II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 27 de outubro de 2010

relativa aos auxílios estatais n.º C 15/08 (ex N 318/07, N 319/07, N 544/07 e N 70/08) que a Itália tenciona conceder ao Cantiere Navale De Poli

[notificada com o número C(2010) 7253]

(O texto em língua italiana é o único que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/197/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos [1] e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por cartas de 6 de junho de 2007, 24 de setembro de 2007 e 6 de fevereiro de 2008, a Itália notificou pedidos de prorrogação de três para quatro anos do prazo de entrega de quatro navios-tanque de transporte de produtos químicos (denominados navios C 241, C 242, C 243 e C 244) a construir pelos estaleiros italianos Cantiere Navale De Poli (a seguir designado «De Poli» ou «o estaleiro») [2]. Em especial, a Itália solicitou uma prorrogação do prazo de entrega de 8 meses para o navio C 241, de 6 meses para o navio C 242, de 9 meses para o navio C 243 e de 10 meses para o navio C 244.

(2) As notificações referem-se a auxílios a conceder pela Itália à De Poli ao abrigo do regime de auxílios italiano N 59/2004, aprovado pela Comissão em 19 de maio de 2004 [3] com base no Regulamento (CE) n.º 1177/2002 do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativo a um mecanismo temporário de defesa do sector da construção naval [4], com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 502/2004 do Conselho [5] (a seguir designados «Regime MTD italiano» e «Regulamento MTD», respectivamente).

(3) Por cartas de 31 de julho, 31 de agosto, 7 de setembro e 12 de novembro de 2007 e de 25 de janeiro de 2008, a Itália forneceu à Comissão informações suplementares relativamente a estas notificações.

(4) Por carta de 16 de abril de 2008, a Comissão informou a Itália de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) [6] relativamente aos pedidos de prorrogação notificados. A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [7]. Os terceiros interessados foram convidados a apresentar as suas observações.

[1] JO C 208 de 15.8.2008, p. 14.

[2] As notificações foram registadas com as referências N 319/07 para o navio C 243 (carta de 6 de junho de 2007), N 318/07 para o navio C 244 (carta de 6 de junho de 2007), N 544/07 para o navio C 242 (carta de 24 de setembro de 2007) e N 70/08 para o navio C 241 (carta de 6 de fevereiro de 2008).

[3] JO C 100 de 26.4.2005, p. 27.

[4] JO C 172 de 2.7.2002, p. 1.

[5] JO L 81 de 19.3.2004, p. 6.

[6] Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º, respectivamente, do TFUE. As duas séries de disposições são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, deve entender-se que as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE são, quando apropriado, referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE.

[7] Ver nota 1.

(5) A Itália apresentou observações sobre a decisão de início do procedimento por carta de 16 de junho de 2008 (registada em 17 de junho de 2008). A Comissão recebeu observações da De Poli por carta igualmente de 16 de junho de 2008 (registada em 17 de junho de 2008). A Itália forneceu informações complementares por carta de 30 de junho de 2008 (registada na mesma data) e por carta de 29 de outubro de 2008 (registada em 3 de novembro de 2008).

(6) Por carta de 15 de julho de 2008 (registada em 22 de julho de 2008), a Itália solicitou uma segunda prorrogação do prazo de entrega de dois dos navios: até 30 de setembro de 2008 para os navios C 242 e C 244.

(7) Por carta de 20 de janeiro de 2009 (registada em 22 de janeiro de 2009), a Itália solicitou uma terceira prorrogação adicional do prazos de entrega, a saber: até 31 de dezembro de 2008 para o navio C 242 e até 28 de fevereiro de 2009 para o navio C 243. Por carta de 14 de abril de 2009 (registada em 15 de abril de 2009), a Itália solicitou uma quarta nova prorrogação dos prazos de entrega, ou seja, até 30 de junho de 2009 para o navio C 242, até 30 de setembro de 2009, para o navio C 243 e até 30 de novembro de 2009 para o navio C 244.

(8) Por carta de 8 de maio de 2009 (registada na mesma data), a Comissão solicitou à Itália que prestasse informações adicionais, tendo insistido em 12 de junho de 2009. A Itália respondeu por carta de 23 de setembro de 2009 ([8]) limitando-se meramente a informar a Comissão que a De Poli tinha sido colocada sob um procedimento de insolvência colectivo denominado «*concordato preventivo*» ([9]).

(9) Por carta de 28 de janeiro de 2010 (registada em 1 de fevereiro de 2010), a Itália retirou formalmente os seus pedidos de prorrogação do prazo em relação aos navios C 242 e C 243 ([10]).

(10) Por mensagem de correio electrónico de 2 de março de 2010, a Comissão convidou a Itália a clarificar a situação das notificações relativas aos navios C 241 e C 244.

(11) Por mensagem de correio electrónico de 10 de junho de 2010 (registada em 17 de junho de 2010), a Itália informou a Comissão de que o navio C 241 tinha sido concluído em 31 de agosto de 2008 e entregue em 3 de novembro de 2008 e que a notificação do pedido de prorrogação para a entrega deste navio era mantida.

(12) Por carta de 16 de junho de 2010 (registada em 28 de junho de 2010), a Itália retirou formalmente os pedidos de prorrogação no que se refere ao navio C 244.

II. **ANTECEDENTES**

(13) Os factos seguintes apenas dizem respeito ao navio C 241, tendo em conta a retirada pela Itália dos pedidos de prorrogação relativos aos navios C 242, C 243 e C 244.

(14) A De Poli é um estaleiro naval italiano situado em Pellestrina (Veneza) que desde a década de 90 se tem especializado na construção de navios-tanque para o transporte de produtos químicos e de produtos petrolíferos. Em 2007, o estaleiro tinha 320 trabalhadores, incluindo subcontratantes, e um volume de negócios anual de 70 milhões de EUR. Em 11 de fevereiro de 2010, o tribunal italiano competente confirmou as medidas do processo de insolvência colectiva relativamente ao estaleiro ([11]).

(15) Em 28 de janeiro de 2005, a De Poli celebrou com a Arcotur Srl. um contrato para a construção do navio C 241. De acordo com este contrato, o navio C 241 era um navio tanque para o transporte de produtos químicos com as principais características técnicas seguintes: comprimento total de 125 metros, boca moldada de 19 metros, tonelagem em carga de cerca de 7 300 toneladas e uma velocidade de 15 nós com 85 % de potência máxima contínua. O contrato de venda estipulava igualmente que o navio C 241 devia ser entregue ao comprador Arcotur Srl até 31 de dezembro de 2007, por um preço total de venda de 30 milhões de EUR.

(16) Em 26 de maio de 2006, o estaleiro encomendou a um fornecedor (a seguir designado «o fornecedor»), a caixa de engrenagens para o navio, uma encomenda, confirmada pelo fornecedor, que devia ser entregue em 3 de setembro de 2007. De acordo com as informações apresentadas pela De Poli, a caixa de velocidades para o navio C 241 era um modelo feito à medida com características únicas, que diferia, em vários aspectos técnicos, do modelo de caixa de velocidades normalizado produzido pelo mesmo fornecedor.

(17) Em 6 de julho de 2006, a Arcoin SpA. (anteriormente Arcotur Srl.) e a De Poli alteraram o contrato assinado em 28 de janeiro de 2005, tendo introduzido as principais alterações nas especificações técnicas do navio seguintes: comprimento total de 112 metros, boca moldada de 16,8 metros e tonelagem em carga de 5 300 toneladas, com uma redução do preço para 23 milhões de EUR.

([8]) Esta carta apenas foi recebida e registada pela Comissão em 19 de fevereiro de 2010.

([9]) No direito da insolvência italiano, o procedimento denominado «concordato preventivo» é um acordo com os credores, celebrado ao abrigo da lei de falências, pelo qual o devedor apresenta um plano de reestruturação das dívidas aos credores. A proposta é seguidamente examinada pelo tribunal competente em função do local onde a sociedade tem a sua sede social. O tribunal pode autorizar o procedimento, emitindo uma decisão para o efeito, ou pode indeferir o pedido e declarar formalmente a falência do operador. Quando o processo é aceite, o devedor conserva o controlo dos activos e das actividades da empresa sob o controlo de um administrador judiciário.

([10]) Tais retiradas foram reconfirmadas por carta de 13 de maio de 2010 (registada em 15 de maio de 2010).

([11]) A empresa havia solicitado que fosse colocada em «concordato preventivo» desde o início de 2009 (para uma breve explicação do significado deste termo, ver nota 9).

(18) Em 20 de julho de 2006, a Arcoin SpA transferiu o contrato relativo ao navio C 241 para a Elbana di navigazione SpA.

(19) Em 3 de setembro de 2007, à data acordada para a entrega, a caixa de engrenagens encomendada em 26 de maio de 2006 não estava pronta. Com efeito, por carta de 23 de outubro de 2007, o fornecedor informou a De Poli que, devido a uma escassez de matérias-primas no mercado e ao consequente atraso na entrega por parte dos seus subcontratantes, a caixa de velocidades não seria entregue a tempo. O fornecedor confirmou, em 18 de janeiro de 2008, que a caixa de engrenagens seria entregue em fevereiro de 2008, ou seja, com cerca de 6 meses de atraso relativamente ao prazo de entrega inicial.

(20) A Itália solicitou assim uma prorrogação do prazo de entrega do navio C 241 até 31 de agosto de 2008, o que representa uma prorrogação de oito meses relativamente ao prazo contratual para a entrega do navio (31 de dezembro de 2007).

(21) Finalmente, com base nas informações recebidas, a Comissão nota que o navio C 241 foi entregue em 3 de novembro de 2008 ([12]).

III. **O AUXÍLIO**

(22) O Regulamento MTD ([13]) define um quadro temporário e excepcional para prestar assistência aos estaleiros navais da União activos nos segmentos que sofriam na altura efeitos adversos da concorrência desleal da Coreia do Sul ([14]).

(23) O Regulamento MTD estabelecia que os auxílios directos até 6 % do valor do contrato de construção naval antes do auxílio ([15]) para a construção de categorias específicas de navios comerciais (navios porta-contentores, navios –tanque de transporte de produtos petrolíferos e de produtos químicos e navios-tanque de transporte de GNL ([16])) podiam ser considerados compatíveis com o mercado interno se estivessem preenchidas as seguintes condições: concorrência por parte de um estaleiro naval coreano que tivesse oferecido preços inferiores ([17]); o contrato final fosse assinado antes do termo de vigência do Regulamento MTD (31 de março de 2005) ([18]) e o navio fosse entregue no prazo de três anos a contar da data da assinatura do contrato final ([19]).

(24) O artigo 2.º, n.º 4, do referido regulamento previa a possibilidade de a Comissão conceder uma prorrogação do prazo de entrega de três anos quando tal fosse considerado justificado «pela complexidade técnica do projecto de construção naval em questão ou por atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e justificadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa.»

(25) Em Maio de 2004, a Comissão aprovou, com base no Regulamento MTD, o regime MTD italiano que disponibilizava auxílios para a construção naval ([20]) em condições correspondentes às previstas no Regulamento MTD. Em especial, o regime MTD italiano referia que podiam ser concedidos auxílios até 6 % do valor do contrato antes do auxílio em relação a navios entregues no prazo de três anos a contar da data de assinatura do contrato final e que uma prorrogação deste período apenas podia ser concedida quando a Comissão o considerasse justificado «pela complexidade técnica do projecto de construção naval em questão ou por atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e justificadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa» (ponto 29 do regime MTD italiano).

(26) Em 31 de janeiro de 2005, a De Poli apresentou às autoridades italianas um pedido de auxílio ao abrigo do regime MTD italiano em relação à construção do navio C 241, num montante de 1,3 milhões de EUR.

(27) Em 25 de janeiro de 2008, a De Poli solicitou às autoridades italianas uma prorrogação do prazo de entrega para o navio C 241 de 31 de dezembro de 2007 para 31 de agosto de 2008.

(28) A Itália confirmou que o auxílio não foi pago. Para além disso, observou que, na sequência da decisão da Comissão de 21 de outubro de 2008 ([21]) que não considerou compatível o aumento do orçamento do regime MTD italiano eme 10 milhões de EUR, não existem actualmente fundos disponíveis para conceder tal auxílio.

IV. **A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO**

(29) Na decisão de início do procedimento, a Comissão duvidava que as circunstâncias invocadas pela Itália e pela De Poli para justificar o atraso na entrega do navio C 241 (bem como dos navios C 242, C 243 e C 244 que deixaram de ser objecto da apreciação) pudessem ser qualificadas «atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e justificadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa», na acepção do ponto 29 do regime MTD italiano.

([12]) A data de conclusão do navio C 241 que as autoridades italianas referem ser 30 de agosto de 2008 é irrelevante, na medida em que tanto o Regulamento MTD, como o Regime MTD italiano, apenas fazem referência à data de entrega.
([13]) Ver notas 4 e 5.
([14]) Terceiro considerando do Regulamento MTD.
([15]) Artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento.
([16]) Tal como definido no artigo 1.º do Regulamento.
([17]) Artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento.
([18]) Artigos 4.º e 5. º do Regulamento, com a redacção que lhe foi dada pelo artigo 1.° do Regulamento (CE) n.º 502/2004 do Conselho - ver notas 4 e 5.
([19]) Artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento MTD.
([20]) Ver nota 3.
([21]) Decisão da Comissão de 21 de outubro de 2008 relativa ao auxílio estatal C 20/08 (ex N 62/08) que a Itália tenciona executar mediante uma alteração do regime N59/04 relativo a um mecanismo temporário de defesa a favor do sector da construção naval, JO L 17 de 22.1.2010, p. 50. — actualmente em fase de recurso (processos T-584/08 e T-3/09).

(30) Apesar das dúvidas expressas na decisão de início do procedimento se referirem a quatro navios (C 241, C 242, C 243 e C 244) continuam a ser relevantes para a apreciação do navio C 241.

(31) Na decisão, a Comissão colocou, em primeiro lugar, a questão de saber se os contratos celebrados com a Arcoin SpA eram contratos finais ou se se tratava de um meio utilizado pela De Poli para respeitar a data-limite de admissibilidade dos contratos de construção naval para, numa fase posteior, tentar encontrar adquirentes finais para os navios.

(32) Em segundo lugar, a Comissão questionou se a transferência dos contratos de venda entre armadores podia constituir uma outra causa do atraso da entrega.

(33) Em terceiro lugar, a Comissão considerou que a De Poli poderia ter aceite mais encomendas do que a sua capacidade real de produção lhe permitia entregar, uma vez que durante o período de 2005-2008, o estaleiro planeava construir 18 navios, metade dos quais a construir nas suas duas rampas de lançamento principais e a outra metade numa infra-estrutura de menores dimensões.

(34) Por último, a Comissão tinha dúvidas quanto ao facto de os alegados atrasos no fornecimento de componentes essenciais serem efectivamente imprevisíveis, como alegado pela Itália, ou se correspondiam aos riscos comerciais normais que um estaleiro diligente deveria antecipar no seu programa de trabalho. Em especial, a Comissão considerou que a De Poli podia ter contribuído para agravar o risco de atraso ao ter encomendado certas partes dos navios demasiado tarde.

Comentários do Estado-Membro e argumentos das partes interessadas

(35) No que diz respeito ao navio C 241, nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, de 16 de junho de 2008, a Itália alega que a De Poli tinha a capacidade de produção para entregar o navio no prazo de 36 meses a contar da data da assinatura do contrato de venda. A única razão que impediu a entrega a tempo consistiu na entrega tardia da caixa de engrenagens pelo fornecedor, um elemento que a Itália considera excepcional, imprevisível e externo à empresa, na acepção do ponto 29 do regime MTD italiano.

(36) Nas observações apresentadas na mesma data, a De Poli alega que o facto de tanto o estaleiro como a Arcoin SpA pertencerem a membros da família De Poli não é suficiente para duvidar da autenticidade do contrato inicialmente assinado em 28 de janeiro de 2005. Este argumento é corroborado pelas autoridades italianas, que sublinham o facto de, na altura da assinatura do contrato relativo ao navio C 241, não existirem laços de propriedade directa entre o estaleiro e a Arcoin SpA (para além do facto de a Arcoin SpA ser propriedade de membros da família De Poli, apesar de não serem exactamente os mesmos que detinham participações na De Poli.)

(37) A este propósito, a De Poli alega que a prática que consiste em transferir contratos de venda, durante o processo de construção dos navios, ou, mesmo, após a finalização destes trabalhos, não é invulgar no sector da construção naval.

(38) No que diz respeito à programação dos trabalhos de construção para o navio C 241, a De Poli alega que, devido à complexidade técnica dos projectos de construção naval, é prática corrente que os trabalhos tenham início vários meses após a conclusão dos contratos de venda. O estaleiro considera que é habitual decorrer um certo período de tempo entre a assinatura do contrato e o início efectivo dos trabalhos, sendo este período necessário para operações preparatórias, tais como a elaboração do projecto técnico e a realização de negociações com os diferentes fornecedores.

(39) De acordo com o programa de trabalhos inicial do estaleiro apresentado pela De Poli às autoridades italianas [22] o início da construção do navio C 241 estava previsto para o primeiro trimestre de 2006 e a entrega para o segundo semestre de 2007. No entanto, de acordo com o programa de trabalho revisto, o início dos trabalhos no navio C 241 foi programados para 28 de setembro de 2006 no «Scalo Sud» (uma das duas rampas de lançamento do estaleiro).

(40) A De Poli alega que a entrega da caixa de engrenagens é uma etapa essencial na construção do navio – sendo seguida pela montagem da caixa de engrenagens com o motor, a fixação da hélice e o acabamento do casco. Numerosas operações de montagem e de preparação/ /construção só podem ter lugar depois da instalação da caixa de engrenagens. A De Poli alega não ser prática corrente encomendar a entrega de partes como as caixas de engrenagens com antecedência, para evitar encargos de armazenamento e o pagamento de adiantamentos, e sublinha igualmente que o fornecedor em causa é o líder do sector com comprovada experiência, não existindo qualquer razão para pensar que a caixa de engrenagens não seria entregue a tempo.

(41) A De Poli insiste em que dispunha de capacidade para cumprir o prazo de entrega dos 18 navios encomendados durante o período 2005-2008, na medida em que a tonelagem bruta total correspondente ascendia a 10 000 toneladas por ano e o estaleiro tinha uma capacidade anual histórica superior a 12 000 toneladas anuais. Além disso, sublinhou o facto de 9 dos 18 navios encomendados durante este período serem de pequenas dimensões (de 20 metros de comprimento total, tonelagem bruta de carga de 25 toneladas) e de apenas os outros nove navios tinham dimensões comparáveis às do navio C 241. Segundo a De Poli, tal demonstra que o estaleiro tinha capacidade para entregar a totalidade das encomendas que recebeu no prazo previsto e não tinha aceite encomendas para além da sua capacidade de produção.

[22] Uma cópia deste programa, juntamente com uma versão revista, foi apresentada pela Itália em 25 de fevereiro de 2008, em relação à notificação N 70/08 relativa ao navio C 241.

(42) Por último, a De Poli recorda que a Comissão aprovou, por diversas vezes, no passado — incluindo para a própria De Poli — pedidos de prorrogação do prazo de entrega com base na entrega tardia de componentes essenciais.

VI. **APRECIAÇÃO**

(43) Como ponto preliminar, tendo em conta a retirada formal por parte da Itália das notificações relativas aos pedidos de prorrogação dos prazos de entrega dos navios C 242, C 243 e C 244 e o facto de não terem sido disponibilizados quaisquer fundos, o procedimento formal de investigação relativo aos pedidos apresentados pela Itália no que se refere aos três navios acima referidos deixa de ter objecto e deve ser encerrado sem necessidade de qualquer apreciação.

(44) Por conseguinte, a apreciação que se segue diz unicamente respeito ao navio C 241, sendo feita referência aos navios C 242, C 243 e C 244 unicamente na medida em que tal seja relevante para esta apreciação.

Existência de um auxílio estatal na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE

(45) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções. O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estabelece assim as condições em que uma medida constitui um auxílio estatal: a medida confere uma vantagem selectiva; envolve recursos estatais; produz efeitos que falseiam a concorrência e tem um impacto negativo sobre as trocas comerciais entre Estados-Membros.

(46) É indiscutível que a medida que a Itália tenciona executar a favor da empresa De Poli no que respeita à construção do navio C 241, que consiste numa contribuição financeira de um máximo de 6 % do valor do contrato antes do auxílio (cerca de 1,3 milhões de EUR), constitui um auxílio estatal na acepção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A medida é financiada pelo Estado italiano. Os fundos conferem uma vantagem à empresa De Poli na medida em que se destinam a cobrir custos normalmente suportados pelo estaleiro com a construção de um navio. A medida é selectiva dado que favorece unicamente a De Poli e, na medida em que reforça a posição deste estaleiro face aos seus concorrentes europeus, é susceptível de falsear a concorrência no mercado europeu da construção naval e de afectar o comércio entre os Estados-membros.

Compatibilidade do auxílio com o TFUE

(47) Dois aspectos do caso em apreço suscitaram dúvidas por parte da Comissão quanto à compatibilidade com o mercado interno do auxílio concedido à De Poli. O ponto 29 do Regime MTD italiano prevê que esse auxílio só podia ser concedido no que respeita a navios entregues no prazo de três anos a contar da data de assinatura do contrato final e o ponto 33 que os contratos finais deviam ter sido assinados antes do termo de vigência do Regulamento MTD (isto é, 31 de março de 2005).

(48) No que respeita ao segundo ponto, as autoridades italianas explicaram que a cessão de contratos entre armadores após o termo de vigência do Regulamento MTD não pode ser interpretada no sentido de o contrato inicial relativo ao navio C 241, assinado em 28 de janeiro de 2005, não ser um «contrato final» na acepção do ponto 29 do Regime MTD italiano.

(49) A Comissão reconhece, com efeito, que a prática de transferir um contrato para um terceiro parece constituir prática corrente no sector da construção naval. Por exemplo, numa decisão anterior ([23]) também relativa à prorrogação do prazo de entrega de 3 anos em relação a dois navios, a Comissão concluiu que, não obstante a cessão de contratos, o primeiro contrato podia ser considerado final, dado que o tipo de produto não era alterado e que o novo proprietário assumiu os direitos e obrigações do proprietário anterior. Nesse caso, a Comissão concluiu por conseguinte que a transferência de propriedade não tinha em si alterado a natureza dos contratos nem, por conseguinte, a sua elegibilidade para beneficiar de um auxílio.

(50) No presente caso, a transferência do contrato entre armadores não implicou uma alteração do tipo de produto nem da natureza do contrato e o novo proprietário assumiu, essencialmente, os mesmos direitos e obrigações que a parte contratante inicial. Nesta base, a Comissão considera que o contrato inicial pode ser considerado como final, sendo portanto elegível para beneficiar de um auxílio ao abrigo do Regime MTD italiano

(51) No que se refere às dúvidas expressas em relação às condições para a concessão de uma prorrogação do prazo de entrega de três anos, o Regime MTD italiano estabelecia que a Comissão podia conceder essa prorrogação sempre que justificado «pela complexidade técnica do projecto de construção naval em questão, ou por atrasos resultantes de perturbações inesperadas, substanciais e fundamentadas que afectem o programa de trabalho do estaleiro devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa.»

(52) A Comissão deve, portanto, apreciar se a Itália demonstrou de forma satisfatória se, em relação aos atrasos na entrega do navio C 241, estão preenchidas as condições para a prorrogação do prazo de entrega prevista no Regime MTD italiano.

([23]) Ver processo C 33/2004, em que, não obstante a cessão de contratos, a Comissão considerou que o primeiro contrato podia ser considerado como o contrato final.

(53) Antes de apreciar as observações da Itália, a Comissão nota, a título preliminar, que no acórdão *Astilleros Zamacona* de 16 de março de 2004 ([24]), o Tribunal de Primeira Instância da União Europeia considerou que «esta disposição (relativa às circunstâncias excepcionais) que estabelece um sistema que constitui uma derrogação dos princípios estabelecidos no primeiro parágrafo da mesma disposição (isto é, o prazo de entrega de três anos) devem ser objecto de uma interpretação restritiva». De acordo com o Tribunal, a própria redacção da disposição que se refere a «circunstâncias excepcionais» revela que o legislador comunitário pretendia reservar a sua aplicação a situações muito específicas. O Tribunal considerou, portanto, que é ao Estado-Membro em causa que cabe demonstrar que as alegadas circunstâncias excepcionais constituíram uma interrupção suficiente que afectou o programa de trabalho do estaleiro e que atrasou a entrega do navio, mediante o estabelecimento de um nexo causal entre os dois acontecimentos.

(54) As autoridades italianas defendem que o atraso na entrega do navio C 241 se deveu ao atraso (6 meses) no fornecimento da caixa de engrenagens e ao atraso consequente de um mês nas operações de montagem. A Comissão observa que este é o único motivo invocado pela Itália para justificar o atraso; em especial, o pedido de prorrogação não faz referência às novas especificações derivadas da cessão do contrato.

(55) De acordo com a prática estabelecida da Comissão ([25]), a condição de as circunstâncias deverem ser «excepcionais» exclui os acontecimentos comuns ou pelo menos normais que o estaleiro deveria razoavelmente ter previsto no seu programa de trabalho. Grandes atrasos na entrega de partes críticas podem ser considerados excepcionais, mas pequenos atrasos não deverão necessariamente ser considerados excepcionais em processos tão longos e complexos como os projectos de construção naval. Além disso, à luz da interpretação restritiva que deve ser dada à excepção, a Comissão verifica cuidadosamente se existem indicações no sentido de o próprio estaleiro poder ter antecipado, evitado ou pelo menos atenuado estes atrasos, fixando o calendário das encomendas tendo em conta o programa de trabalho relevante. A condição de o acontecimento ser imprevisível exclui qualquer factor que as partes pudessem razoavelmente antecipar.

(56) A Comissão reconhece que pode existir um nexo causal entre a entrega tardia de componentes essenciais para a construção do navio e o pedido de prorrogação do prazo de entrega ([26]). No entanto, nas circunstâncias do caso em presença, a Comissão tem dúvidas, em primeiro lugar sobre a existência das alegadas circunstâncias excepcionais e imprevisíveis: não parecem estar reunidos no presente caso os elementos que permitem concluir que o atraso invocado satisfaz as condições previstas no ponto 29 do Regime MTD italiano.

(57) Como acima referido, a Comissão reconheceu no passado que longos atrasos na entrega de partes essenciais podiam ser considerados eventos excepcionais. No entanto, um pedido de prorrogação deve sempre ser apreciado nas circunstâncias específicas de cada caso. Na medida em que a De Poli foi confrontada com o mesmo tipo de perturbação em diversas ocasiões (não só apresentou pedidos similares de prorrogação no passado ([27]), como os outros três contratos que foram assinados no mesmo dia que o contrato para o navio C 241 foram também objecto de pedidos repetidos de prorrogação, ver considerandos 1, 6 e 7), a Comissão conclui que tais atrasos não podem ser considerados verdadeiramente excepcionais. Na medida em que ocorrem de forma repetida, as perturbações resultantes destes atrasos repetidos não podem ser consideradas inteiramente imprevisíveis.

(58) Com efeito, é à luz destas perturbações anteriores que a De Poli não parece ter agido com a diligência necessária na planificação da sua produção.

(59) No programa de trabalho inicial, a construção do navio C 241 estava programada para ter início no primeiro trimestre de 2006, com a entrega prevista para o segundo semestre de 2007, pelo que o período de construção variaria entre 15 e 24 meses.

(60) No entanto, o programa de trabalho revisto previa que a construção teria início apenas em 28 de setembro de 2006 e que o navio seria entregue em 30 de dezembro de 2007, ou seja, apenas um mês antes do prazo final de entrega de 28 de janeiro de 2008. A referida alteração da programação deixou no total apenas 15 meses para construir o navio nos termos do contrato. De acordo com as informações fornecidas pela Itália, a planificação dos navios do mesmo tipo ou mesmo de dimensões inferiores a construir no mesmo «Scalo Sud» (isto é, os navios C 229 e C 240) previu, respectivamente, 22 e 20 meses entre o início da construção e a entrega.

(61) Além disso, o facto de a construção só dever ter início em 28 de setembro de 2006 e a data de entrega do navio estar prevista para 30 de dezembro de 2007, ou seja, apenas um mês antes do prazo final de entrega, fixado em 28 de janeiro de 2008, não deixava qualquer margem para eventuais atrasos nos trabalhos de construção. Ora, o estaleiro tinha já experimentado atrasos tanto com o fornecimento de peças como com o próprio processo de construção, como o demonstram outros pedidos de prorrogação de prazos apresentados pela De Poli.

([24]) Ver processo T-72/98 Astilleros Zamacona SA / Comissão, Colectânea 2000, p. II-1683. Esta decisão refere-se a uma disposição idêntica à que existia no anterior Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho que estabelece novas regras em matéria de auxílios à construção naval e que foi retomada no Regulamento MTD.

([25]) Ver, por exemplo Giacalone, processo N 69/08, ponto 21.

([26]) Ver, por exemplo, processos N 586/03, N 587/03 e N 589/03 do Conselho, bem como os processos N 68/08 e N 69/08.

([27]) Ver processos N 586/03, N 587/2003 e N 589/03.

(62) Além disso, o facto de se tratar de um período de grande procura (a Itália forneceu elementos de prova de um aumento de cerca de 60 % das encomendas de motores diesel entre 2003 e 2005), leva a concluir que teria sido razoável alguma antecipação na programação e na fixação das datas de entrega de partes essenciais, como a caixa de engrenagens. A declaração da De Poli de que não se trata de uma prática habitual não é suficiente, em especial à luz da elevada procura e da experiência anterior em matéria de atrasos, para concluir que o comportamento do estaleiro era defensável e que foram tomadas medidas razoáveis para evitar ou reduzir os atrasos.

(63) Com efeito, a Comissão observa que a caixa de engrenagens foi encomendada em 26 de maio de 2006, estando a entrega prevista para Setembro de 2007, o que deixa pouca margem, ou mesmo nenhuma, para atrasos, tendo em conta o prazo de entrega do navio de 31 de dezembro de 2007. A própria De Poli sublinhou que era necessário um trabalho considerável depois da entrega da caixa de velocidades (ver ponto 39), o que parece confirmar o facto de dever normalmente ser tida em conta num calendário de produção de um estaleiro naval uma certa margem para o atraso na entrega dos componentes essenciais dos navios.

(64) No que se refere às dúvidas expressas pela Comissão na decisão de início do procedimento sobre a questão de saber se a circunstância de o contrato em causa ter sido transferido para um novo proprietário constituía, em si, um motivo de atraso, a Comissão observa, em especial, que a cessão do contrato entre a Arcoin SpA. e a Elbana di Navigazione SpA só teve lugar em 20 de julho de 2006, vários meses depois de o início dos trabalhos ter sido programado (primeiro trimestre de 2006). Por conseguinte, não se pode excluir que, no caso vertente, a cessão de contratos entre armadores tenha constituído, em si, um motivo para o atraso do início da produção que se repercutiu no atraso na entrega do navio, em especial tendo em conta que a transferência do contrato para outro proprietário implicou certas alterações nas especificações do navio.

(65) Em conclusão, à luz da interpretação restritiva que deve ser dada aos pedidos de prorrogação excepcionais, a Itália não conseguiu justificar, de forma coerente, que as circunstâncias invocadas não poderiam ter sido evitadas ou os seus efeitos negativos significativamente limitados mediante uma planificação e uma gestão de encomendas diligente. As considerações anteriores levaram a Comissão a concluir que as circunstâncias invocadas para justificar o pedido de prorrogação não podem ser consideradas excepcionais e imprevisíveis de modo a poder concluir-se que o atraso na entrega do navio C 241 foi inesperado ou defensável na acepção do ponto 29 do Regime MTD italiano.

(66) Por último, a Itália apresentou um pedido de prorrogação de oito meses da entrega do navio C 241, de 31 de dezembro de 2007 para 31 de agosto de 2008, mas só forneceu uma justificação relativamente a sete destes oito meses.

(67) Ao contrário dos anteriores pedidos de prorrogação em relação a navios construídos pela De Poli ([28]), o período da prorrogação solicitado por Itália no caso em presença ultrapassa o único factor invocado pelas autoridades italianas para justificar o atraso (a entrega tardia da caixa de engrenagens); a existência de um nexo causal entre o atraso que constitui a base do pedido de prorrogação e o atraso no fornecimento de partes essenciais não pode, por conseguinte, ser demonstrada.

(68) De facto, a De Poli apenas entregou o navio em 3 de novembro de 2008. Por outras palavras, o atraso não só foi mais longo do que aquele que poderia ter resultado dos factores invocados para justificar o atraso, como viria mesmo finalmente a ultrapassar o prazo solicitado. A Itália não forneceu qualquer explicação para o atraso adicional de mais de 2 meses na entrega do navio e não foi recebido qualquer pedido de prorrogação relativamente a esses dois meses.

(69) Em consequência, mesmo que o atraso inicial fosse justificado e o pedido de prorrogação do prazo de entrega tivesse sido aceite pela Comissão, a construção do navio C 241 não seria elegível para auxílio ao abrigo do Regime MTD italiano, uma vez que esse prazo alargado de entrega também não foi respeitado.

VII. **CONCLUSÃO**

(70) No que se refere aos navios C 242, C 243 e C 244, tendo em conta a retirada formal por parte de Itália das notificações dos pedidos de prorrogação dos prazos de entrega, sem nunca terem sido disponibilizados fundos, o procedimento formal de investigação formal deixou de ter objecto e deve ser encerrado.

(71) No que diz respeito ao navio C 241, à luz da apreciação supra, as condições exigidas para a concessão de uma prorrogação do prazo de entrega de três anos não foram demonstradas e, de qualquer modo, a entrega do navio ocorreu para além do prazo que teria sido fixado se a prorrogação tivesse sido concedida. A construção do navio C 241 não é, portanto, elegível para beneficiar de auxílios ao abrigo do Regime MTD italiano N59/04, adoptado com base no Regulamento MTD.

(72) Uma vez que as autoridades italianas confirmaram que o auxílio não tinha sido pago à De Poli, não será necessário proceder à sua recuperação.

([28]) Ver processos N 586/03, N 587/03 e N 589/03.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à De Poli, nomeadamente a prorrogação do prazo de entrega de três anos para o navio C 241, nos termos do regime italiano N 59/04, com base no Regulamento MTD, é incompatível com o mercado interno.

Por conseguinte, o auxílio não pode ser executado.

Artigo 2.º

A Itália deve informar a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 3.º

No que se refere aos navios C 242, C 243 e C 244, tendo em conta a retirada formal por parte da Itália das notificações que consistem em pedidos de prorrogação dos prazos de entrega, o procedimento de investigação formal deixa de ter objecto e deve ser encerrado.

Artigo 4.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 27 de outubro de 2010.

Pela Comissão

Joaquín ALMUNIA

Vice-Presidente