a tale disposizione, il 26 gennaio 1987 il Consiglio adottava la suddetta direttiva 87/167, riguardante gli aiuti alla costruzione navale, in vigore, in base all'art. 13, dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1990.

11 In forza dell'art. 4, n. 1, della direttiva, gli aiuti alla produzione a favore della costruzione e della trasformazione di navi possono essere considerati compatibili con il mercato comune a condizione che l'importo totale dell'aiuto accordato ad un singolo contratto non superi, in termini di equivalente sovvenzione, un massimale comune espresso in percentuale del valore contrattuale anteriore all'aiuto.

12 Tale massimale, in base all'art. 4, nn. 2 e 3, viene fissato dalla Commissione, che lo riesamina ogni dodici mesi. Detto massimale è stato fissato, con effetto dal 1° gennaio 1989, al 26% (comunicazione della Commissione 89/C 32/06, riguardante gli aiuti alla costruzione navale: GU 1989, C 32, pag. 3).

13 Dagli artt. 3, n. 2, e 4, n. 4, della direttiva emerge che il massimale si applica non solo a tutte le forme di aiuti a favore della produzione accordati direttamente ai cantieri, ma anche a tutte le forme di aiuto agli armatori che siano disponibili in quanto aiuti per la costruzione o la trasformazione delle navi, quando questi aiuti sono effettivamente utilizzati per la costruzione o la trasformazione di navi nei cantieri della Comunità.

14 Conformemente all'art. 3, n. 1, della direttiva, è stato notificato alla Commissione il sistema di aiuti agli armatori previsto dalla legge belga 23 agosto 1948, inteso a salvaguardare e a sviluppare la marina mercantile, la pesca marittima e la costruzione navale, e che ha istituito a questo scopo un fondo per l'armamento e per le costruzioni navali.

15 Dal fascicolo risulta che tale sistema prevede aiuti sotto forma di anticipi rimborsabili a tasso di interesse ridotto che non possono, salvo speciali deroghe, superare il 70% del valore di una nave nuova, sotto forma di garanzia per i prestiti supplementari, concessi da istituti di credito, e sotto forma di bonifico pari alla metà del tasso di interesse, bonifico che non può superare il 3%; il complesso degli anticipi e dei prestiti garantiti non può superare l'85% del prezzo della nave. Nella decisione impugnata si precisa che, secondo i dati forniti dalle autorità belghe alla Commissione, agli anticipi di capitale viene applicato un tasso d'interesse dal 4% al 5%, con rimborso da effettuarsi in quindici anni e con un termine dilatorio di due anni a decorrere dalla consegna della nave.

16 Gli aiuti controversi relativi alla costruzione di tre navi da parte del cantiere Boelwerf sono stati accordati dalle autorità belghe nel corso del 1989 e consistono nella concessione di anticipi di capitale nella misura dell'85% dei prezzi previsti in contratto, ad un tasso d'interesse del 2% e da rimborsare entro il termine di quindici anni, con un termine dilatorio di tre anni.

17 La Commissione nella decisione impugnata rileva che, tenuto conto del tasso d'interesse dell'8,25% vigente in quel periodo, gli aiuti così concessi costituiscono un'equivalente sovvenzione del 35%, che supera del 9% il massimale fissato per il 1989, mentre gli stessi aiuti, accordati in ossequio alle modalità di concessione previste dal sistema belga precedentemente notificato alla Commissione, avrebbero rappresentato solo un'equivalente sovvenzione pari al 20,5%.

18 Il richiedente non contesta il calcolo dell'equivalente sovvenzione effettuato dalla Commissione, ma sostiene che la Commissione ignora la duplice finalità del sistema di aiuti di cui trattasi. Quest'ultimo avrebbe come obiettivo, in base al testo stesso della legge belga, non solo l'aiuto allo sviluppo delle flotte, preferibilmente costruite in cantieri belgi, ma anche la promozione delle attività commerciali delle imprese marittime belghe. Prima di effettuare questo calcolo la Commissione avrebbe dovuto individuare la parte di tali aiuti che costituivano un aiuto per l'attività delle navi battenti bandiera belga. Il richiedente sostiene inoltre che la direttiva 87/167, su cui la Commissione si basa, si limita a formulare una presunzione di incompatibilità con il mercato comune degli aiuti superiori al massimale fissato. La Commissione avrebbe dovuto dimostrare che gli aiuti accordati erano in contrasto con il vero obiettivo della direttiva, che è quello di evitare l'aumento della capacità produttiva dei cantieri navali della Comunità. Essa avrebbe quanto meno dovuto, nella fase amministrativa, consentire al richiedente di provare che gli aiuti di cui si discute non erano in contrasto con tale obiettivo.

19 Si deve ricordare che, a tenore dell'art. 83, n. 2, del regolamento di procedura, una decisione che disponga la sospensione dell'esecuzione di una decisione o di provvedimenti provvisori è subordinata all'esistenza di circostanze tali da motivare l'urgenza, nonché di mezzi di fatto e di diritto che giustifichino, prima facie, la concessione della sospensione o dei provvedimenti provvisori.

20 Conformemente ad una giurisprudenza costante, il carattere urgente di una istanza di sospensione o di provvedimenti provvisori va valutato in relazione alla necessità di statuire in via provvisoria, per evitare che sia provocato un danno grave ed irreparabile alla parte che chiede la sospensione o i provvedimenti provvisori.

21 A questo riguardo, il richiedente sostiene che, in mancanza di una sospensione, le quote degli anticipi non ancora versate non possono essere pagate in tempo utile alle società di armamento interessate. Queste ultime subirebbero un danno nell'esercizio delle loro attività, e soprattutto rischierebbero di non poter rispettare i loro obblighi finanziari nei riguardi del cantiere Boelwerf. Il conseguente arresto

della costruzione delle tre navi di cui trattasi ostacolerebbe gravemente la ristrutturazione di detto cantiere navale.

22 Il richiedente sottolinea di attribuire moltissima importanza alla ristrutturazione del cantiere Boelwerf, avviata a partire dal 1986 con il concorso delle autorità belghe e che mira a ridurre la capacità di questo cantiere. Ai fini di tale ristrutturazione sarebbe fondamentale poter adottare provvedimenti integrativi, quali gli aiuti agli armatori. Il richiedente sarebbe danneggiato quanto ai suoi interessi nazionali se a siffatta necessaria ristrutturazione non venissero abbinati provvedimenti integrativi.

23 Per quanto riguarda il danno così asserito, si deve ricordare che, secondo una giurisprudenza costante (v., in particolare, ordinanza del presidente della Corte 15 giugno 1987, Regno del Belgio/Commissione, causa 142/87 R, Racc. pag. 2589), il richiedente è tenuto a provare di non poter attendere l'esito della causa principale senza dover subire personalmente un danno che comporterebbe conseguenze gravi ed irreparabili.

24 Né il danno che rischiano di subire le società di armamento, né il danno che rischia di subire il cantiere Boelwerf, di cui sarebbe messa in pericolo la ristrutturazione, costituiscono un danno che il richiedente stesso rischi di subire. Questi sottolinea l'interesse nazionale connesso alla ristrutturazione del cantiere, ma non menziona alcun elemento per cui si possa concludere che rappresenterebbe per il ricorrente un danno grave e irreparabile l'ostacolo che la decisione impugnata rischierebbe di porre a tale ristrutturazione.

25 Si deve peraltro aggiungere che, anche qualora fosse stato il cantiere navale di cui trattasi a sostenere che la decisione impugnata, in caso di mancata sospensione, rischiava di provocargli un danno grave ed irreparabile, lo stesso cantiere avrebbe inoltre dovuto provare che una modifica delle modalità previste per tali crediti — l'unico provvedimento che il governo belga è tenuto ad adottare — avrebbe avuto come conseguenza che le società di armamento beneficiarie dei crediti non sarebbero state più in grado di far fronte ai loro obblighi nei suoi confronti e che ciò avrebbe causato al cantiere un danno grave e irreparabile prima ancora della deci-

sione della Corte nel procedimento principale. Infatti, come la Commissione ha rilevato nelle sue osservazioni scritte, la decisione impugnata non vieta affatto il versamento delle rimanenti quote di anticipi, purché le modalità complessive dei crediti accordati siano modificate in modo da ricondurle ad un massimale del 26% in termini di equivalente sovvenzione.

26 Da quanto precede risulta che l'istanza di sospensione non soddisfa il presupposto dell'urgenza.

27 Poiché si deve quindi respingere l'istanza di sospensione dell'esecuzione della decisione impugnata, non si deve accogliere la domanda diretta a far ingiungere alla Commissione di riaprire il procedimento amministrativo previsto dall'art. 93, n. 2, del Trattato CEE, domanda la quale presuppone che la decisione non venga eseguita.

28 Di conseguenza si deve respingere complessivamente l'istanza di provvedimento urgente.

Per questi motivi,

IL PRESIDENTE DELLA CORTE

così provvede:

1) L'istanza di provvedimento urgente è respinta.

2) Le spese sono riservate.

Lussemburgo, 8 maggio 1991.

Il cancelliere

J.-G. Giraud

Il presidente

O. Due