COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 novembre 1999

relativa all'aiuto di Stato che l'Italia intende concedere per la creazione di nuovi cantieri navali a Oristano (Sardegna) e Belvedere Marittimo (Calabria)

[notificata con il numero C(1999) 4839]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/250/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

vista la direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, concernente gli aiuti alla costruzione navale [1], la cui applicazione è stata prorogata dal regolamento (CE) n. 2600/97 [2],

visto il regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale [3],

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente all'articolo 88, paragrafo 2, primo comma, del trattato CE e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettere rispettivamente del 17 novembre 1997, registrata il 18 novembre 1997, e del 6 marzo 1998, registrata il 12 marzo 1998, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione due progetti identici di aiuti agli investimenti per la costruzione di due nuovi cantieri navali ai sensi del decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, convertito dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488 (in prosieguo legge 488/92) recante disposizioni in materia di aiuti regionali agli investimenti in Italia.

Riguardo alla notificazione del primo progetto sono state richieste informazioni complementari e la risposta delle autorità italiane è stata trasmessa contemporaneamente alla notificazione del secondo progetto.

(2) Con lettera del 14 luglio 1998, la Commissione ha informato il governo italiano della sua decisione di avviare nei confronti di tali aiuti il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE. Le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione le loro osservazioni con lettera della Rappresentanza permanente n. 3896 del 2 marzo 1999. La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [4], con l'invito agli interessati a presentare osservazioni. La Commissione ha ricevuto quindi osservazioni in merito da parte degli interessati e le ha trasmesse al governo italiano offrendogli la possibilità di commentarle.

(3) Con lettere del 18 settembre 1998 e del 5 agosto 1999, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione commenti ed informazioni utili per la valutazione dei due fascicoli.

II. **DESCRIZIONE**

(4) Gli investimenti si basano su studi di progetti realizzati da un consorzio europeo (Euroinvest) che raggruppa delle PMI e delle associazioni professionali, in particolare italiane, greche e portoghesi.

L'obiettivo industriale è di costruire traghetti veloci, catamarani e monocarene e gli studi sui quali si basa il progetto indicano che si tratta di un mercato in piena espansione. La tecnologia esiste già e proviene da un altro cantiere italiano, specializzatosi in questo tipo di navi. Il tipo di navi che verranno costruite corrisponde, in termini di tecnologia e d'innovazione, agli standard più recenti in tema di navi a grande velocità.

Ognuno dei progetti, il cui investimento unitario si eleva a 89,3 miliardi di ITL, prevede la costruzione di una nave all'anno, il che rappresenta 80 000 ore di lavoro uomo/anno, con un impiego di circa 50 operai.

[1] GU L 380 del 31.12.1990, pag. 27.
[2] GU L 351 del 23.12.1997, pag. 18.
[3] GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.
[4] GU C 307 del 7.10.1998, pag. 8.

(5) L'aiuto verrebbe erogato in base al regime italiano di aiuti regionali all'investimento ai sensi della legge 488/92. In entrambi i casi i cantieri sono situati in regioni di cui all'obiettivo 1, nelle quali l'aiuto agli investimenti può ammontare al 50 % ESN + 15 % ESL per le PMI. Tenuto conto dell'importo previsto per gli aiuti, pari a 53,4 miliardi di ITL per Oristano e 54,6 miliardi di ITL per Belvedere Marittimo e della base di costi ammissibili ai sensi degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale [1], l'ESN totale degli aiuti ammonta rispettivamente al 45,75 % e al 42,34 %.

(6) Nella richiesta di informazioni complementari si era precisato che, come prevede l'articolo 6 della direttiva 90/684/CEE, tale operazione poteva eventualmente essere esaminata solo a condizione che la nuova capacità sostituisse direttamente capacità preesistenti chiuse di recente.

Nella loro risposta le autorità italiane non erano state in grado di fornire un elenco esatto dei cantieri che sarebbero stati radiati dal registro speciale dei cantieri navali italiani, né di precisare se la capacità delle imprese chiuse di recente corrispondeva a quella che si intendeva creare.

III. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(7) Nell'ambito del procedimento, le autorità francesi hanno inviato osservazioni, in seguito all'invito della Commissione con lettera del 10 novembre 1998. Esse insistono soprattutto sui problemi di capacità della costruzione navale e sul fatto che i cantieri esistenti nell'Unione europea sembrano sufficienti per rispondere alla domanda di navi a grande velocità.

IV. **COMMENTI DELL'ITALIA**

(8) Con lettera del 18 settembre 1998, n. 6239, le autorità italiane hanno informato innanzitutto che il progetto notificato relativamente a Belvedere Marittimo era stato modificato e non comportava più la costruzione di navi entranti nel campo di applicazione delle norme comunitarie. La notificazione del progetto era perciò ritirata. Riguardo al progetto relativo a Oristano, era previsto un accordo con il cantiere navale Clemna di La Spezia per trasferire le relative capacità.

(9) Su richiesta della Commissione, le autorità italiane, con lettera del 9 agosto 1999, hanno fornito informazioni più dettagliate che confermano che, da una parte, esisteva per il sito di Belvedere Marittimo un progetto alternativo, riguardante la costruzione di catamarani di 38 m con una stazza inferiore a 100 tsl e di piccoli rimorchiatori di potenza inferiore a 365 kW; d'altra parte, il cantiere Clemna, che aveva una capacità utile di 3 000 tsl stava terminando l'esecuzione del suo ultimo ordine ed era in liquidazione e sarebbe quindi stato radiato a sua volta dal registro speciale dei cantieri navali italiani.

V. **VALUTAZIONE**

(10) Gli aiuti notificati sono previsti dall'articolo 1, paragrafo 2, della legge italiana 488/92, completata da diversi decreti e circolari ministeriali sulle modalità d'applicazione, approvati dalla Commissione il 19 maggio 1997 [2]. Possono beneficiare di tale regime di aiuti le imprese manifatturiere situate nelle zone di cui agli obiettivi 1, 2, 5b o nelle zone ammissibili agli aiuti regionali ai sensi delle deroghe previste dall'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) o c), del trattato CE. Tra gli investimenti e le spese ammissibili figurano in particolare la costruzione di nuovi impianti produttivi.

(11) Autorizzando il regime di aiuti, la Commissione ha altresì approvato la mappa che delimita le zone ammissibili agli aiuti regionali in Italia, nonché l'intensità degli aiuti stessi. Dato che la Sardegna e la Calabria sono state definite come zone di cui all'obiettivo 1, gli investimenti ammissibili possono beneficiare di un aiuto di intensità massima del 50 % ESN. Una maggiorazione del 15 % ESL può essere applicata per le PMI.

(12) Come precisato dalla Commissione nella lettera indirizzata al governo italiano che autorizzava il regime, quest'ultimo è soggetto alle disposizioni e alle discipline comunitarie riguardanti alcuni settori di attività industriale. Trattandosi di aiuti agli investimenti per la costruzione di nuovi cantieri navali, si applicano nella fattispecie le norme in vigore al momento della notificazione, vale a dire la direttiva 90/684/CEE sugli aiuti alla costruzione navale, la cui applicazione è stata prorogata fino al 31 dicembre 1998 dal regolamento (CE) n. 2600/97. All'articolo 1, lettera a), la citata direttiva definisce la costruzione navale come la costruzione nella Comunità di navi a scafo metallico, comprendente navi di qualunque tipo di almeno 100 tsl e di rimorchiatori con una potenza di almeno 365 kW. L'articolo 11, paragrafo 2, lettera b), della stessa direttiva precisa che «gli Stati membri notificano preventivamente alla Commissione e non rendono operativi senza la sua autorizzazione: (...) le decisioni di applicare alle imprese di cui alla presente direttiva un regime di aiuti con finalità generale o regionale».

(13) Per quanto riguarda la costruzione del cantiere navale di Oristano, il progetto risponde alle condizioni enunciate al considerando 12 e deve dunque essere esaminato alla luce dell'articolo 6, paragrafo 1, della stessa direttiva che precisa che: «Gli aiuti agli investimenti, generali o specifici, non possono essere accordati per la creazione di nuovi cantieri o per investimenti in cantieri esistenti, a meno che non siano legati ad un programma di ristrutturazione che non comporta aumenti di capacità di costruzione navale del cantiere in questione o a meno che, in caso di aumento, non siano connessi direttamente ad una corrispondente riduzione irreversibile della capacità di altri cantieri dello stesso Stato membro nel medesimo periodo (...)».

[1] GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

[2] GU C 247 del 21.7.1997, pag. 3.

(14) Il governo italiano ha indicato che il cantiere navale Clemna di La Spezia, iscritto nel registro speciale dei cantieri navali italiani con il numero 17, stava per essere liquidato, cessando definitivamente le sue attività di costruzione navale. Questo cantiere, il cui ultimo ordine è stato registrato nel 1996, aveva una capacità utile di 3 000 tsl ma effettiva di 2 000 tsl. Siccome il programma di lavoro del nuovo cantiere registra una produzione annua equivalente a 2 000 tsl, si può considerare che la nuova capacità installata ad Oristano sia direttamente compensata dalla chiusura di una capacità esistente durante lo stesso periodo. Di conseguenza, le disposizioni della direttiva 90/684/CEE sono rispettate e gli aiuti agli investimenti possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

(15) Tuttavia, al fine di verificare che la chiusura della capacità del cantiere navale Clemna di La Spezia sia definitiva e irreversibile le autorità italiane dovranno comunicare alla Commissione tutte le informazioni necessarie riguardo alle attività che saranno svolte sul sito dell'impresa chiusa; questi rapporti potranno essere sottoposti ad una verifica da parte della Commissione.

(16) Per quanto riguarda il cantiere di Belvedere Marittimo, il nuovo piano presentato dalle autorità italiane indica che l'impresa che sarà costituita non risponde alle condizioni precisate al considerando 12 per l'applicazione delle disposizioni citate e che dunque la Commissione non deve esaminare questo progetto alla luce della direttiva 90/684/CEE.

(17) Tuttavia, tenuto conto della somiglianza tra i due investimenti in oggetto, le autorità italiane dovranno fornire, per un periodo di 10 anni, una relazione annuale sulle attività della nuova impresa, precisando in dettaglio la sua produzione. Anche tale rapporto potrà essere sottoposto a verifiche.

VI. **CONCLUSIONI**

(18) La Commissione constata che gli aiuti in favore della costruzione del nuovo cantiere di Oristano rispondono alle disposizioni della legge italiana 488/92, quale approvata dalla Commissione e che sono conformi alle disposizioni della direttiva 90/684/CEE; essa constata altresì che gli aiuti previsti per la costruzione del cantiere navale di Belvedere Marittimo rispondono alle disposizioni della legge 488/92 e non sono peraltro soggetti ad un obbligo di autorizzazione preliminare da parte della Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore della costruzione di un nuovo cantiere navale ad Oristano, per un importo di 53,4 miliardi di ITL ai sensi della legge 488/92, è compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera a), del trattato CE e della direttiva 90/684/CEE.

L'esecuzione di detto aiuto è quindi autorizzata a condizione che la chiusura del cantiere navale Clemna di La Spezia sia definitiva e irreversibile.

Articolo 2

L'aiuto di Stato al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore della costruzione di un nuovo cantiere navale a Belvedere Marittimo, per un importo di 54,4 miliardi di ITL, non è soggetto all'autorizzazione preliminare della Commissione ai sensi della direttiva 90/684/CEE, dato che le navi che vi verranno costruite hanno una stazza lorda inferiore a 100 tonnellate o nel caso di rimorchiatori, una potenza inferiore a 365 kW.

Articolo 3

Il governo italiano trasmette annualmente alla Commissione, per un periodo di 10 anni, una relazione:

a) sulle attività che saranno sviluppate sul sito del cantiere navale Clemna di La Spezia;

b) sulla produzione del cantiere di Belvedere Marittimo.

Articolo 4

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 novembre 1999.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione