

DECISIONE DELLA COMMISSIONE**del 17 luglio 2002****relativa al regime di aiuti attuato dall'Italia per ridurre il numero delle navi a scafo singolo, con oltre venti anni di età, della flotta cisterniera italiana***[notificata con il numero C(2002) 2437]***(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2002/868/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),

dopo avere invitato, a norma delle disposizioni summenzionate, gli interessati a presentare le proprie osservazioni⁽¹⁾, e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera n. 542 del 15 gennaio 2001, protocollata il 18 gennaio 2001 con il numero SG(2001)A/787, le autorità italiane hanno notificato, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, il progetto di un regime di aiuti diretto ad accelerare la demolizione delle navi cisterna a scafo singolo di almeno 20 anni di età. Con lettera del 23 febbraio 2001, protocollata lo stesso giorno, le autorità italiane hanno comunicato lo stato di avanzamento del disegno di legge. Con lettera del 6 marzo 2001 la Commissione ha chiesto alle autorità italiane ulteriori informazioni, che sono state trasmesse con la lettera n. 5786 del 4 maggio 2001, protocollata il 7 maggio 2001 con il numero SG(2001)A/5870. Successivamente, le autorità italiane hanno fornito informazioni supplementari con lettera n. 8665 del 5 luglio 2001, protocollata il 10 luglio 2001, con lettera del 19 luglio 2001, protocollata il 23 luglio 2001, con lettera del 3 settembre 2001, protocollata il 4 settembre 2001 con lettera del 25 settembre 2001, protocollata il 9 ottobre 2001 con il numero SG(2001)A/11100, con lettera del 24 ottobre 2001, protocollata lo stesso giorno con il numero SG(2001)A/11814 e, infine, con lettera del 22 novembre 2001, protocollata il 27 novembre 2001 con il n. 14632.

(2) Con decisione del 20 dicembre 2001, notificata al governo italiano con lettera del 28 dicembre 2001 [SG(2001) D/293162] la Commissione ha iniziato il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei confronti dell'aiuto in questione. Il procedimento reca il numero C 97/2001.

(3) La decisione con cui la Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*⁽²⁾. Nella decisione la Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni in merito all'aiuto.

(4) L'Italia ha comunicato alla Commissione le proprie osservazioni con lettera del 25 gennaio 2002, protocollata il 31 gennaio 2002. Una successiva lettera contenente altre informazioni e impegni è stata inviata il 3 maggio 2002.

(5) Durante il periodo fissato dalla Commissione per la ricezione delle osservazioni hanno presentato osservazioni i seguenti soggetti: il «Comité Central des Armateurs de France», con lettera del 21 marzo 2002, The Swedish shipowners' association con lettera del 21 marzo 2002, «The Chamber of Shipping» con lettera del 21 marzo 2002, il «Norges Rederiforbund» con lettera del 21 marzo 2002, il ministero norvegese del Commercio e dell'industria con lettera del 22 marzo 2002 e il «Danmarks Rederiforening» con lettera del 21 marzo e, infine, la «Mediterranea di Navigazione» con lettera del 4 marzo 2002. Dopo la scadenza del termine stabilito dalla decisione (22 marzo 2002) la Commissione ha ancora ricevuto osservazioni da «Ermewa Maritime» (lettera del 4 aprile) e da «Confitarma» (lettera del 25 marzo).

(1) GU C 50 del 23.2.2002, pag. 7.

(2) Cfr. la nota 1.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Il regime di aiuto

- (6) Il regime di aiuto di cui trattasi è finalizzato a favorire e ad accelerare l'eliminazione delle unità a scafo singolo in Italia ed è destinato alle imprese armatoriali proprietarie di navi cisterna abilitate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici. Esso si basa sugli articoli 3, 4 e 5 della legge 51/2001 (Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi) pubblicata il 7 marzo 2001 ed entrata in vigore lo stesso giorno, il cui scopo è limitare le conseguenze dei sinistri marittimi nei quali siano coinvolte navi cisterna. Le autorità italiane si sono tuttavia impegnate a non erogare alcun aiuto prima di aver ottenuto l'autorizzazione della Commissione.

2.2. Antefatti

- (7) L'incidente della petroliera Erika, nave a scafo singolo di 25 anni, avvenuto il 12 dicembre 1999, ha suscitato nella pubblica opinione forti timori per la sicurezza dei trasporti marittimi, dimostrando in modo drammatico i rischi potenziali per l'ambiente e per la sicurezza inerenti all'impiego di navi vetuste e inadeguatamente mantenute. È apparsa subito evidente la necessità di rafforzare e armonizzare le norme sulla sicurezza marittima e sul controllo delle navi nei porti. In quella circostanza le autorità italiane, come pure la Commissione, ritengono che, se necessario, si dovesse andare oltre quanto disposto dalle norme internazionali in vigore o di futura emanazione.
- (8) Le autorità italiane ritengono che i maggiori rischi di danno ambientale derivino dall'impiego di navi nei servizi di cabotaggio fra i porti italiani. All'epoca, la situazione italiana destava particolari preoccupazioni perché il 54 % del petrolio greggio e dei prodotti petroliferi non risultava trasportato da petroliere a doppio scafo o da petroliere a scafo singolo rispondenti agli standard più elevati⁽³⁾. Inoltre l'Italia era particolarmente coinvolta nel sinistro citato poiché esercente della petroliera, battente bandiera di uno Stato terzo, era una società armatoriale italiana, la petroliera aveva caricato merci a Dunkerque, in Francia, e stava dirigendosi verso il porto italiano di Milazzo.
- (9) A seguito del naufragio dell'Erika, il ministro italiano per l'Ambiente annunciò pubblicamente provvedimenti intesi ad eliminare tutte le unità a scafo singolo dalla maggior parte dei porti italiani, recependo le misure entrate in applicazione nel porto di Venezia dopo il dicembre 1999. L'avvio del dibattito su come migliorare

la sicurezza e sul progetto di aiuti in oggetto (presentato al Parlamento italiano nel marzo 2000) ha permesso al governo italiano di pervenire ad una soluzione meno rigida del bando totale, che aveva già provocato dissenso a livello internazionale. Successivamente, l'Organizzazione marittima internazionale («IMO») e la Comunità hanno varato in parallelo disposizioni legislative che, in una certa misura, sono andate oltre le misure italiane.

2.3. Contesto: sicurezza ed ambiente

Normativa in materia di sicurezza

- (10) Nel marzo 2000 la Commissione ha presentato una prima comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi⁽⁴⁾ e nel dicembre 2000 una seconda comunicazione con una serie supplementare di proposte⁽⁵⁾. Nella comunicazione di marzo 2000 la Commissione proponeva tre misure da varare nel breve termine:
- ispezioni più rigorose delle navi che fanno scalo nei porti comunitari,
 - più stretta sorveglianza delle società di classificazione,
 - messa al bando anticipata delle navi cisterna a scafo singolo dalle acque comunitarie rispetto al calendario precedentemente convenuto in sede IMO.
- (11) Quest'ultima proposta è stata motivata sia dalle statistiche comprovanti l'aumentato tasso di incidenti provocati dalle navi più vecchie, sia dalla necessità di allineare la normativa con le disposizioni dell'American Oil Pollution Act del 1990, onde evitare che, a partire dal 2005, le navi cisterna a scafo singolo bandite dalle acque statunitensi comincino ad operare nelle acque europee.
- (12) È interesse della Comunità adottare provvedimenti atti a garantire che le petroliere che fanno scalo nei porti e nei terminali *offshore* posti sotto la giurisdizione degli Stati membri e le petroliere che battono la bandiera degli Stati membri siano conformi alla normativa comunitaria. Questi provvedimenti devono mirare a ridurre il rischio di inquinamento dovuto a riversamenti accidentali di petrolio nelle acque europee.

⁽⁴⁾ Erika I: comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000.

⁽⁵⁾ Erika II: comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika, COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.

⁽³⁾ SBT/PL: cisterna a doppio fondo, zavorra segregata e sistemazioni protettive.

- (13) Il calendario accelerato è stato definitivamente concordato in sede IMO nel mese di aprile 2001 (in seguito «il compromesso IMO») ⁽⁶⁾.
- (14) Benché il compromesso IMO consenta alle navi cisterna a scafo singolo di più recente costruzione che soddisfano determinate specifiche tecniche di continuare in via eccezionale ad operare fino allo scadere del 25° anno dalla data di consegna, gli Stati membri hanno formalmente annunciato che dopo il 2015 vietano l'accesso ai loro porti a tutte le navi cisterna a scafo singolo.
- (15) Di conseguenza, la Comunità ha adottato il regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologie equivalenti per le petroliere a scafo singolo, e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio ⁽⁷⁾. La decorrenza di efficacia del nuovo regolamento è stata fissata al 1° settembre 2002 ed esso persegue obiettivi comunitari quali la prevenzione dei gravi danni biologici e ambientali provocati dai sinistri marittimi in cui sono coinvolte navi vecchie e, in particolare, le unità che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.
- (16) Il regolamento (CE) n. 417/2002 sancisce il divieto per le petroliere a scafo singolo di entrare nei porti comunitari e di operare sotto bandiera comunitaria ⁽⁸⁾ e interessa tre categorie di navi cisterna:
- petroliere della categoria 1, comunemente dette «navi cisterna pre-Marpol» ⁽⁹⁾. Il ritiro dalla circolazione di queste navi avverrà gradualmente tra il 2003 e il 2007 (senza CAS nel 2005),
 - petroliere della categoria 2, comunemente dette «navi cisterna Marpol» ⁽¹⁰⁾. Il ritiro di queste navi dalla circolazione avverrà gradualmente tra il 2003 e il 2015 (senza CAS nel 2010),

— petroliere della categoria 3, di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate ma inferiore a quella delle navi cisterna di categoria 1 e 2. Il ritiro di queste navi avverrà gradualmente tra il 2003 e il 2015.

Considerazioni ambientali

- (17) L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate anche nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle azioni comunitarie nel settore dei trasporti.
- (18) La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul rafforzamento della cooperazione euromediterranea nei settori dei trasporti e dell'energia ⁽¹¹⁾ sottolinea che è necessario accrescere la sicurezza del trasporto marittimo, con particolare riferimento al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, indicando che tale preoccupazione «è particolarmente evidente trattandosi di un mare chiuso, con un equilibrio ecologico instabile, come il Mediterraneo».

2.4. Finalità del regime

- (19) Finalità del regime di aiuti è creare le condizioni affinché i trasporti marittimi soddisfino le più severe norme in materia di sicurezza e di protezione ambientale promuovendo la demolizione anticipata, rispetto al calendario IMO — confermato dal regolamento (CE) n. 417/2002 — delle navi cisterna a scafo singolo battenti bandiera italiana che abbiano superato i 20 anni di età. Il provvedimento italiano contempla tutte le petroliere che alla data del 31 dicembre 1999 avevano più di 20 anni e in tal modo anticipa considerevolmente il calendario legislativo fissato dalla normativa comunitaria. Inoltre, eliminerà 26 delle 67 navi cisterna che complessivamente possono beneficiare del regime e che sfuggono del tutto sia alla normativa comunitaria sia alla normativa internazionale sull'eliminazione progressiva delle petroliere.
- (20) Il regime fa parte integrante di una legge volta a prevenire gli incidenti in mare nei quali siano coinvolte navi cisterna e a limitare le conseguenze dei sinistri che possono causare danni ingenti all'ambiente marino. La legge intende inoltre intensificare i controlli su questo tipo di trasporti marittimi, tenendo conto del fragile equilibrio ecologico del Mediterraneo. Il regime di incentivazione tende manifestamente a ridurre il numero delle unità a scafo singolo più vecchie, le quali costituiscono la fascia di naviglio che presenta il maggior rischio di danni all'ambiente marino italiano e di altri paesi. L'obiettivo cui il regime è rivolto — e che realizza in larga misura — consiste nel diminuire il numero di queste navi generalmente a basso costo, in particolare di quelle al di sotto delle 30 000 tonnellate, utilizzate nel traffico tra i porti italiani.

⁽⁶⁾ Regolamento 13 G dell'allegato I di Marpol 73/78, nel testo rivisto nel 2001 dalla risoluzione MEPC 95(46).

⁽⁷⁾ GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

⁽⁸⁾ Le navi cisterna delle categorie 1 e 2 potranno continuare ad operare, rispettivamente dopo il 2005 ed il 2010 soltanto a condizione che siano conformi al CAS (Condition Assessment Scheme — Regime di valutazione delle condizioni delle navi), che introduce una procedura di ispezione rafforzata. Le autorità italiane hanno annunciato che non utilizzeranno la procedura CAS per le petroliere battenti la propria bandiera; pertanto, alle tre categorie si applicheranno le scadenze del 2005, 2010 e del 2015.

⁽⁹⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificanti e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che NON SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.

⁽¹⁰⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificanti e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.

⁽¹¹⁾ COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, con particolare riferimento al punto 2.3.3.

- (21) È fuori dubbio che, in caso di naufragio, le navi cisterna a singolo scafo presentano i maggiori rischi di inquinamento e che si logorano più delle altre navi a causa della loro vetustà. L'intento delle autorità italiane di accelerare il progressivo ritiro di navi cisterna a scafo singolo contribuisce a conseguire l'obiettivo di rendere più sicure le acque della Comunità.
- (22) La legge 51/2001 è parte integrante di un complesso di misure intese a migliorare la sicurezza e la protezione dell'ambiente marino. Infatti, oltre alla demolizione delle unità obsolete, la stessa legge prevede ulteriori misure nell'interesse di una maggiore sicurezza. Queste misure riguardano il controllo del traffico marittimo allo scopo di consentire l'uso del sistema VTS («vessel traffic services») e una delega di poteri al ministro dei Trasporti e della navigazione che può eventualmente disporre il divieto di transito e di sosta nel mare territoriale di navi mercantili che presentino rischi per la sicurezza della navigazione o per la protezione dell'ambiente marino. A questo riguardo si deve aggiungere che il 1° giugno 2001 il governo italiano e le associazioni industriali ed ambientaliste hanno firmato un accordo concernente l'astensione volontaria dall'impiego di navi cisterna a scafo singolo.

2.5. Dotazione finanziaria

- (23) Le autorità italiane prevedono un limite massimo di impegno di 5,16 milioni di EUR (pari a lire 10 000 milioni) per 15 anni, equivalente complessivamente a 77,4 milioni di EUR, compresi gli interessi.
- (24) Le imprese armatoriali riceveranno un contributo pari a 129,11 EUR⁽¹²⁾ (250 000 lire) per ogni tonnellata di portata lorda⁽¹³⁾, entro il limite massimo di 30 000 tonnellate per singola unità. Il contributo massimo possibile per singola unità ammonterà pertanto a 3 873 427 EUR (7 500 milioni di lire). Il limite massimo del contributo di cui può fruire un'impresa armatoriale dipende dal numero di navi di sua proprietà che soddisfano i criteri di ammissibilità.
- (25) Responsabile della gestione dell'aiuto è il ministero dell'Infrastruttura e dei trasporti. L'aiuto verrà erogato, sotto forma di mutui, da istituti di credito italiani o europei che forniranno il contributo direttamente ai beneficiari. Una volta erogato il contributo, i beneficiari non hanno alcun obbligo nei confronti delle banche poiché l'ammortamento dei mutui accessi dai beneficiari è a carico del bilancio generale dello Stato⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Tasso di cambio fisso: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

⁽¹³⁾ Tonnellata di portata lorda: unità di misura del peso di un carico che la nave è autorizzata a trasportare. Indica il peso massimo di merci, provviste, combustibile e acqua che può essere caricato fino all'immersione della linea di bordo libero per la navigazione estiva.

⁽¹⁴⁾ I relativi pagamenti vengono effettuati mediante rate semestrali con scadenza al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno. I contratti per l'accensione dei mutui devono prevedere un piano di ammortamento massimo di 15 anni, ad un tasso di interesse fissato con decreto del ministro per il Tesoro e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, come stabilito dalla legge 431 del 31 dicembre 1991, modificata dalla legge 413 del 30 novembre 1998. Si evita in tal modo di far ricadere l'onere finanziario derivante dall'attuazione del regime su pochi esercizi finanziari e si consente invece di distribuirlo su un maggior numero di anni.

2.6. Durata

- (26) I lavori di demolizione della nave devono avere inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 e devono essere ultimati entro i successivi sei mesi.
- (27) Il contributo è erogabile a decorrere dal 2001. Le imprese armatoriali ne usufruiscono immediatamente una volta completata la demolizione e ultimata la procedura amministrativa di autorizzazione all'accensione dei mutui. Successivamente, nei singoli contratti di mutuo subentra lo Stato come si è detto dianzi. Secondo quanto confermano le autorità italiane, il governo non ha assunto per il momento alcuna responsabilità rispetto ai suddetti mutui, in virtù dell'impegno preso con la Commissione, di sospendere ogni pagamento.

2.7. Beneficiari

- (28) Il regime di aiuti in oggetto riguarda le sole imprese armatoriali proprietarie di navi cisterna a scafo singolo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1 000 tonnellate. Dette navi devono essere divenute di proprietà della compagnia prima del 30 settembre 2000 ed essere iscritte nei registri italiani prima della medesima data⁽¹⁵⁾. Si deve inoltre trattare di navi, alla data del 31 dicembre, in servizio da più di 20 anni e vendute per la demolizione o fatte demolire per proprio conto o per le quali la demolizione avviene nel rispetto di determinati limiti temporali.
- (29) Alla fine del 1999 e all'inizio del 2000, subito dopo il disastro dell'Erika, le autorità italiane, di concerto con l'industria, individuarono in un primo momento 72 navi, appartenenti a 35 imprese armatoriali, che avrebbero potuto beneficiare dell'aiuto, una volta ultimata la demolizione nel rispetto delle condizioni prescritte per tale operazione. Con riferimento alla loro età e al tonnellaggio le navi possono essere così classificate:

⁽¹⁵⁾ L'articolo 143 del Codice della navigazione italiano (Requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane) prevede che possono essere iscritte nei registri italiani, le navi:

- che appartengono, per una quota superiore al 50 %, a persone fisiche o giuridiche o enti italiani o di altri Stati membri dell'Unione europea, oppure
- le navi appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti non comunitari che assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio italiano, con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi.

Portata lorda	Età delle navi (in anni)		
	Tra 20 e 25	Tra 25 e 30	Oltre 30
1 000 < TPL < 5 000	8	11	12
5 000 < TPL < 30 000	9	11	3
30 000 < TPL	14	5	0
Totale	31	27	15

(30) Delle 72 navi cisterna inizialmente individuate come potenziali beneficiarie dell'aiuto, 59 erano iscritte nel registro navale italiano ed effettuavano traffico di cabotaggio (il loro numero rappresenta il 51 % su un totale di 115 navi cisterna iscritte nel registro navale italiano). Venti delle petroliere individuate come potenziali beneficiarie dell'aiuto sono iscritte nel Registro internazionale italiano ed effettuano principalmente operazioni di traffico internazionale con i porti italiani, anche se alcune di esse sono impiegate in operazioni di cabotaggio. Queste navi rappresentano meno del 7 % del naviglio cisterniero italiano (che comprende 205 unità) e solo l'1 % circa del naviglio cisterniero della Comunità (che comprende 1 211 unità).

(31) Secondo le ultime informazioni fornite dalle autorità italiane in merito all'esercizio 2002, 28 di queste navi cisterna risultavano già demolite alla data del 30 marzo 2002⁽¹⁶⁾, operazione che ha quindi eliminato dal mercato quasi la metà delle unità ad alto rischio. Attualmente sono in fase di demolizione altre due navi cisterna. Nel frattempo cinque navi cisterna sono state vendute e pertanto non possono beneficiare dell'aiuto. Le operazioni di demolizione delle 37 unità rimanenti sono andate rallentando a motivo dell'incerta situazione giuridica del regime di aiuto e nell'attesa di una decisione della Commissione in esito alla valutazione dell'aiuto stesso.

(32) Non è previsto l'obbligo che la demolizione fisica della nave avvenga in un cantiere particolare.

2.8. Effetti attesi dell'aiuto

(33) Le navi cisterna a scafo singolo di età superiore ai 20 anni saranno e sono state ritirate dal mercato italiano del cabotaggio in anticipo rispetto agli obblighi previsti dall'IMO e dalla normativa comunitaria. Sono già state demolite come minimo 28 navi cisterna, operazione che ha effettivamente diminuito il rischio di danni ambientali e accresciuto la sicurezza del traffico marittimo ed altre si prevede che verranno demolite entro breve. Va notato che delle ricordate 67 navi cisterna, alla data del 1° gennaio 2003 solo 14 devono essere ritirate dalla circolazione per effetto delle norme comunitarie e dell'IMO. Ventuno navi cisterna erano già state demolite

prima che la Commissione decidesse di avviare il procedimento di indagine formale (dicembre 2001), che ha provocato l'arresto pressoché totale dell'operazione.

(34) La grande maggioranza delle rimanenti 37 cisterniere potenziali beneficiarie dell'aiuto ha una stazza inferiore a 10 000 tpl. Per oltre la metà di questa categoria di navi non esistono obblighi di alcun genere di uscire dal mercato, prima del 2015. Questa situazione è dovuta al fatto che il regime di aiuto favorisce anche l'eliminazione di cisterniere di piccole dimensioni, al di sotto delle 5 000 tpl, il cui esercizio non è disciplinato né dalla normativa comunitaria né da alcuno degli strumenti internazionali sopra ricordati.

2.9. Modalità, costi ammissibili, intensità dell'aiuto e altre condizioni

(35) I contributi previsti dal regime intendono compensare la perdita del beneficio economico a cui un'impresa armatoriale deve rinunciare per effetto della demolizione anticipata di una determinata unità di sua proprietà. Poiché la legge ha lo scopo di ridurre i rischi inerenti al trasporto di merci inquinanti e pericolose per mezzo di navi cisterna a scafo singolo, l'importo dell'aiuto è direttamente proporzionale alle tonnellate di portata lorda, che sono rappresentative della capacità di carico della nave. Secondo le autorità italiane viene in tal modo istituita una connessione tra l'entità dell'aiuto e il trasporto (evitato) di un determinato volume di prodotti ad alto rischio in navi cisterna a scafo singolo (con i connessi danni potenziali che da tale trasporto derivano). Secondo le autorità italiane l'aiuto deve anche essere di entità sufficiente a scoraggiare la ricerca di possibili ricavi alternativi derivanti dalla cessione della nave su altri mercati all'interno o all'esterno della Comunità. La legge italiana de qua coerentemente insiste sul ritiro definitivo della nave da ogni attività di trasporto e non lascia alcuna possibilità di eludere tale obbligo.

Calcolo dell'aiuto

(36) L'entità dei contributi è stata calcolata in modo da corrispondere al beneficio economico generato nell'arco di un anno da una nave cisterna a scafo singolo conforme ai criteri di ammissibilità⁽¹⁷⁾. Per esempio, una nave cisterna a scafo singolo di portata lorda pari a 30 000 tpl e di età compresa tra 25 e 28 anni potrebbe generare un ricavo pari a circa 17 765 EUR⁽¹⁸⁾ (15 500 USD) al giorno nell'ipotesi di circa 330 giorni di servizio l'anno. I costi, che sono soprattutto rappresentati dalle spese per l'equipaggio, manutenzione e riparazioni, combustibile ed altre voci di spesa minori, come l'assicurazione (in quanto la nave si considera già totalmente ammortizzata) sono attualmente stimati in circa 5 157 EUR (4 500 USD) al giorno per 365 giorni l'anno. In cifre:

⁽¹⁷⁾ Altre informazioni ricevute dalle autorità italiane indicano che si intende mettere in relazione l'aiuto con il costo del danno potenziale evitato.

⁽¹⁸⁾ Tasso di cambio del secondo trimestre 2001: 1 EUR = 0,872518 USD.

⁽¹⁶⁾ 12 navi nel 2000, 11 nel 2001 e 5 nel 2002.

— Ricavi: 17 765 EUR × 330 giorni = 5 862 450 EUR

— Costi: 5 157 EUR × 365 giorni = 1 882 305 EUR

L'utile annuo è dunque di circa 3 980 145 EUR, pari a 7 706 milioni di ITL⁽¹⁹⁾. Teoricamente, l'aiuto massimo che una nave può percepire risulta quindi pari a 3 873 427 EUR (7 500 milioni di ITL) e di esso possono effettivamente beneficiare all'incirca venti navi.

- (37) Le autorità italiane hanno indicato che il calcolo è effettuato per tonnellata di portata lorda e non si basa su una scala variabile in funzione dell'età della nave, poiché l'età non è l'unico criterio per determinare la sicurezza e la conformità di una nave ai requisiti ambientali. Altrettanta importanza rivestono, secondo le autorità italiane, criteri quali la tipologia di nave, le sue specifiche tecniche e il suo stato di conservazione.
- (38) L'ammontare del contributo calcolato nel modo sopra descritto non è soggetto ad alcun trattamento fiscale preferenziale.

Le condizioni che disciplinano la demolizione delle navi

- (39) Le imprese armatoriali le cui navi sono state identificate come potenziali beneficiarie del contributo devono presentare istanza al ministero dei Trasporti e della navigazione entro tre mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, a pena di inammissibilità. Nella domanda devono essere indicati gli elementi di individuazione della nave, la documentazione comprovante il titolo di proprietà e quella relativa alla demolizione (l'eventuale contratto di vendita per la demolizione o la demolizione in proprio, nonché la certificazione dell'autorità marittima o consolare competente che autorizza la demolizione).
- (40) Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo, le imprese devono presentare al ministero dei Trasporti e della navigazione, entro sei mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, un certificato dall'autorità marittima o consolare attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Nel caso di iniziative avviate anteriormente alla data di entrata in vigore della legge, il periodo di sei mesi si computa dalla data di entrata in vigore.

Obblighi accessori

- (41) Dopo la data di erogazione del contributo, alle imprese beneficiarie è fatto divieto di utilizzare in attività di cabotaggio nazionale navi cisterna a scafo singolo di età superiore a 20 anni, con la sola esclusione delle navi battenti bandiera italiana già di loro proprietà o gestite dalle stesse imprese (articolo 4, paragrafo 1, della legge 51/2001). L'inosservanza di tale disposizione comporta

la restituzione del contributo, maggiorato degli interessi e delle penali.

- (42) Un altro obbligo imposto dalla stessa legge è che a decorrere dalla data di decorrenza di efficacia degli articoli 3, 4 e 5 della legge non potranno essere iscritte nei registri navali italiani navi cisterna a scafo singolo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici di età superiore a 20 anni.
- (43) La concessione del contributo è inoltre soggetta all'osservanza di talune disposizioni riguardanti i futuri investimenti. Il regime di aiuti prevede che un importo equivalente al premio per la demolizione deve essere reinvestito dalle imprese beneficiarie ai fini della propria attività aziendale. Tale investimento deve aver luogo entro 18 mesi dalla prima delle due seguenti date: l'ultimazione dei lavori di demolizione oppure la decorrenza di efficacia dei pertinenti articoli della legge 51/2001. Il contributo alla demolizione non è tuttavia correlato a questo nuovo investimento nel senso che esso è circoscritto alla compensazione della perdita di utile registrata dall'impresa beneficiaria durante il periodo nel quale la nave demolita avrebbe potuto restare in esercizio.
- (44) Le citate disposizioni del testo legislativo come inizialmente notificato, restringevano già — anche a prescindere dalle unità effettivamente demolite — l'impiego futuro di navi cisterna a scafo singolo di più di 20 anni da parte delle imprese beneficiarie. Tuttavia, il testo inizialmente notificato lasciava aperta la possibilità di acquistare navi cisterna di singolo scafo di età inferiore a 20 anni in quanto capacità di sostituzione. Nel corso del procedimento, le autorità italiane hanno però proposto di impegnarsi a imporre l'osservanza di un'ulteriore condizione: non accettare capacità di sostituzione rappresentate da navi cisterna a scafo singolo, quale che ne sia l'età. In altri termini le autorità italiane intendono prescrivere che l'eventuale capacità di sostituzione acquistata dai beneficiari dell'aiuto consista esclusivamente di navi cisterna a doppio scafo. Le autorità italiane hanno inoltre confermato che l'investimento nell'attività aziendale dell'impresa beneficiaria — previsto dalla legge — può anche riguardare formazioni specifiche, nonché qualsiasi altro progetto o cespite patrimoniale che rientri in tale obiettivo. L'inosservanza delle suddette condizioni comporta la decadenza dal contributo e la sua restituzione, con i relativi interessi e penali.
- (45) Queste condizioni che corredano la concessione del contributo recepiscono il compromesso raggiunto dalle autorità italiane con l'industria subito dopo il naufragio della nave Erika.
- (46) Le imprese beneficiarie sono tenute a comunicare alle autorità nazionali le modalità del reinvestimento. L'amministrazione italiana si riserva inoltre il diritto, a mezzo di adeguate ispezioni, di esercitare i necessari controlli amministrativi al fine di accertare che le imprese beneficiarie osservino le suddette condizioni.

⁽¹⁹⁾ Tasso di cambio del secondo trimestre 2001: 1 USD = 2 219 ITL.

2.10. Analisi di mercato

- (47) La flotta cisterniera italiana [205 navi per un totale di 3 715 073 tpi, pari al 9,2 % delle navi cisterna iscritte nei registri degli Stati membri, quali definiti nell'allegato agli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi ⁽²⁰⁾, in prosieguo «gli orientamenti comunitari pertinenti»] rappresenta il 5 % della flotta comunitaria di petroliere per greggio, il 30 % circa della flotta comunitaria di navi cisterna per prodotti petroliferi ed il 20 % della flotta comunitaria di navi per prodotti chimici ⁽²¹⁾. La flotta cisterniera comunitaria rappresenta il 13 % circa della flotta mondiale.
- (48) Dai dati ufficiali relativi al 1999 (gli ultimi disponibili) risulta che 30,1 dei 31 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici trasportati nel traffico di cabotaggio in Italia sono stati trasportati da navi battenti bandiera italiana, quota che rappresenta il 97 % di un mercato che il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ⁽²²⁾, ha aperto alla concorrenza fin dal 1° gennaio 1997. Inoltre, del regime in questione possono beneficiare anche alcune navi cisterna iscritte nei registri italiani e operanti sui mercati internazionali ma che fanno scalo o potrebbero fare scalo nei porti italiani, attività chiaramente soggetta da tempo alla concorrenza europea e mondiale.

3. IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

3.1. Ragioni che hanno motivato l'avvio del procedimento

- (49) La decisione della Commissione di aprire il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato e di chiedere chiarimenti alle autorità italiane scaturisce da un primo esame del regime di aiuto contenuto nella citata legge 51/2001. La legge di per sé non specifica infatti il tipo esatto di progetti, formazioni o beni patrimoniali in cui il beneficiario dell'aiuto può investire (sempre a condizione che rientrino nella propria attività aziendale).
- (50) Inoltre, le navi che operano nel mercato in questione — recentemente aperto alla concorrenza — risultavano essere, nella misura del 97 %, navi cisterna battenti bandiera italiana, elemento questo che ha suscitato alcune perplessità.
- (51) In particolare, la Commissione nutrivà dubbi in merito ai seguenti aspetti:
- l'aiuto è limitato alle petroliere a scafo singolo di almeno 20 anni di età,

- la possibilità per i beneficiari di acquistare navi cisterna a scafo singolo sostitutive, ancorché di meno di 20 anni di età,
- la mancanza di chiarezza in ordine al tipo di investimento atteso dai beneficiari.

- (52) Pertanto le autorità italiane sono state invitate a comunicare tutti gli elementi informativi utili per consentire alla Commissione di valutare la compatibilità del regime con il trattato. È stato tuttavia riconosciuto (cfr. i considerando 65, 66 e 67) che gli obiettivi del regime di aiuto corrispondevano a quelli della politica marittima della Comunità e che attuavano importanti indirizzi di politica comunitaria intesi a creare più elevati livelli di sicurezza nella navigazione marittima.

3.2. Osservazioni ricevute dai terzi interessati

- (53) «Mediterranea di Navigazione», «Danmarks Rederiforening», il ministero norvegese del Commercio e dell'industria, il «Norges Rederiforbund», la «Chamber of Shipping», l'Associazione degli armatori svedese, il «Comité Central des Armateurs de France» ed «Ermewa Maritime» hanno sostenuto quanto esposto ai considerando da 53 a 58.

Il regime italiano non sembra possedere i requisiti per beneficiare di una delle deroghe previste dal trattato o dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente. Sotto il profilo della politica in materia di aiuti di Stato, il regime in questione rappresenta una sovvenzione netta concessa direttamente alle imprese armatoriali proprietarie di navi battenti la bandiera di un unico Stato membro. Né il trattato né gli orientamenti comunitari in tema di aiuti di Stato considerano ammissibili le sovvenzioni nette dirette, ad eccezione di casi molto limitati, che si riferiscono alla ristrutturazione una tantum di una società o alla sua partecipazione ad un importante progetto di comune interesse europeo. Sul mercato delle petroliere, viceversa, si registra addirittura un eccesso di capacità e il regime di aiuto italiano finirebbe con incoraggiare la costruzione di nuove navi, rischiando di conseguenza di inflazionare il mercato.

- (54) Inoltre, il regime italiano provoca distorsioni di concorrenza nel mercato europeo ed internazionale dei trasporti navali, poiché i suoi beneficiari potranno acquistare navi nuove ad un prezzo dal 12 al 15 % inferiore a quello dei loro concorrenti. Alcuni Stati membri hanno preannunciato il rinnovo — senza ricorso a pubbliche sovvenzioni — della loro flotta cisterniera per renderla conforme ai nuovi standard di sicurezza in vigore a livello internazionale ed europeo. A causa delle modalità con cui viene calcolato, l'aiuto potrebbe anche andare a beneficio di navi che abitualmente non vengono adibite ai servizi di cabotaggio (30 000 tonnellate ed oltre) e penalizzare invece quelle che vengono impiegate in tali servizi (3 000-15 000 tonnellate).

⁽²⁰⁾ GUC 205 del 7.7.1997, pag. 15.

⁽²¹⁾ Fonte: Statistica sulla flotta mondiale al 31 dicembre 2000, Registri Lloyd's.

⁽²²⁾ GUL 364 del 12.12.1992 pag. 7.

- (55) L'aiuto di cui trattasi potrebbe inoltre dare inizio ad una corsa ai sussidi alla demolizione, circostanza che provocherebbe gravi distorsioni delle condizioni di concorrenza. Inoltre, a livello internazionale, esso potrebbe ostacolare il raggiungimento di soluzioni atte a migliorare la sicurezza o prevenire gli inquinamenti in futuro.
- (56) Le osservazioni comunicate dalle parti interessate sottolineano inoltre il pericolo che l'aiuto determini un consistente abbassamento dei costi e possa mettere in situazione di svantaggio le imprese armatoriali concorrenti delle imprese beneficiarie. Il regime potrebbe determinare in modo del tutto artificiale noli più bassi nel mercato italiano del cabotaggio a mezzo navi cisterna, creando una barriera all'entrata per le navi dello SEE non italiane nel mercato italiano del cabotaggio. Inoltre, le nuove unità che beneficiano delle sovvenzioni — siano esse navi cisterna o unità di altro tipo — possono operare su altri mercati della Comunità e quindi crearvi distorsioni di concorrenza.
- (57) L'aiuto non è proporzionato, in particolare perché le imprese proprietarie di una nave cisterna da 30 000 tonnellate che abbia più di 20 anni ricevono una somma dieci volte superiore a quella che ricevono le imprese che possiedono navi da 3 000 tonnellate, mentre, con riferimento ai rispettivi costi di costruzione, il rapporto è circa di uno a tre. Il reinvestimento in navi di età compresa tra i 15 e i 19 anni può raggiungere un'intensità di aiuto estremamente elevata, mentre il valore di tali navi può addirittura risultare inferiore all'ammontare dell'aiuto.
- (58) Le autorità italiane — si sostiene — avrebbero potuto prevedere altre soluzioni per promuovere la sicurezza della navigazione marittima attraverso misure più efficienti e meno distorsive: ad esempio, un impegno a lungo termine per investire nella formazione degli equipaggi o a introdurre i miglioramenti tecnici al di là di quanto prescritto dalla vigente normativa o dagli accordi internazionali. Con certezza, per raggiungere l'obiettivo perseguito dalle autorità italiane uno dei mezzi sarebbe potuto consistere nel potenziare le risorse a disposizione dei servizi preposti al controllo dei porti e della navigazione, con conseguente beneficio per tutte le navi cisterna che operano nelle acque italiane.

Dalle osservazioni trasmesse da «Confitarma» si rileva quanto esposto ai considerando da 59 a 62.

- (59) Il regime di aiuto non ha natura selettiva, verosimilmente non incide sugli scambi fra gli Stati membri né altera la concorrenza fra le compagnie di navigazione della Comunità. Al contrario, il regime diminuirà considerevolmente i rischi derivanti dall'impiego di navi oramai vetuste.
- (60) Nella sua proposta di regolamento sull'introduzione accelerata delle petroliere a doppio scafo, la Commissione ha affermato che la sostituzione delle unità a scafo singolo avrebbe probabilmente provocato una «insufficiente capacità di naviglio a doppio scafo», il che avrebbe deter-

minato «l'aumento della domanda indotta dalla presente proposta», circostanza questa che ovvierebbe all'obiezione relativa alla riduzione della capacità offerta.

- (61) Il regime in questione persegue gli stessi obiettivi del regolamento (CE) n. 417/2002 ed è quindi chiaramente da ritenersi compatibile con le norme comunitarie, che sono meno rigorose e che sono state adottate dopo l'entrata in vigore del regime.
- (62) Per quanto attiene al servizio pubblico, «Confitarma» osserva inoltre che agli Stati membri deve riconoscersi la facoltà di instaurare nuove regole in tema di sicurezza qualora riscontrino una carenza nella normativa europea o internazionale.

3.3. Osservazioni presentate dall'Italia

- (63) Le autorità italiane sottolineano che non esiste contraddizione fra il progettato aiuto e il calendario dell'IMO, poiché quest'ultimo fissa il termine ultimo entro il quale le navi in questione debbono essere tolte dalla circolazione. Non vi è alcun motivo per cui la demolizione delle navi non possa avvenire in anticipo rispetto al calendario, né tale operazione significa disattendere gli impegni assunti in sede IMO. L'obiettivo della tutela dell'ambiente è conseguito in modo tanto più efficace se le navi che presentano rischi maggiori vengono demolite prima delle scadenze fissate.
- (64) L'aiuto non ha lo scopo di incentivare gli investimenti in naviglio ma piuttosto quello di eliminare ogni rischio potenziale. La Commissione è stata tratta in inganno dalla disposizione che impone ai beneficiari di investire l'importo del contributo nell'attività aziendale dell'impresa beneficiaria ed ha erroneamente ritenuto che il regime italiano avrebbe alterato in modo inaccettabile le condizioni di concorrenza.
- (65) La legge 51/2001 favorisce fin d'ora l'impiego di navi cisterna a doppio scafo, visto che l'articolo 4, paragrafo 3, dispone che i beneficiari dell'aiuto non possano iscriversi nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna «la cui età risalga ad oltre 20 anni».
- (66) In relazione all'intensità dell'aiuto, il sistema può considerarsi sufficientemente equo e in linea con gli obiettivi ambientali di sicurezza stabiliti dalla legge. È riduttivo descrivere il regime come una forma di aiuto al funzionamento, poiché le sue finalità (salvaguardia della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino) precludono la possibilità che l'aiuto sia inteso come aiuto al funzionamento.
- (67) L'aiuto deve essere considerato una misura *tantum*, non suscettibile di modificare la politica commerciale di un'impresa di trasporti marittimi. I suoi effetti economici si esauriscono nel breve periodo e non sono tali da mettere l'impresa in condizione di offrire qualcosa di diverso dalle normali tariffe commerciali, senza compromettere la propria redditività.

(68) Più specificamente, con riguardo al cabotaggio, l'Italia dichiara di avere intenzione di promuovere la liberalizzazione di tale mercato come previsto dal regolamento (CEE) n. 3577/92. Nel mercato italiano del cabotaggio, comunque, non esiste alcun ostacolo all'impiego di navi di proprietà di Stati membri. Gli eventuali vantaggi che l'aiuto attribuisce ai beneficiari sono molto limitati e non incidono sul mercato in misura contraria all'interesse comune.

4. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

4.1. Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato

(69) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(70) *Trasferimento di risorse pubbliche*: è considerato aiuto di Stato qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscano nell'esercizio di competenze conferite loro dallo Stato. In questo caso particolare l'aiuto viene corrisposto sotto forma di mutui, dei quali gli armatori beneficiano immediatamente e direttamente e che le autorità italiane si impegnano a rimborsare nell'arco di 15 anni. Il meccanismo è pertanto semplicemente uno strumento con il quale lo Stato corrisponde una somma forfettaria al beneficiario dell'aiuto, entro precisi limiti di bilancio.

(71) *Vantaggio*: il regime in questione conferisce un vantaggio ai proprietari italiani di navi cisterna a scafo singolo di età non inferiore a 20 anni che operano sul mercato italiano del cabotaggio o sul mercato internazionale. Per contro, non beneficiano di tale regime le imprese armatoriali che operano con navi di età inferiore negli stessi mercati.

(72) *Selettività del regime*: il regime in questione favorisce il settore del trasporto marittimo ed in particolare le imprese marittime che esercitano il trasporto di prodotti petroliferi e chimici e pertanto ha carattere selettivo.

(73) *Ripercussioni sugli scambi e distorsione della concorrenza*: il regime rafforza la posizione di un ristretto numero di imprese sul mercato italiano. La possibilità di demolire beni strumentali essenziali per l'esercizio dell'attività e continuare a ricevere una compensazione per la perdita del beneficio economico conseguente all'eliminazione del tonnellaggio demolito potrebbe porre le imprese

beneficarie in una situazione di vantaggio rispetto alle imprese che hanno sede in altri Stati membri. Le imprese di trasporto marittimo competono in un mercato europeo liberalizzato a seguito dell'entrata in vigore di tutte le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 che consentono il libero accesso a quasi tutti i mercati nazionali all'interno della Comunità. In un mercato liberalizzato il regime di aiuti può avere ripercussioni sulla concorrenza.

(74) Il regime di aiuti conferisce un vantaggio a determinate imprese, è finanziato con risorse pubbliche, è selettivo, incide sugli scambi tra gli Stati membri e incide sulla concorrenza. Pertanto esso costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato ed è incompatibile con il mercato comune, a meno che non possa beneficiare delle deroghe previste dal trattato.

4.2. Base giuridica della valutazione

(75) Non si applica al caso di specie l'articolo 87, paragrafo 2, del trattato, relativo agli aiuti a carattere sociale, agli aiuti destinati ad ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali e agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.

(76) Né si applica a detto caso l'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato, relativo agli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, in quanto la misura in esame interessa l'industria navale e non una particolare regione o gruppo di regioni.

(77) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro e l'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, non si applicano ad aiuti nel settore dei trasporti marittimi.

(78) A norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono considerarsi compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Nel caso di specie la Commissione considera l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato come il fondamento giuridico che potrebbe giustificare una deroga.

4.3. Valutazione della compatibilità dell'aiuto

4.3.1. *Compatibilità dell'aiuto alla luce degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato ai trasporti marittimi*

- (79) Gli orientamenti comunitari pertinenti definiscono l'impostazione e i criteri per l'autorizzazione degli aiuti di Stato in questo settore. In genere, gli aiuti concessi da uno Stato membro non devono recare pregiudizio alle economie di altri Stati membri e devono dimostrare di non comportare rischi di distorsioni della concorrenza tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Devono inoltre sempre essere limitati allo stretto necessario per conseguire gli scopi che si prefiggono ed essere concessi in modo trasparente. Inoltre, va sempre preso in considerazione l'effetto cumulativo di tutti gli aiuti concessi dalle autorità statali (nazionali, regionali e locali).
- (80) Gli orientamenti comunitari pertinenti definiscono i regimi di aiuto che possono essere autorizzati nell'interesse dell'industria marittima comunitaria. Detti aiuti devono avere i seguenti obiettivi:
- tutela dell'occupazione nella Comunità (sia a bordo che a terra),
 - tutela e sviluppo delle competenze e del livello delle conoscenze marittime nella Comunità,
 - miglioramento della sicurezza.
- (81) In relazione alla sicurezza, il punto 1.1.4 degli orientamenti comunitari pertinenti evidenzia il fatto che esiste attualmente una «sovrapacità ciclica e strutturale per effetto della quale l'industria dipende dalla domanda e i caricatori sono in grado di far abbassare i noli; tale circostanza, combinata con gli elevati costi fissi cui sono confrontati gli armatori, sta a significare che maggiori incentivi a tagliare i costi ed eventualmente a scegliere la soluzione meno costosa, come pure il mantenimento di un elevato livello qualitativo dell'attività, possono non risultare interessanti dal punto di vista commerciale. A lungo termine, ciò può pregiudicare l'interesse della Comunità per un trasporto sicuro, efficiente ed ecocompatibile».
- (82) Al punto 5.2, detti orientamenti affermano che la Commissione è restia ad approvare gli aiuti per il rinnovo della flotta, a meno che non siano parte integrante di una riforma strutturale che consenta di ridurre la capacità globale della flotta. Ora, il regime italiano di cui trattasi non impone alcuna riduzione di capacità.
- (83) Tuttavia, secondo il punto 5.4 degli orientamenti comunitari pertinenti «possono tuttavia essere accordati altri aiuti agli investimenti coerentemente con la politica comunitaria sulla sicurezza dei mari⁽²³⁾ in alcune circostanze limitate (...) per promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti». Gli incentivi sono ammessi qualora siano finalizzati «a conformare le navi immatricolate

nella Comunità a standard più rigorosi delle norme vincolanti in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni internazionali e in anticipo sull'adozione di norme più elevate».

- (84) Il regime italiano di aiuti non mira semplicemente a rinnovare la flotta cisterniera, ma punta ad avviare un processo che persegue più elevati livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente eliminando dal mercato un gran numero di navi cisterna che presentano rischi elevati. L'obiettivo del regime di aiuto — accelerare l'eliminazione delle cisterniere, in particolare di quelle più vecchie, a scafo singolo — è in linea con gli obiettivi che la Comunità si è data dopo il naufragio dell'Erika. Il regime di aiuto italiano favorisce ed anzi anticipa il conseguimento di obiettivi comunitari aumentando e anticipando la protezione contro i rischi derivanti dall'esercizio di navi vetuste, rispondenti a standard tecnici inferiori.
- (85) Anticipando le scadenze ed incoraggiando la demolizione delle navi cisterna a singolo scafo di oltre 20 anni di età anziché la loro vendita ad altri Stati membro o a paesi terzi, il regime italiano contribuisce inoltre a rendere i mari più sicuri anche al di fuori delle acque della Comunità. In questo modo, vengono definitivamente eliminate dal traffico sui mari di tutto il mondo 67 delle navi a più alto rischio.
- (86) La Commissione rileva inoltre che il regime di aiuti italiano impone la demolizione di navi cisterna andando al di là di quanto prescritto dal compromesso IMO e dagli standard fissati dalla Comunità nella Comunicazione della Commissione sulla sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi e nel regolamento (CE) n. 417/2002 in relazione alle navi cisterna a scafo singolo.
- Infatti il regime italiano incoraggia la demolizione di navi cisterna a singolo scafo di almeno di 5 000 tonnellate (circa 31 navi cisterna a scafo singolo) e fornisce un incentivo a demolire altre navi (di maggiori dimensioni) aventi almeno 20 anni di età alla data del 31 dicembre 1999. Ciò con notevole anticipo sul calendario IMO e CE, visto che le prime demolizioni hanno avuto luogo già nel gennaio 2000.
- (87) Il regime italiano è stato elaborato, discusso coi potenziali beneficiari, presentato e approvato dal parlamento italiano prima che entrasse in vigore il regolamento (CE) n. 417/2002, anche se, come detto, l'effettiva erogazione resta sospesa in attesa dell'autorizzazione della Commissione. Il regime deve essere quindi considerato una soluzione una tantum di carattere transitorio intesa a disciplinare una situazione di incertezza normativa durante la quale, tuttavia, il rischio potenziale e gli effetti di una catastrofe simile a quella dell'Erika erano già perfettamente noti. L'aiuto era ed è necessario per conseguire l'obiettivo dell'eliminazione accelerata delle navi cisterna a scafo singolo poiché, in assenza di compensazione per la perdita del reddito che esse producono, le imprese armatoriali non avrebbero alcun incentivo a ritirare dal mercato navi cisterna pericolose ed inquinanti. Le condizioni aggiuntive accettate dalle autorità italiane e previste dalla presente decisione hanno lo scopo di limitare ulteriormente l'impiego di navi cisterna a scafo singolo.

(23) «Una politica comune della sicurezza dei mari», COM(93) 66 def.

- (88) L'aiuto in questione si concreta nella concessione di contributi alla demolizione necessari per eliminare dal mercato naviglio che presenta i maggiori rischi per la sicurezza della navigazione e l'ambiente marino. Grazie alle condizioni che corredano il regime, l'aiuto di cui trattasi determina una riduzione di capacità inquinanti ed a rischio e, in definitiva, incoraggia l'impiego di navi cisterna più sicure. I negoziati che si sono svolti a livello comunitario ed internazionale mirano a conseguire questo stesso obiettivo. È quindi accertato che gli obiettivi perseguiti dal regime di aiuto italiano sono conformi alla politica comune dei trasporti.
- (89) È interesse della Comunità adottare provvedimenti che riducono capacità inquinanti ed a rischio. Per quanto il regime di aiuto de quo riguarda soltanto un numero limitato delle navi cisterna più vecchie di uno Stato membro, e per quanto i beneficiari proprietari di numerose cisterniere a scafo singolo di età superiore a 20 anni abbiano facoltà di continuare ad utilizzare quelle per le quali non ricevono il contributo (almeno fino alla data in cui le norme IMO o della Comunità non vietino tale impiego) è evidente che ogni singola demolizione di tali navi effettuata in anticipo rispetto al calendario istituito dalla normativa comunitaria contribuisce a conseguire l'obiettivo finale di una maggiore sicurezza della navigazione marittima.
- (90) I beneficiari dell'aiuto possono spendere il contributo ai fini della propria attività aziendale. Le autorità italiane, imponendo condizioni che limitano l'impiego di navi cisterna a scafo singolo, influenzano le decisioni economiche dell'impresa armatoriale in ordine ai suoi investimenti futuri ed all'eventuale capacità di sostituzione e, in tal modo, migliorano le condizioni ambientali e la sicurezza nelle acque italiane e, in definitiva, internazionali. Altri tipi di spesa — ad esempio per la formazione degli equipaggi — vengono considerate spese rientranti nell'attività aziendale dell'impresa armatoriale.
- (91) Alla luce delle considerazioni che precedono, e dato che l'erogazione dell'aiuto è subordinata alla rigida osservanza delle condizioni previste dalla presente decisione (condizioni che, in particolare, eviteranno eventuali sovracompensazioni), la Commissione ritiene che il regime di aiuto in oggetto favorisca lo sviluppo di un settore (trasporti marittimi più sicuri) senza essere contrario all'interesse comune e che, pertanto, sia conforme all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato nonché con gli orientamenti comunitari pertinenti.

4.3.2. *Compatibilità con la normativa sulla costruzione navale*

- (92) Secondo la sezione 5, quarto comma, degli orientamenti comunitari pertinenti, gli aiuti autorizzati nell'ambito di tali orientamenti devono essere conformi alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale⁽²⁴⁾. A questo riguardo si possono fare le seguenti osservazioni, tenuto anche conto delle informazioni fornite dalle autorità italiane nel corso del procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (93) L'aiuto è esclusivamente finalizzato a compensare le perdite di reddito subite (e le spese aggiuntive sostenute) dalle imprese armatoriali per effetto del cessato impiego della nave a scafo singolo interessata dalla demolizione. Giova altresì notare che la presente decisione prevede una serie di condizioni intese ad escludere qualsiasi forma di sovracompensazione. Inoltre, le autorità italiane hanno affermato che considereranno automaticamente inammissibile ai benefici del presente regime di aiuto qualsiasi trasferimento del contributo alla demolizione (che è limitato a compensare la perdita di reddito) al mercato della costruzione navale.
- (94) In considerazione delle condizioni previste dalla presente decisione, si può concludere che l'aiuto non si configura come aiuto indiretto alla costruzione navale a norma del regolamento (CE) n. 1540/98.

4.4. **Descrizione delle misure che devono essere assunte dall'Italia e delle condizioni da osservare per rendere l'aiuto compatibile**

- (95) La Commissione, nella decisione con cui ha avviato il procedimento di indagine formale, aveva espresso dubbi in merito alla compatibilità dell'aiuto, che non era accompagnato da indicazioni circa le modalità della sua utilizzazione. Nei confronti dei regimi di aiuto occorre controllare rigorosamente che le somme erogate vengano spese in modo compatibile con gli orientamenti e le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato. L'importo degli aiuti deve rigorosamente limitarsi al minimo necessario per conseguire l'effetto voluto.

4.4.1. *Proporzionalità dell'importo dell'aiuto*

- (96) L'aiuto è calcolato con riferimento alle tonnellate lorde, parametro che rispecchia più fedelmente il potenziale inquinamento. La Commissione può essere d'accordo con questa modalità di calcolo, purché venga applicata in modo proporzionale. Al riguardo, la Commissione nutreva notevoli perplessità in occasione della decisione di iniziare il procedimento, perplessità che hanno trovato puntuale conferma nelle osservazioni dei terzi interessati.
- (97) È vero che un contributo alla demolizione di navi deve avere un effetto sufficientemente incentivante affinché l'operazione di demolizione venga effettuata nei tempi più rapidi e che l'aiuto in esame è necessario per conseguire la demolizione di naviglio considerato pericoloso prima che l'armatore abbia disposto la sua sostituzione con naviglio che presenta minori rischi e, in definitiva, un minore impatto ambientale. Tuttavia la base di calcolo dell'aiuto deve rigorosamente limitarsi a compensare la perdita di reddito che si verifica durante il periodo in cui detta perdita viene effettivamente subita. In assenza di tale vincolo, l'importo dell'aiuto non può considerarsi proporzionale all'effettiva compensazione della perdita di reddito subita dall'impresa, poiché potrebbe essere trasferito ad altre attività economiche dell'impresa armatoriale forse non conformi all'obiettivo della politica comunitaria.

⁽²⁴⁾ GUL 202 del 18.7.1998, pag. 1.

(98) Di conseguenza, il regime di aiuto deve essere applicato in modo da escludere il rischio che un'impresa benefici dell'aiuto anche quando la compensazione della perdita di reddito non sia più necessaria perché l'impresa ha già preso disposizioni per acquistare una capacità di sostituzione in un periodo inferiore ad un anno o perché la nave cisterna demolita avrebbe comunque dovuto essere ritirata dalla circolazione a norma del regolamento (CE) n. 417/2002 prima che sia trascorso un intero anno. Una relazione deve essere presentata alla Commissione. La relazione deve precisare dettagliatamente, per ciascuna impresa beneficiaria e per ciascuna nave, il metodo di calcolo del contributo. La Commissione si riserva il diritto di comunicare a terzi, in particolare ad esperti, le informazioni concernenti i singoli contributi e di chiedere il loro parere. La suddetta relazione, e le successive relazioni che la Commissione potrebbe chiedere all'Italia in merito all'attuazione dell'aiuto, devono inoltre contenere informazioni sul tonnellaggio complessivo posseduto dall'impresa beneficiaria prima della concessione dell'aiuto e nell'anno successivo a tale concessione.

4.4.2. Applicazione trasparente e non discriminatoria

(99) Altre condizioni devono inoltre essere previste al fine di garantire una migliore trasparenza e non discriminazione nonché la possibilità di ricorrere contro la decisione che stabilisce l'importo del contributo. La Commissione è consapevole che il regime di aiuto sembra lasciare alle autorità italiane un certo margine di discrezionalità in relazione agli standard tecnici da prendere in considerazione per le navi. Pertanto, sono necessarie altre condizioni che dovranno essere osservate nell'applicazione del regime, in modo da garantire la certezza del diritto, la trasparenza e la non discriminazione.

4.4.3. Conformità agli obiettivi di politica marittima

(100) In relazione alle condizioni relative al successivo investimento del contributo nell'attività aziendale dell'impresa, gli armatori sono liberi di scegliere gli investimenti che ritengono necessari, se ed in quanto essi siano considerati conformi alla politica marittima della Comunità. Questa soluzione può essere accettata ma è comunque indispensabile che, con riferimento all'acquisto di capacità di sostituzione (costituita da navi cisterna nuove o di seconda mano) i beneficiari dell'aiuto siano limitati nella loro scelta. In considerazione della politica marittima della Comunità e della normativa sull'eliminazione delle navi cisterna a scafo singolo, è importante sottolineare che la condizione relativa all'investimento non deve consentire ai beneficiari l'acquisto di navi cisterna a scafo singolo.

(101) Durante il presente procedimento l'Italia si era già impegnata a precisare ulteriormente le condizioni relative all'acquisto di navi cisterna a scafo singolo secondo la linea proposta. Le autorità italiane hanno proposto di imporre, in relazione all'obbligo dei beneficiari dell'aiuto di investire il contributo nell'attività aziendale, che l'acquisto di navi a scafo singolo non sarebbe stato considerato ammissibile.

4.4.4. Obblighi in materia di cumulo

(102) Si ricorda inoltre alle autorità italiane la regola sul cumulo degli aiuti contenuta al punto 10.2 degli orientamenti comunitari pertinenti. Al riguardo essi affermano: «La riduzione a zero delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi e dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo è il livello massimo di aiuto che può essere consentito. Per evitare distorsioni di concorrenza altri eventuali sistemi di aiuto non possono prevedere benefici maggiori di questo. Di conseguenza, benché ciascun regime di aiuto notificato da uno Stato membro sia soggetto ad esame in funzione delle proprie caratteristiche, va ritenuto che l'entità totale dell'aiuto sotto forma di somme corrisposte direttamente nel quadro dei capitoli 3, 4, 5 e 6 non debba superare l'importo complessivo delle imposte e dei contributi sociali riscossi dalle attività di trasporto marittimo e dai marittimi; in caso contrario è da ritenere che ciò incida sulle condizioni degli scambi in misura contraria alle disposizioni del trattato, in quanto l'aiuto sarebbe sproporzionato rispetto all'obiettivo».

4.4.5. Mercato del cabotaggio

(103) Per quanto l'Italia confermi che il suo mercato del cabotaggio è liberalizzato in ottemperanza al regolamento (CEE) n. 3577/92, il numero eccezionalmente elevato di navi italiane presenti in questo mercato desta preoccupazione. Un certo squilibrio deriva anche dalle restrizioni di accesso alle navi iscritte nei registri nazionali di altri Stati membri, mentre le navi registrate nel secondo registro italiano possono non solo operare in tale mercato ma anche beneficiare dell'aiuto in questione. È pertanto necessario verificare con attenzione questa circostanza con l'ausilio delle informazioni dettagliate che le verranno fornite dalle autorità italiane nei prossimi cinque anni.

4.5. Attuazione del regime di aiuto

(104) Prima di presentare al parlamento italiano, il 16 marzo 2000, il disegno di legge successivamente divenuto legge 51/2001, il governo italiano e l'industria armatoriale avevano già concordato le condizioni per la concessione dell'aiuto e avevano già individuato le navi cisterna che ne avrebbero potuto beneficiare. In sostanza, quindi, il provvedimento era già applicato in base ad un accordo a livello politico. È vero, tuttavia, che non risulta che il governo italiano si sia assunto obblighi in relazione ai mutui in cui si concreta l'aiuto effettivamente concesso. In considerazione delle grandi aspettative suscitate dal regime e della reazione del mercato alla sua istituzione, si deve tuttavia ritenere che il provvedimento in esame sia stato messo in applicazione prima di aver ricevuto l'autorizzazione della Commissione, già nel gennaio 2000 e prima della sua adozione definitiva nel marzo 2001. All'indomani del disastro dell'Erika, tuttavia, questa iniziativa delle autorità italiane era probabilmente inevitabile per indurre i beneficiari a procedere nei tempi più rapidi alla demolizione delle navi.

5. CONCLUSIONE

(105) La Commissione constata che l'Italia ha illegittimamente attuato l'aiuto per la demolizione e il rinnovo della flotta cisterniera italiana violando l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Dalla valutazione dell'aiuto è emerso tuttavia che l'aiuto può essere dichiarato compatibile con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, a condizione che venga modificato in modo da tener conto delle condizioni di cui alla presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il regime di aiuti, previsto dalla legge 51/2001, che l'Italia ha attuato a favore della flotta cisterniera italiana, corredato di una dotazione finanziaria di 77,4 milioni di EUR compresi gli interessi, è compatibile con il mercato comune subordinatamente al rispetto delle condizioni di cui agli articoli 2 e 3 della presente decisione.

Articolo 2

1. Oltre alle modalità proposte dall'Italia, il calcolo degli importi dei singoli aiuti deve essere effettuato in modo trasparente, con riferimento a criteri obiettivi, come previsto in particolare ai paragrafi da 2 a 6.

2. Il calcolo dell'importo dell'aiuto è limitato al minimo necessario.

Viene preso in considerazione il periodo effettivo durante il quale il beneficiario del singolo aiuto ha subito una perdita di reddito conseguente alla demolizione di una nave cisterna in ottemperanza alle condizioni del presente regime di aiuti.

3. Le autorità italiane presentano alla Commissione relazioni dettagliate, in particolare, per ciascuna impresa beneficiaria e per ciascuna nave, sul metodo di calcolo e il tonnellaggio complessivo posseduto dal beneficiario durante, come minimo, l'anno successivo all'erogazione dell'aiuto.

La prima relazione viene trasmessa decorsi due mesi dalla notificazione della presente decisione.

4. Prima di dare piena esecuzione al regime di aiuti, deve essere soppresso qualsiasi margine di discrezionalità in ordine alla scelta delle navi che possono beneficiare del regime di aiuto e in quale misura.

5. Il calcolo dei singoli importi di aiuto deve essere comunicato a tutte le imprese beneficiarie.

6. Possibilità di ricorso devono essere garantite alle singole imprese beneficiarie e alle imprese che hanno presentato domanda di contributo.

Articolo 3

1. L'obbligo relativo all'investimento dell'importo del contributo nell'attività aziendale deve essere conforme agli obiettivi di politica marittima. Pertanto, in particolare, non è consentito l'acquisto di navi cisterna a scafo singolo.

2. Gli aiuti complessivamente percepiti da un'impresa che beneficia del regime di aiuti non deve eccedere i limiti imposti dal punto 10, secondo comma, degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

3. Durante un periodo di cinque anni decorrente dal 2003 l'Italia comunica annualmente alla Commissione, fornendo ogni utile dettaglio, gli sviluppi del mercato italiano del cabotaggio effettuato con navi cisterna adibite al trasporto di petrolio greggio, prodotti petroliferi e prodotti chimici.

Articolo 4

Gli aiuti già erogati che non siano conformi alle condizioni di cui agli articoli 2 e 3 devono essere recuperati.

Articolo 5

Entro due mesi dalla notificazione della presente decisione l'Italia informa la Commissione delle misure adottate per conformarvisi.

Articolo 6

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 17 luglio 2002.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente