COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 16 de noviembre de 1999

relativa a la ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder para la creación de nuevos astilleros en Oristano (Cerdeña) y Belvedere Marittimo (Calabria)

[notificada con el número C(1999) 4839]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/250/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Vista la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval [1], prorrogada por el Reglamento (CE) nº 2600/97 [2],

Visto el Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval [3],

Tras haber invitado a los interesados a presentar sus observaciones con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante cartas de 17 de noviembre de 1997, registrada el 18 de noviembre de 1997, y de 6 de marzo de 1998, registrada el de 12 de marzo de 1998, las autoridades italianas notificaron a la Comisión dos proyectos idénticos de ayudas a la inversión para la construcción de dos nuevos astilleros en virtud del Decreto-ley nº 415 de 22 de octubre de 1992, convertido en Ley nº 488 de 19 de diciembre de 1992 (en lo sucesivo, «la Ley nº 488/92)», por la que se establecen disposiciones en materia de ayudas regionales a las inversiones en Italia.

Se solicitaron algunas informaciones complementarias respecto a la notificación del primer proyecto y la respuesta de las autoridades italianas se transmitió al mismo tiempo que la notificación del segundo proyecto.

(2) Mediante carta de 14 de julio de 1998, la Comisión informó al Gobierno italiano de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE contra esa ayuda. Las autoridades italianas hicieron llegar sus comentarios a la Comisión por carta de su Representación Permanente nº 3 896 de 2 de marzo de 1999. La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [4], con la invitación a los interesados a presentar sus observaciones. La Comisión recibió de los interesados dichas observaciones y las transmitió al Gobierno italiano, ofreciéndole la posibilidad de comentarlas.

(3) Mediante cartas de 18 de septiembre de 1998 y 5 de agosto de 1999, las autoridades italianas remitieron a la Comisión observaciones e informaciones de utilidad para la evaluación de ambos expedientes.

II. DESCRIPCIÓN

(4) Las inversiones se hacen sobre la base de estudios de proyectos realizados por un consorcio europeo (Euroinvest), que agrupa a pequeñas y medianas empresas (PYME) y asociaciones profesionales, principalmente de Italia, Grecia y Portugal.

El objetivo industrial consiste en construir transbordadores rápidos, catamaranes y monocascos y el proyecto se basa en estudios que indican que este mercado está en plena expansión. La tecnología ya existe y procede de otro astillero italiano especializado en este tipo de buques. El tipo de buque que se construirá responde, en términos de tecnología e innovación, a las normas más recientes para buques de alta velocidad.

Cada uno de los proyectos, cuya inversión por unidad asciende a 89 300 millones de liras italianas, supondría la construcción de un buque al año, lo que representa 80 000 horas de trabajo hombre/año, con el empleo de unos 50 obreros.

[1] DO L 380 de 31.12.1990, p. 27.
[2] DO L 351 de 23.12.1997, p. 18.
[3] DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.
[4] DO C 307 de 7.10.1998, p. 8.

(5) La ayuda debe concederse con arreglo al régimen italiano de ayua regional a la inversión de conformidad con la ley nº 488/92. En ambos casos se trata de regiones situadas en una zona del objetivo nº 1, donde las inversiones pueden beneficiarse de un porcentaje de ayuda del 50 % ESN, incrementado en un 15 % ESB para las PYME. Habida cuenta del importe de ayudas previsto, que asciende a 53 400 millones de liras italianas para Oristano y a 54 600 millones para Belvedere Marittimo, y de la base de los costes seleccionables según las Directrices sobre las ayudas estatales con finalidad regional ([1]), el ESN total de las ayudas asciende, respectivamente, al 45,75 y al 42,34 %.

(6) En el marco de la solicitud de información suplementaria se había precisado que tal operación sólo podría examinarse a condición, como lo prevé el artículo 6 de la Directiva 90/684/CEE, de que la nueva capacidad sustituyera directamente a capacidades preexistentes eliminadas recientemente.

En su respuesta, las autoridades italianas no pudieron facilitar una lista exacta de los astilleros suprimidos del registro especial de astilleros italianos, como tampoco precisar si la capacidad de las empresas cerradas recientemente correspondía a la que iba a crearse.

III. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(7) En el marco del procedimiento, las autoridades francesas enviaron sus observaciones en respuesta a la invitación de la Comisión mediante carta de 10 de noviembre de 1998, haciendo especial hincapié en los problemas de capacidad que sufre la construcción naval y en que los astilleros existentes en la Unión Europea parecen suficientes para satisfacer la demanda de buques de alta velocidad.

IV. **OBSERVACIONES DE ITALIA**

(8) Mediante carta de 18 de septiembre de 1998 (nº 6239), las autoridades italianas indicaron en primer lugar que el proyecto notificado en relación con Belvedere Marittimo había sido modificado y ya no incluía la construcción de buques inscritos en el ámbito de aplicación de las normas comunitarias. Por lo tanto, se retiraba la notificación de este proyecto. En lo referente al proyecto relativo a Oristano, estaba previsto un acuerdo con el astillero Clemna de La Spezia para transferir sus capacidades.

(9) A petición de la Comisión, las autoridades italianas comunicaron, mediante carta de 9 de agosto de 1999, información más detallada que confirmaba que para el astillero de Belvedere Marittimo existía un proyecto alternativo relativo a la construcción de catamaranes de 38 m con un tonelaje inferior a 100 tbc, así como de pequeños remolcadores de potencia inferior a 365 kW, y que el astillero Clemna, de una capacidad útil de 3 400 tbc, estaba poniendo fin a la ejecución de su último pedido y se encontraba en fase de liquidación, por lo que no tardará en suprimirse del registro especial de astilleros italianos.

V. **EVALUACIÓN**

(10) Las ayudas notificadas son ayudas previstas por el apartado 2 del artículo 1 de la Ley italiana nº 488/92, completada por distintos decretos y circulares ministeriales referentes a las disposiciones de aplicación, aprobados por la Comisión el 19 de mayo de 1997 ([2]). Pueden beneficiarse de este régimen de ayudas las empresas manufactureras situadas en las zonas de los objetivos nºs 1, 2 y 5 b) o en zonas seleccionables para las ayudass con finalidad regional de conformidad con las excepciones previstas en las letras a) o c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE. Entre las inversiones y gastos seleccionables figuran en particular la construcción de nuevas instalaciones de producción.

(11) Al autorizar el régimen de ayudas, la Comisión aprobó también el mapa que delimitaba las zonas italianas que podían acogerse a las ayudas con finalidad regional, así como la intensidad de las mismas. Cerdeña y Calabria están definidas como zonas del objetivo nº 1, por lo que las inversiones realizadas en ambas regiones pueden beneficiarse de una ayuda de intensidad máxima del 50 % ESN, porcentaje al que cabe sumar un incremento del 15 % ESB en el caso de las PYME.

(12) Como la Comisión ya precisaba en su carta al Gobierno italiano autorizando el régimen, éste está sujeto a las disposiciones y marcos comunitarios relativos a determinados sectores industriales. Por tratarse de ayudas a la inversión para crear nuevos astilleros, se aplican en este caso las normas vigentes en el momento de la notificación, es decir, la Directiva 980/684/CEE sobre ayudas a la construcción naval, cuya aplicación se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 1998 en virtud del Reglamento (CE) nº 2600/97. En la letra a) de su artículo 1, dicha Directiva define la construcción naval como la construcción, en la Comunidad, de todo tipo de artefactos navales (buques) de casco metálico de un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas y de remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW. La letra b) del apartado 2 del artículo 11 precisa que: «Los Estados miembros notificarán previamente a la Comisión, debiendo ésta autorizarla antes de su realización: toda decisión de aplicación de un régimen de ayudas, tanto de carácter general como regional a las empresas contempladas en la presente Directiva;».

(13) Por lo que se refiere a la creación del astillero de Oristano, el proyecto responde a los términos enunciados en el considerando 12 y debe, pues, examinarse a la luz del apartado 1 del artículo 6 de la citada Directiva, que precisa que: «Las ayudas a la inversión, específicas o no, no podrán concederse para la creación de nuevos astilleros o para efectar inversiones en astilleros existentes, a no ser que estén ligadas a un plan de reestructuración que no traiga consigo ningún aumento de capacidad de construcción naval del astillero, o, en caso de aumento, que estén directamente ligadas a una reducción correspondiente irreversible de la capacidad de otros astilleros del mismo Estado miembro en el mismo período.».

([1]) DO C 74 de 10.3.1998, p. 9.

([2]) DO C 247 de 21.7.1997, p. 3.

(14) El Gobierno italiano ha indicado que el astillero Clemna de La Spezia, inscrito en el registro especial de astilleros italianos con el número 17, iba a ser liquidado, cesando definitivamente sus actividades de construcción naval. Este astillero, cuyo último pedido se registró en 1996, tenía una capacidad útil de 3 000 tb pero efectiva de 2 000 tb. Dado que el programa de trabajo del nuevo astillero registra una producción anual equivalente a 2 000 tb, puede considerarse que la nueva capacidad creada en Oristano está directamente compensada por el cierre de una capacidad existente durante el mismo período. Por lo tanto, se cumplen las disposiciones de la Directiva 90/684/CEE y las ayudas a la inversión pueden considerarse compatibles con el mercado común.

(15) No obstante, con el fin de demostrar que el cierre de la capacidad del astillero Clemna de La Spezia es definitivo e irreversible, las autoridades italianas deberán comunicar a la Comisión toda la información necesaria sobre las actividades desarrolladas en las instalaciones de la empresa cerrada y estos informes podrán ser objeto de verificación.

(16) Por lo que se refiere al astillero Belvedere Marittimo, el nuevo plan presentado por las autoridades italianas indica que la empresa de futura creación no responde a las condiciones precisadas en el anterior considerando 12, por lo que no ha lugar a que la Comisión examine este proyecto a la luz de la Directiva 90/684/CEE.

(17) No obstante, habida cuenta de la semejanza de ambas inversiones, las autoridades italianas deberán facilitar, durante un período de diez años, un informe anual sobre las actividades de la nueva empresa, precisando en detalle su producción. Dicho informe también podrá ser objeto de verificación.

VI. **CONCLUSIONES**

(18) La Comisión constata que las ayudas en favor de la creación del nuevo astillero de Oristano responden a las disposicones de la Ley italiana nº 488/92, tal y como fue aprobada por la Comisión, y se ajustan a las disposiciones de la Directiva 90/684/CEE. Constata asimismo que las ayudas previstas para la creación del astillero de Belvedere Marittimo responden a las disposiciones de la Ley nº 488/92 y no requieren una autorización previa de la Comisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Italia tiene previsto ejecutar en favor de la creación de un nuevo astillero en Oristano, por un importe de 53 400 millones de liras italianas, con arreglo a la Ley nº 488/92 es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 2 del artículo 87 del Tratado y en la Directiva 90/684/CEE.

Por tanto, se autoriza la ejecución de esta ayuda, siempre y cuando el cierre del astillero Clemna de La Spezia sea definitivo e irreversible.

Artículo 2

La ayuda estatal que Italia tiene previsto ejecutar en favor de la creación de un nuevo astillero en Belvedere Marittimo, por un importe de 54 400 millones de liras italianas, no está sujeta a la autorización previa de la Comisión, de conformidad con la Directiva 90/684/CEE, dado que los buques que se construirán en dicho astillero tienen un tonelaje bruto inferior a 100 toneladas o, en el caso de los remolcadores, una potencia inferior a 365 kW.

Artículo 3

El Gobierno italiano remitirá anualmente a la Comisión, durante un período de diez años, un informe sobre:

a) las actividades que se desarrollen en el astillero Clemna de La Spezia;

b) la producción del astillero de Belvedere Marittimo.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 16 de noviembre de 1999.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión