DECISÃO DA COMISSÃO

de 4 de Julho de 2006

relativa ao auxílio estatal que a Itália prevê conceder a favor dos estaleiros navais Cantieri Navali Termoli S.p.A [N.° C 48/2004 (ex N 595/2003)]

[notificada com o número C(2006) 2972]

(Apenas faz fé em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2006/948/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho, de 29 de Junho de 1998, que estabelece novas regras de auxílio à construção naval ([1]) (a seguir designado «Regulamento relativo à construção naval»), nomeadamente o n.º 2 do artigo 3.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações ([2]) e tendo em conta essas mesmas observações,

Considerando o seguinte:

PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 22.12.2003, registada no mesmo dia, as autoridades italianas notificaram à Comissão, em conformidade com o n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento que estabelece novas regras de auxílio à construção naval ([1]), o pedido de concessão de uma prorrogação do prazo de três anos estabelecido para a entrega de uma embarcação, denominada C.180, que beneficia de auxílios ao funcionamento. A embarcação está a ser construída nos Cantieri Navali Termoli S.p.A. (a seguir o «estaleiro»).

(2) Por carta de 30.12.2004, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente à medida em causa.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]). A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as suas observações relativamente às medidas em questão.

(4) Por cartas de 28 de Janeiro de 2005, 1 de Abril de 2005, 1 de Junho de 2005, 6 de Julho de 2005, registadas respectivamente em 2 de Fevereiro de 2005, 6 de Abril de 2005, 6 de Junho de 2005 e 7 de Julho de 2005, a Itália solicitou a prorrogação do prazo para a apresentação das observações relativas à decisão da Comissão de dar início ao procedimento, a que a Comissão respondeu por cartas de, respectivamente, 4 de Fevereiro de 2005, 8 de Abril de 2005, 29 de Junho de 2005 e 17 de Julho de 2005.

(5) A Itália apresentou observações por carta de 26 de Julho de 2005, registada em 29 de Julho de 2005. A Comissão solicitou informações adicionais por carta de 6 de Janeiro de 2006, a que as autoridades italianas responderam por cartas de 23 de Janeiro de 2006 e de 2 de Fevereiro de 2006 em que se solicitava que o prazo para a resposta fosse prorrogado. Por cartas de 27 de Janeiro de 2006 e de 9 de Fevereiro de 2006, a Comissão concedeu a prorrogação desse prazo. Por carta de 6 de Março de 2006, registada no mesmo dia, as autoridades italianas transmitiram os complementos de informação solicitados, completados por carta de 6 de Abril de 2006.

(6) A Comissão não recebeu observações a este respeito das partes interessadas.

DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

(7) A Itália solicitou à Comissão a concessão de uma prorrogação do prazo de entrega de 31 de Dezembro de 2003, previsto no Regulamento relativo à construção naval, ao qual está subordinado o benefício de auxílios ao funcionamento concedidos a contratos relativos a embarcações. O pedido de prorrogação foi apresentado em relação a uma embarcação denominada C.180, construída nos Cantieri Navali Termoli S.p.A. situados na Região de Molise. Inicialmente, a prorrogação foi solicitada até 31.10.2004 (10 meses).

(8) No início, o contrato de construção, assinado em 30 de Dezembro de 2000, previa o prazo de entrega para 30.6.2003. A embarcação tinha sido encomendada pelo armador italiano Marnavi S.p.A. para o transporte de produtos químicos e petrolíferos. Em relação ao referido contrato, foi prometido ao armador um auxílio ao funcionamento de 9 %, no valor de 3,9 milhões de euros para tal embarcação, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval.

(9) Todavia, segundo as autoridades italianas, o processo de construção durou mais tempo do que previsto, devido a um conjunto de circunstâncias, nomeadamente: o impacto dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, a consequente necessidade de adequar a embarcação às novas exigências técnico-comerciais e duas catástrofes naturais — um terramoto e inundações. Por conseguinte, os estaleiros

([1]) JO L 202 de 18.7.1998, p. 1.
([2]) JO C 42 de 18.2.2005, p. 15.

viram-se forçados a solicitar uma prorrogação do prazo de entrega do navio C.180, de dez meses após o dia 31 de Dezembro de 2003, prazo fixado pelo Regulamento relativo à construção naval.

(10) Na notificação, as autoridades italianas fazem referência à decisão da Comissão de 5 de Junho de 2002, mediante a qual foi autorizada um prorrogação idêntica do prazo de entrega para além de 31 de Dezembro de 2003, para navios de cruzeiro em construção no estaleiro Meyer Werft, em Papenburg, na Alemanha (a seguir designado «decisão Meyer Werft»). As autoridades italianas salientaram especificamente numerosas analogias fundamentais entre os dois casos, sob os seguintes aspectos: (i) a razão invocada para a prorrogação (isto é, os efeitos do atentado terrorista de 11 de Setembro de 2001), (ii) o mercado interessado (ou o transporte marítimo de petróleo e produtos químicos) e (iii) as relações comerciais consolidadas existentes entre o estaleiro e o armador ([3]). Em síntese, as autoridades italianas afirmam que a decisão Meyer Werft constitui um claro precedente para a autorização a título excepcional no caso em apreço. As autoridades italianas recordam que, em 13 de Novembro de 2002, a Comissão adoptou outra decisão que autoriza a prorrogação da data de entrega de um navio de cruzeiro em construção no estaleiro Kvaerner Masa, na Finlândia (a seguir «decisão Kvaerner Masa»), por razões análogas.

(11) Para fundamentar o seu pedido, as autoridades italianas invocam circunstâncias segundo elas excepcionais, imprevisíveis e externas aos estaleiros, que provocaram perturbações inesperadas, substanciais e justificáveis que afectaram o programa de trabalho do estaleiro. Mais precisamente, esses atrasos devem-se aos seguintes factores (ver quadro sinóptico n.º 1 apresentado mais adiante):

(i) *Impacto dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001*

Em 1 de Outubro de 2001, antes do início da construção, o armador solicitou aos Cantieri Navali Termoli para suspender a execução do contrato até 30 de Setembro de 2003 em vez de o rescindir. No final, o armador revogou o pedido de suspensão do contrato em 29 de Setembro de 2003.

(ii) *Necessidade de modificar o navio para o adequar às novas exigências técnico-comerciais*

Aos referidos acontecimentos acresce o facto de que, aquando da revogação da suspensão, o armador solicitou que o projecto da embarcação fosse alterado — afastando-se das especificações constantes do contrato inicial — para a adequar às novas exigências técnico-comerciais. Essas alterações diziam respeito à dimensão e ao número de tanques, bem como ao comprimento e largura global da embarcação, cujos projectos alterados foram submetidos à autorização do R.I.NA, organismo italiano de certificação. Por último, as alterações foram formalizadas em 10 de Dezembro de 2003, através de uma adenda ao contrato inicial de construção.

(iii) *Incidência das catástrofes naturais*

Em 31 de Outubro de 2002, a Região de Molise foi afectada por um terramoto que teve consequências para o estaleiro, trabalhadores e fornecedores. Em seguida, entre 23 de Janeiro de 2003 e 25 de Janeiro de 2003, a Região foi afectada por inundações, com consequentes efeitos devastadores para o estaleiro, trabalhadores e fornecedores. Estas duas catástrofes causaram ao estaleiro um prejuízo directo, devido à paragem dos trabalhadores, e indirecto, devido à rescisão unilateral de contratos por parte de empresas locais, que tinham sido subcontratadas para a execução de trabalhos relativos ao navio C.180, as quais invocaram os danos provocados pelas catástrofes naturais na infra-estrutura de produção dos seus fornecedores. As autoridades italianas invocaram nomeadamente que os referidos acontecimentos afectaram o trabalho de engenharia anterior à fase de execução da embarcação.

Embora admitindo que as duas situações de catástrofe se verificaram durante o período de suspensão do contrato de construção, as autoridades italianas afirmam que estes acontecimentos afectaram os programas de produção do estaleiro, tendo sublinhado a declaração do estado de emergência relativamente às duas situações de catástrofe por decreto do Presidente do Conselho de Ministros até 1 de Fevereiro de 2004.

As autoridades italianas salientaram a urgência do auxílio, determinada pelos limitados recursos financeiros e industriais do estaleiro ([4]), sendo o preço contratual da embarcação fixado na perspectiva de subvenções que teriam sido concedidas por lei. Além disso, segundo as autoridades italianas, se a prorrogação do prazo de entrega da embarcação não for concedida (cuja execução era de 25,65 % em 16 de Dezembro de 2003) e, por conseguinte, se a construção não beneficiar do auxílio, a embarcação não poderá ser concluída sem elevados prejuízos económicos para os estaleiros, com a consequente perda de postos de trabalho a nível quer dos estaleiros quer das empresas que para eles trabalham. De facto, as autoridades italianas especificaram que o armador Marnavi e o estaleiro acordaram na rescisão do contrato de construção de outro navio denominado C.173, cuja construção foi afectada pelos referidos acontecimentos, e em consagrar os respectivos fornecimentos já disponíveis para o navio C.180.

([3]) Entre 2000 e 2004 as encomendas da Marnavi representaram cerca de 43 % do volume de negócios dos Cantieri Navali Termoli; no período anterior de 1995-1999 a respectiva parte do volume de negócios era quase igual a zero.

([4]) O estaleiro é uma empresa pequena que tem 51 trabalhadores.

Quadro 1

Quadro sinóptico dos atrasos verificados na entrega do navio C.180

Navio	Causa do atraso	Responsabilidade	Problemas	Atraso (meses)	Meses suplementares
C.180	(i) Acontecimentos de 11.9.2001: — suspensão e posterior retoma da encomenda	Marnavi. S.p.A. (armador)	Suspensão do contrato de 1.10.2001 a 30.9.2003 Revogação da suspensão em 29.9.2003	24	Não especificado
	(ii) Alterações técnicas	Marnavi. S.p.A. (armador)	Alterações relativas às dimensões e ao número de tanques, comprimento e largura do navio	Não especificado	Não especificado
	(iii) Atrasos devidos a catástrofes que atingiram a Região de Molise: — Terramotos em 31.10.2002 — Inundações de 23 a 25.1.2003	Causas de força maior	Incidência de catástrofes para o estaleiro, trabalhadores e fornecedores	> 2	> 2
			Total	Mais de 26 meses	Mais de 2 meses
	Prorrogação solicitada				10 meses

RAZÕES PARA O INÍCIO DO PROCEDIMENTO

(12) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão duvidava que as razões invocadas para justificar o atraso no caso estivessem em conformidade com o n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval e, portanto, que a medida em causa fosse compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea e), do artigo 87.º do Tratado CE.

OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ITALIANAS

(13) Para responder às dúvidas da Comissão na decisão de dar início ao procedimento, as autoridades italianas forneceram novos dados e esclarecimentos no sentido de confirmar a sua tese sobre a elegibilidade das razões para a prorrogação do prazo de entrega e sobre a compatibilidade das medidas em questão.

(i) *Impacto dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001*

As autoridades italianas afirmaram que se trata de acontecimentos excepcionais, imprevisíveis e externos aos estaleiros que, contrariamente ao parecer da Comissão, provocaram perturbações inesperadas, substanciais e justificadas ao programa de trabalho do estaleiro

Defenderam nomeadamente a sua análise argumentando que a apreciação da Comissão se baseia num relatório do Outono de 2003 ([5]), ou seja, dois anos após os acontecimentos, quando, segundo as autoridades, tais acontecimentos afectam as estratégias comerciais de operadores económicos obrigados a tomar decisões no momento em que os factos ocorrem — Setembro de 2001 — ou nos meses seguintes.

Segundo as autoridades italianas, é sabido e confirmado pelos relatórios Clarkson ([6]) que esses acontecimentos tiveram repercussões sobre todo o segmento de mercado do transporte marítimo de mercadorias, não só sobre um tipo de embarcações, ou seja, os navios de cruzeiro. Para corroborar a sua tese, as autoridades italianas forneceram novas informações comprovando a incidência dos referidos acontecimentos sobre a construção da embarcação, transmitiram cópia dos contratos de fretamento celebrados entre o armador Marnavi e a empresa Novamar com sede em Houston (USA) para o frete de duas embarcações petroquímicas encomendados pelo armador aos Cantieri Navali Termoli ([7]) e a rescisão por parte da Novamar dos mesmos contratos após 11 de Setembro

([5]) As autoridades italianas especificam que a referência da Comissão ao relatório Clarkson a que se refere a nota 11 da decisão de dar início ao procedimento não é exacta porque refere o mês de Novembro de 2003 em vez do mês de Outubro de 2003.

([6]) Clarkson «Shipping Review & Outlook» do Outono de 2003, p. 7 a 44 e p. 127; Clarkson «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards», Outubro de 2003, p. 17 a 20.

([7]) As embarcações em questão são o C.173 e o C.180 a seguir examinados.

de 2001. Por conseguinte, as autoridades italianas afirmam que esses acontecimentos trágicos tiveram um efeito análogo sobre o navio em questão e que, contrariamente à posição da Comissão, o seu impacto não se limita aos navios de cruzeiro. Portanto, as autoridades italianas insistem na sua posição de que o impacto dos referidos acontecimentos satisfaz o disposto no n.º 2, segundo parágrafo, terceira frase, do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval.

(ii) *Necessidade de modificar o navio para o adequar às novas exigências técnico-comerciais*

As autoridades italianas forneceram informações relativas às modificações ao navio C.180.

Em especial, explicaram que em 2000 o armador e o estaleiro tinham celebrado contratos para a construção de duas embarcações petroquímicas denominadas C.173 e C.180; as datas de entrega previstas no início em tais contratos eram, respectivamente, 31 de Março de 2002 e 30 de Junho de 2003, depois adiadas para 31 de Março de 2003 e 31 de Dezembro de 2003. As mesmas autoridades explicaram ainda que os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 e as duas catástrofes naturais a seguir examinadas tiveram um impacto tal sobre o programa de trabalho do estaleiro que só foi possível entregar uma das referidas embarcações até 31 de Dezembro de 2003.

Por conseguinte, em Novembro de 2002, o armador decidiu renunciar à construção em curso de uma das embarcações no estaleiro para que este se dedicasse à conclusão da outra. Na prática, em primeiro lugar foi necessário mudar a denominação do navio C.173 para C.180 — que era a maior das embarcações encomendadas pelo armador –, em segundo lugar pedir que fossem feitas modificações substanciais das características estruturais fundamentais do navio C.180 ([8]) , ([9]) , ([10]), por último, rescindir o contrato relativo ao navio C.173. Por conseguinte, o navio C.180 (ex C.173) foi transformado numa embarcação cuja dimensão, rapidez, capacidade e preço contratual eram superiores aos do navio C.173 inicial, mas cujas características globais são inferiores às estipuladas no contrato inicial relativo ao navio C.180. Todavia, as autoridades italianas declaram que as referidas modificações só indirectamente contribuíram para atrasar a construção da embarcação e que os atrasos são de facto imputáveis às consequências das catástrofes naturais, que determinaram o rescisão do contrato por parte da empresa de consultoria encarregada de projectar as modificações do navio C.180 (ex C.173).

(iii) *Incidência das catástrofes naturais (terramoto de 31 de Outubro de 2002 e inundações de 23 de Janeiro de 2003 e 25 de Janeiro de 2003)*

As autoridades italianas salientam as características e as consequências das referidas catástrofes que fustigaram a região em que se situa o estaleiro.

A nível geral, as autoridades recordam que, tendo em conta a dimensão da área afectada pelas catástrofes e o elevado perigo para o bem-estar público e privado, foi declarado o estado de emergência para a Região, por Decreto do Presidente do Conselho de 31 de Outubro de 2002 instaurando o estado de emergência até 30 de Junho de 2003 e prorrogado até 1 de Fevereiro de 2004 por decreto de 31 de Janeiro de 2003. As referidas autoridades chamam igualmente a atenção da Comissão para o facto de que, após esses acontecimentos e no quadro da revisão dos mapas dos auxílios com finalidade regional, a Comissão ([11]) autorizou a prorrogação tendo em conta a incidência das catástrofes naturais que atingiram a Região de Molise e Termoli, isto é, a zona em que se situa o estaleiro.

No que diz respeito ao estaleiro, as autoridades italianas transmitiram informações segundo as quais, após a referidas catástrofes naturais, no período de Novembro de 2002 a Fevereiro de 2003, o programa de trabalho do estaleiro registou atrasos devido ao atraso inicial e à posterior resolução de numerosos contratos por parte de diferentes contratantes que forneciam ao estaleiro material e serviços essenciais ([12]) para a construção do navio C.180 ([13]) (ex C.173).

(iv) *Suspensão dos trabalhos no navio C.180 (ex C.173) em 2004*

Em Julho de 2005, em resposta ao início da investigação, as autoridades italianas comunicaram à

([8]) Modificações relativas em especial às dimensões e ao número de tanques, comprimento e largura da embarcação.

([9]) As autoridades italianas declaram que essas modificações diziam respeito tanto ao navio C.173 inicial como ao navio C.180 (ex C.173) e foram acordadas entre o armador e o estaleiro antes da suspensão do contrato em 2001 na sequência da carta da Novamar, de Fevereiro de 2001, que comunicava que as duas embarcações podiam ser sujeitas a modificações. As referidas autoridades declaram, além disso, que os trabalhos no navio C.180 modificado (ex C.173) já estavam em curso antes da formalização da adenda ao contrato, em Dezembro de 2003.

([10]) Segundo a interpretação dada pelas autoridades italianas às decisões da Comissão n.º 691/2003 de 9.7.2003 e n.º 727/1993 de 21.12.1993, o tipo de embarcação e as modificações em questão justificariam a derrogação por «complexidade técnica» aceite pela Comissão.

([11]) Decisão da Comissão C(2004)3344 final, de 8 de Setembro de 2004 relativa ao auxílio estatal N 147/2004.

([12]) Trata-se dos subsistemas da embarcação, dos serviços de carpintaria e equipamento da embarcação, do fornecimento de lâminas de aço inoxidável, do fornecimento e montagem das instalações eléctricas, bem como dos serviços de consultoria para a transformação do navio C.173 (cuja denominação passaria a ser C.180) a fim de aumentar a sua capacidade e potência.

([13]) Após a resolução desses contratos, o estaleiro foi obrigado a invocar a cláusula de «força maior» junto do armador, forçando-o a decidir abandonar a construção de uma das duas embarcações encomendadas ao estaleiro.

Comissão que tinham sido concluídos cerca de 66 % dos trabalhos de construção, mas que o estaleiro a tinha suspendido e que a embarcação tinha sido lançada à água em Agosto de 2004, na pendência da autorização da Comissão para prorrogar o prazo de entrega. Portanto, em conformidade com o pedido do armador e do estaleiro, as autoridades afirmam que a prorrogação de 10 meses deve iniciar a contar da decisão da Comissão de concessão da prorrogação solicitada.

(14) As autoridades italianas concluem que os motivos invocados para justificar atrasos no caso em apreço satisfazem o disposto n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval e que a prorrogação de 10 meses do prazo de três anos para a entrega a contar da data de adopção da decisão definitiva da Comissão é compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea e), do artigo 87.º do Tratado CE.

APRECIAÇÃO

(15) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, 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. Segundo a jurisprudência assente do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, a distorção das trocas comerciais subsiste se a empresa beneficiária desenvolver uma actividade económica que inclua trocas comerciais entre Estados-Membros.

(16) O n.º 3, alínea e), do artigo 87.º do Tratado estabelece que podem ser consideradas compatíveis com o mercado comum as outras categorias de auxílios determinadas por decisão do Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão. A Comissão salienta que foi com esta base jurídica que, em 29 de Junho de 1998 o Conselho adoptou o Regulamento relativo à construção naval. Embora a validade do regulamento tenha terminado em 31 de Dezembro de 2003, as suas disposições são ainda aplicáveis no âmbito da apreciação dos pedidos de prorrogação do prazo de entrega, visto que o auxílio se baseia no próprio regulamento e que o Enquadramento dos auxílios estatais à construção naval ([14]) não contém indicações a este respeito.

(17) A Comissão observa que a questão da prorrogação do período máximo para a entrega é determinante que o contrato possa beneficiar dos auxílios ao funcionamento, em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval. O auxílio ao funcionamento em causa consiste no financiamento, através de fundos públicos, de uma parte dos custos que o estaleiro deve em princípio suportar para construir uma embarcação. Acresce ainda que a construção naval é uma actividade económica que implica trocas comerciais entre Estados-Membros. Por conseguinte, o auxílio em questão é abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

(18) Recorda-se que, com base no Regulamento relativo à construção naval, se entende por «construção naval» a construção de embarcações comerciais autopropulsionadas de alto mar. O navio construído pelos Cantieri Navali Termoli — ou o navio petroquímico — é uma embarcação autopropulsionada de alto mar para assegurar os serviços marítimos especializados, ou seja, ao transporte de produtos químicos e petrolíferos, e portanto está sujeito ao disposto na alínea a) do artigo 1.º do referido regulamento.

(19) O n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval prevê, até 31 de Dezembro de 2000, um contributo máximo de 9 % a título de auxílio ao funcionamento associado a um contrato. Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do referido regulamento, o limite máximo do auxílio aplicável a um contrato será o que estiver em vigor na data de assinatura do contrato final. Contudo, esta regra não será aplicável relativamente a qualquer navio entregue mais de três anos após a data de assinatura do contrato final. Neste caso, o limite máximo aplicável é o que estava em vigor três anos antes da data de entrega do navio. Por conseguinte, o prazo para a entrega de uma embarcação que ainda podia beneficiar dos auxílios ao funcionamento era, em princípio, 31 de Dezembro de 2003.

(20) O auxílio previsto a favor da embarcação em apreço seria concedido com base no artigo 3.º da Lei n.º 88 de 16.3.2001, autorizado pela Comissão, sob a referência de Auxílio Estatal N 502/00. O montante concedido seria de cerca de 3,9 milhões de euros para o navio C.180, ou seja, um montante não superiora 9 % do valor do respectivo contrato.

(21) O disposto no n.º 2, segundo parágrafo, terceira frase, do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval estabelece: estabelece: «*A Comissão pode, todavia, conceder uma prorrogação do prazo de entrega de três anos quando tal for 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 devido a circunstâncias excepcionais, imprevisíveis e externas à empresa.*» A Comissão salienta que o pedido de prorrogação se fundamenta na impossibilidade dos Cantieri Navali Termoli concluir a embarcação referida devido a atrasos imprevistos e externos à empresa.

(22) O Regulamento relativo à construção naval exige que a prorrogação do prazo de entrega seja fundamentado em circunstâncias (a) excepcionais, (b) imprevisíveis e (c) externas à empresa. Além disso, devem ser demonstradas (d) a correlação causal entre tais acontecimentos e as perturbações inesperadas na origem do atraso bem como (e) a duração de tais perturbações e a sua (f) natureza séria e

([14]) JO C 317 de 30.12.2003, p. 11.

justificável. Nos pontos que se seguem é apresentada a apreciação dos argumentos das autoridades italianas.

(i) *Impacto dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001*

No que diz respeito a este argumento, a Comissão regista a imprevisibilidade de tais acontecimentos externos ao estaleiro. Em conformidade com anteriores decisões da Comissão, essa razão não pode no entanto ser aceite no caso em apreço. De facto, segundo a prática consolidada da Comissão em matéria de decisões ([15]) «*o abrandamento do crescimento económico ou a deterioração da situação do mercado relativamente a um tipo de embarcação não podem ser considerados um acontecimento excepcional na acepção do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval*». Recorda-se que tal fundamentação foi aceite só para os navios de cruzeiro devido ao efeito directo de tais acontecimentos sobre aquele tipo de embarcações, quando se considera que sobre outros tipos de embarcações o impacto é indirecto e o efeito mais geral.

Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão recorda de facto que, segundo o relatório elaborado pelo instituto Clarkson Research em Novembro de 2003 ([16]), «*os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 agravaram indubitavelmente os problemas da economia mundial já em fase de abrandamento*». Além disso, no que diz respeito aos investimentos relativos às embarcações petroquímicas com capacidade bruta inferior a 20 000 toneladas, como é o caso do navio C.180, o mesmo relatório de Clarkson Research refere: «*No período entre 1998 e 2000 não se registou muita actividade e apesar da retoma registada no início de 2001, os níveis de actividade diminuíram novamente no último trimestre de 2001, com um ritmo análogo ao verificado no resto do sector. As encomendas registaram uma significativa retoma no início de 2002 e, desde então, o nível manteve-se.*»

Além disso, no que diz respeito aos argumentos das autoridades italianas pondo em causa a pertinência da opinião da Comissão sobre o impacto de tais acontecimentos já que baseada num relatório *ex post*, a Comissão observa, em primeiro lugar, que se baseou num relatório apresentado pelas próprias autoridades italianas; em segundo lugar, sublinha que, no âmbito do procedimento actual, as próprias autoridades italianas se baseiam em relatórios do final de 2003; por último, a Comissão salienta que nenhum dos relatórios posteriores a que as autoridades italianas fazem referência contradiz a apreciação da Comissão sobre este ponto.

A Comissão recorda que a presente apreciação dos referidos motivos está em conformidade com outras decisões em casos análogos notificados pela Itália e respeitantes à prorrogação do, prazo de três anos para a entrega de embarcações petroquímicas e para o transporte de GPL.

(ii) *Necessidade de modificar o navio para o adequar às novas exigências técnico-comerciais*

Relativamente ao segundo argumento, verifica-se que as modificações técnicas foram efectuadas a pedido do armador para satisfazer as novas exigências técnico-comerciais. Além disso, conforme referido na adenda de 10 de Dezembro de 2003, apensa ao contrato inicial de construção, o estaleiro tencionava solicitar ao armador um adiamento da entrega do navio C.180, assumindo todos os encargos e os riscos decorrentes da eventual atribuição/concessão do auxílio estatal a favor do armador.

A Comissão recorda que, partindo do princípio de que o armador pode sempre solicitar que o contrato de construção seja alterado, tais alterações são uma prática corrente no sector da construção naval. Trata-se de acontecimentos que se inserem normalmente na esfera comercial do estaleiro. Por essa razão, tal argumento não pode ser aceite no caso em apreço.

A Comissão salienta ainda que, durante a investigação actual, as autoridades italianas explicaram que as modificações em questão — respeitantes aos dois navios C.173 e C.180 — já tinham sido assinaladas pela empresa de afretamento norte-americana Novamar na sua carta ao armador em Fevereiro de 2001 e que tinham sido acordadas entre o estaleiro e o armador antes da suspensão do contrato verificada em 2001. Sublinha-se também que, como declarado pelas autoridades italianas, de acordo com uma configuração original, o navio C.173 devia ter sido construído muito tempo antes por outro estaleiro que esteve em dificuldade nos anos noventa e que, por conseguinte, a embarcação em questão pertencia a uma categoria de embarcações ultrapassada por uma nova geração de embarcações de maior dimensão e capacidade.

Com base nestas considerações, afigura-se evidente que as modificações acima referidas não eram excepcionais nem imprevisíveis. Portanto, a Comissão considera que as razões apontadas pela Itália não podem ser aceites.

(iii) *Incidência das catástrofes naturais que atingiram a Região de Molise em que se situa o estaleiro*

Reconhece-se que os terramotos, as inundações e outras «causas de força maior» constituem geralmente uma justificação elegível. Reconhece-se igualmente que tais acontecimentos tiveram repercussões sobre a actividade da Região de Molise — como comprovado pelo estado de emergência decretado pelo Presidente do Conselho de Ministros — e, potencialmente, sobre toda a actividade do estaleiro.

([15]) Cf. Processo N 99/02 (JO C 262 de 29.10.2002), Estaleiro Odense — Prorrogação do prazo de três anos para a entrega de duas embarcações (Dinamarca).

([16]) «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 and onwards», Clarkson Research, Novembro de 2003, p. 19 a 20.

Porém, nos termos do Regulamento relativo à construção naval, a prorrogação do prazo de três anos de entrega constitui uma derrogação às disposições normais que autorizam a concessão de auxílios ao funcionamento associados ao contrato, que por sua vez constituem uma derrogação às disposições comunitárias em matéria de auxílios estatais. Por conseguinte, o princípio segundo o qual as normas em matéria de derrogação devem ser interpretadas em sentido restritivo prevê a obrigação de demonstrar o nexo causal directo entre as circunstâncias invocadas como estando na origem do atraso e do atraso propriamente dito verificado na construção da embarcação. Pelo contrário, as informações transmitidas à Comissão, incluindo as fornecidas pelas autoridades italianas após o início da investigação formal, têm um carácter demasiado vago e fazem globalmente referência às repercussões das catástrofes sem demonstrar, quantificando-o, o impacto preciso de tais acontecimentos sobre o programa de trabalho do estaleiro e sobre a construção da embarcação em questão.

A Comissão sublinha que, apesar dos pedidos expressos de informações e das amplas prorrogações dos prazos para a resposta, não foram transmitidas quaisquer informações pormenorizadas relativamente às repercussões dessas catástrofes sobre o programa de trabalho global do estaleiro nem relativamente ao nexo causal preciso em referência ao programa de trabalho específico relativo ao navio C.180 (ex C.173). De facto, as autoridades italianas transmitiram cópia das cartas através das quais algumas empresas que forneciam material e serviços ao estaleiro rescindiam os respectivos contratos; porém, não comprovaram de forma pormenorizada o nexo causal, nem quantificaram exactamente o respectivo atraso para o programa de trabalho e para a construção do navio C.180 (ex C.173) por forma a justificar o pedido de prorrogação de 10 meses do prazo de entrega.

(23) Com base nestas considerações, a Comissão considera que as circunstâncias excepcionais acima descritas não tiveram um impacto sobre o programa de trabalho específico relativo à embarcação em questão que justificasse o pedido de prorrogação de 10 meses do prazo de entrega. Por conseguinte, os motivos expostos nos pontos (i), (ii) e (iii) não podem ser aceites.

(24) Considerando que não foram fornecidos quaisquer elementos substanciais comprovativos, a prorrogação não pode ser autorizada com base nos motivos apresentados.

(iv) *Suspensão dos trabalhos no navio C.180 (ex C.173) em 2004*

Além disso, a Comissão observa que as autoridades italianas comunicaram que tinham sido concluídos cerca de 66 % dos trabalhos de construção do navio C.180 (ex C.173), mas que os trabalhos tinham sido suspensos e que a embarcação tinha sido lançada à água em Agosto de 2004; as mesmas consideravam portanto que a prorrogação de 10 meses devia iniciar aquando da decisão da Comissão de autorização da prorrogação solicitada.

Em primeiro lugar, o pedido apresentado pelas autoridades italianas para que a prorrogação de 10 meses inicie aquando da decisão da Comissão não pode ser considerado em conformidade com o Regulamento relativo à construção naval, uma vez tal provocaria posteriores atrasos injustificados. Observa-se que a decisão de suspender a construção da embarcação foi tomada pelo estaleiro sob sua própria responsabilidade e que provocou um atraso posterior que não pode ser justificado ao abrigo do Regulamento relativo à construção naval.

Em segundo lugar, a Comissão salienta que, de acordo com a notificação, o navio C.180 (ex C.173) devia ser entregue até 31.10.2004. Todavia, considerando o pedido apresentado pelas autoridades italianas para que a prorrogação de 10 meses tivesse início aquando da decisão da Comissão, tendo em conta o facto que o estaleiro já tinha lançado ao mar o navio não concluído C.180 (ex C.173) em Agosto de 2004, é evidente que o estaleiro também não conseguiria entregar a embarcação dentro do prazo inicial de prorrogação de 10 meses solicitado.

Por conseguinte, o pedido das autoridades italianas deve ser recusado tendo em conta a suspensão injustificada dos trabalhos verificada em 2004.

CONCLUSÕES

(25) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a medida em exame constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. As informações transmitidas pelas autoridades italianas, incluindo durante a investigação formal, confirmaram as dúvidas da Comissão segundo as quais as causas dos atrasos invocadas no caso em apreço não satisfaziam o disposto no n.º 2, segundo parágrafo, segunda frase, do artigo 3.º do Regulamento relativo à construção naval e que, portanto, a medida em exame não era compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea e), do artigo 87.º do Tratado.

Tendo em conta estas conclusões, a Comissão

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O prazo de entrega de três anos, previsto no n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98, não pode ser prorrogado para o navio C.180 (ex C.173) construído pelos Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Por conseguinte, o auxílio ao funcionamento associado ao contrato relativo ao referido navio não pode ser concedido.

Artigo 2.º

A Itália comunica à Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, as medidas adoptadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 3.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 4 de Julho de 2006.

Pela Comissão
Neelie KROES
Membro da Comissão