



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.XII.2007
C(2007)6076 def

Oggetto: **Aiuti di Stato N 848/2006 – Italia**
Fondo per la demolizione delle unità navali destinate al servizio di
trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale.

Signor Ministro,

1. PROCEDIMENTO:

- (1) Con notifica elettronica dell'8 dicembre 2006, le autorità italiane hanno presentato alla Commissione, come previsto dall'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, un regime di aiuto relativo a un "Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale". La notifica è stata registrata dal Segretariato generale della Commissione europea con il numero di protocollo N 848/06. Con lettera del 22 febbraio 2007, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera del 4 aprile 2007, la Commissione ha chiesto ulteriori precisazioni in merito al regime in oggetto. Le stesse autorità hanno trasmesso informazioni supplementari il 20 e il 28 settembre e il 30 ottobre 2007.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. Titolo

- (2) Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, di seguito il "fondo demolizione".

S.E On. Massimo D'ALEMA
Ministro degli Affari esteri
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma

2.2. Base giuridica

- (3) Articolo 18, comma 593, del disegno di legge n. 1183 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" all'esame del Parlamento italiano.

2.3. L'obiettivo della misura

- (4) La finalità dell'aiuto è favorire la demolizione delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale, effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, con l'eliminazione delle vecchie navi non conformi ai più recenti standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente, allo scopo di prevenire gli incidenti in mare, salvaguardare la vita umana e limitare le conseguenze dei sinistri che possono causare danni ingenti all'ambiente marino.
- (5) L'aiuto mira a anche a scoraggiare la cessione della nave su altri mercati all'interno o all'esterno della Comunità, con l'obiettivo di ridurre al minimo il rischio di incidenti in mare.

2.4. Beneficiari

- (6) Il contributo in questione è concesso alle imprese, pubbliche e private, che gestiscono servizi di trasporto pubblico di persone effettuati per via marittima, fluviale o lacuale che vendano per demolizione, o facciano demolire in proprio unità navali che, alla data del 1 gennaio 2006, abbiano oltre 20 anni di vita. Le navi devono essere di proprietà delle imprese stesse o di imprese dello stesso gruppo o essere in loro piena disponibilità con contratto di leasing o altro contratto con obbligo di acquisto e devono risultare iscritte, alla stessa data, nel registro tenuto dalle autorità nazionali.
- (7) La norma in questione, dunque, mira a eliminare circa 30-40 unità, potenzialmente ammissibili a contributo, di età media di oltre i 40 anni, la cui eliminazione non è disciplinata da alcuna normativa comunitaria o internazionale sulla messa al bando. Per tutte le navi potenziali beneficiarie dell'aiuto non esistono, al momento, obblighi di alcun genere di uscire dal mercato.
- (8) Si prevede che beneficeranno dell'aiuto da 11 a 50 imprese attive nel settore dei servizi di trasporto regolari su base regionale o infraregionale. Trattandosi di imprese che svolgono attività di trasporto pubblico locale, rispondente a determinati criteri di continuità, con itinerari, frequenze e tariffe prestabilite, potrebbero essere sottoposte a oneri di servizio pubblico. Oneri, peraltro, connessi alla linea esercitata e non al singolo mezzo.
- (9) Le società beneficiarie dell'aiuto non sono tenute a acquistare nuove unità in sostituzione. Il regime in parola non incentiva direttamente gli investimenti ma agevola l'eliminazione di navi che costituiscono potenzialmente un rischio per la sicurezza della navigazione e l'ambiente.

2.5. Condizioni e procedura di concessione dell'aiuto

- (10) Il Ministero dei Trasporti è l'autorità preposta alla concessione dell'aiuto e alla verifica della sussistenza dei presupposti per poter procedere all'erogazione dello stesso.
- (11) Il ministro dei trasporti, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, determina i criteri e le modalità di attribuzione dell'aiuto, nei limiti delle disponibilità di bilancio, il calendario previsto per l'utilizzo dell'aiuto e l'intensità dello stesso.
- (12) Il Governo italiano si impegna a applicare la misura in questione in modo trasparente e non discriminatorio.
- (13) Per essere ammesse all'aiuto, le imprese armatoriali devono presentare istanza al Ministero dei Trasporti, entro 30 giorni dalla data di inizio dei lavori di demolizione ovvero entro 30 giorni dalla data di pubblicazione del decreto attuativo, per le unità i cui lavori sono già stati avviati.
- (14) Nella domanda devono essere indicati gli elementi di individuazione della nave, la documentazione comprovante il titolo di proprietà e quella relativa alla demolizione (contratto di vendita per demolizione (MOA e Bill of Sale) o contratto per la demolizione in proprio, certificato dell'Autorità marittima o consolare attestante la data di inizio dei lavori, dichiarazione del Registro di classificazione sul servizio cui la nave era abilitata, la stazza lorda e il numero di passeggeri trasportati, ricavato dai certificati di sicurezza).
- (15) Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo, le imprese beneficiarie devono presentare al Ministero dei Trasporti apposita istanza entro il termine di 60 giorni dalla data di ultimazione dei lavori di demolizione. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore del decreto attuativo, per le demolizioni ultimate prima di detta data. In entrambi i casi, prima dell'anticipazione e liquidazione definitiva del contributo, le imprese interessate devono presentare idonea fideiussione a garanzia della restituzione totale o parziale del contributo erogato, in caso di accertata inesattezza dei dati forniti al Ministero per la determinazione e corresponsione del contributo.
- (16) L'istruttoria delle istanze per l'ammissione e liquidazione del contributo ed il controllo sono eseguiti dal Ministero dei Trasporti facendo ricorso ai propri organi tecnici di controllo e, ove necessario, al parere degli Istituti di Classificazione.
- (17) La demolizione dovrà avvenire in conformità:
 - della legislazione della Comunità europea e degli accordi internazionali in materia di protezione dell'ambiente (compreso il regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti, che vieta l'esportazione di rifiuti pericolosi verso paesi non OCSE);
 - gli orientamenti IMO, OIL e della Convenzione di Basilea relativi alla demolizione delle navi e

- i programmi di demolizione previsti dalla legislazione italiana (circ. MEPC 419 del 12 novembre 2004)

2.6. Bilancio e modalità dell'aiuto

- (18) Lo stanziamento annuo è di 30 milioni di euro e quello globale di 90 milioni di euro.
- (19) L'aiuto è erogato in forma di sovvenzione diretta.

2.7. Intensità di aiuto e costi ammissibili

- (20) L'importo dell'aiuto dipende dalla capacità di trasporto passeggeri della nave; esso ammonta a 2000 euro a passeggero con un massimo di 700.000 euro per nave demolita.
- (21) L'importo massimo dell'aiuto è stato calcolato in modo da corrispondere al beneficio economico generato in un anno da una nave che soddisfi i criteri di ammissibilità.. Pertanto una nave avente una capacità di 350 passeggeri e una vita compresa tra 15 e 20 anni potrebbe, a titolo indicativo, generare introiti annui pari a 2 310 000 euro se utilizzata per 220 giorni all'anno, trattandosi di una nave adibita al trasporto di passeggeri, il cui utilizzo varia a seconda della stagione (bassa, media e alta). I costi, che comprendono principalmente le spese per il personale, manutenzioni e riparazioni, combustibili e lubrificanti e altre spese minori (assicurazioni, provviste, ecc.) e non comprendono oneri finanziari (che in una nave di quell'età sono particolarmente bassi) sono stimati in circa 4 000 euro al giorno per 365 giorni l'anno.

Ricavi: 10 500¹ euro x 220 giorni = 2 310 000 euro

Costi: 4 000² euro x 360 giorni = 1 460 000 euro

L'introito netto annuo è dunque stimabile in circa 850 000 euro. In conclusione l'aiuto massimo erogabile, pari a 700 000 euro, si pone a un livello sostanzialmente paragonabile a quello delle entrate annuali derivanti dall'utilizzo commerciale di una nave da 350 passeggeri.

¹ Stime effettuate dalle autorità italiane. Un'unità navale adibita al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale o lacuale - se pure in presenza di servizi che devono garantire una continuità e regolarità adeguata alla rotta interessata - è naturalmente soggetta ai fattori di stagionalità (bassa-media-alta), con attività ridotta in genere durante il periodo invernale da ottobre a maggio, e da una concorrenza ad intensità variabile, per cui l'utilizzo ottimale è stato quantificato verosimilmente in circa 220 giorni/anno. Il ricavo giornaliero, il cui valore è usualmente variabile, nel settore del trasporto pubblico locale, in dipendenza della richiesta e della continuità del servizio (che risente dei fattori di stagionalità e di frequenza dei viaggi), delle tariffe prestabilite, degli itinerari, dello stato di conservazione e manutenzione e dell'età dell'unità navale, ecc., è stato quantificato mediamente in 10 500 €/giorno, a fronte di un costo medio attualmente stimato in circa 4 000 €/giorno (per 365 giorni l'anno), e comprendente i costi di: equipaggio; combustibili; lubrificanti; manutenzione tecnica/safety management; assicurazioni; altre spese minori (ormeggi, materiali, provviste,..); imprevisti (circa il 15% del costo combustibili) trascurando, di massima, i costi per oneri finanziari/ammortamenti, in quanto la nave può essere considerata totalmente ammortizzata."

² Stime effettuate dalle autorità italiane. Si veda la nota a pie' di pagina precedente.

- (22) Inoltre secondo le autorità italiane l'aiuto previsto e il valore residuo delle unità navali da demolire saranno ben al di sotto del valore di sostituzione del bene, ovvero del valore di una nave nuova equivalente a quella demolita. Il costo di una nave nuova con una capacità di 350 passeggeri ha infatti un costo compreso tra 2,5 e 10 milioni di euro, a seconda che si tratti di nave adibita al solo trasporto di passeggeri o di nave per il trasporto combinato di passeggeri e veicoli.

2.8. Cumulo

- (23) L'aiuto non potrà essere cumulato con aiuti ricevuti in base ad altri regimi locali, regionali, nazionali o comunitari per coprire gli stessi costi ammissibili, in particolare per quanto riguarda le compensazioni per gli oneri di servizio pubblico.

2.9. Durata

- (24) Il regime riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2009.

2.10. Impegni assunti dalle autorità italiane

- (25) Le autorità italiane si sono impegnate a non dare in alcun modo esecuzione alla norma in questione fino a quando la Commissione non avrà formalizzato il proprio assenso al progetto di aiuto e a darvi applicazione nel rispetto delle modalità o degli eventuali limiti che questa vorrà indicare.
- (26) Una espressa "clausola di sospensione", a salvaguardia delle disposizioni del diritto comunitario, sarà, in ogni caso, inserita, nel Decreto di esecuzione da emanare, dal Ministero dei Trasporti, sentita la Conferenza di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.
- (27) Le autorità italiane hanno assicurato che gli aiuti previsti non saranno concessi alle società che hanno già beneficiato di un'analoga misura di aiuto e che sospenderà i pagamenti nei confronti delle imprese beneficiarie fino a che le stesse non avranno restituito altri incentivi indebitamente ricevuti in precedenza .

2.11. Effetti possibili dell'aiuto

- (28) Da uno studio condotto dall'Università Tecnica di Danimarca sul problema dell'influenza dell'età della nave sull'indice di sinistrosità annuale è risultato che, per i primi 7 – 8 anni di vita, la correlazione tra l'età della nave e la sua sinistrosità appare costante, ma poi cresce in modo esponenziale dal decimo anno in poi. Da tale studio si ricava che la sinistrosità di una nave di venti anni è tre volte superiore a quella di una nave di cinque anni.
- (29) La necessità di eliminare le navi sub-standard di più di venti anni, si basa sulla loro pericolosità per quanto riguarda la vita umana e l'ambiente marino, in quanto non sono più rispondenti ai canoni di sicurezza.

3. VALUTAZIONE DELLA MISURA

3.1. Esistenza di un aiuto

- (30) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, e salvo deroghe contemplate dal trattato stesso, 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.
- (31) Risorse statali La misura in oggetto stabilisce che i beneficiari selezionati riceveranno un contributo statale per il tramite del "fondo demolizioni". Lo Stato è responsabile per l'erogazione dei contributi finanziari in oggetto. La Commissione ne conclude che la misura comporta l'uso di risorse statali.
- (32) Vantaggio economico selettivo La misura di aiuto si applica esclusivamente alle imprese che gestiscono servizi di trasporto pubblico di persone effettuati per via marittima, fluviale o lacuale. Essa pertanto favorisce talune imprese o talune produzioni.
- (33) Distorsione della concorrenza ed incidenza sugli scambi tra gli Stati membri Allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto³. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁴.
- (34) In primo luogo, per quanto riguarda il trasporto marittimo, 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)⁵ ha liberalizzato il trasporto marittimo all'interno della Comunità.
- (35) In secondo luogo, per quanto riguarda la navigazione interna, l'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3921/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci o di persone per via navigabile in uno Stato membro⁶, ha liberalizzato l'accesso ai mercati del cabotaggio. Inoltre, l'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1356/96 del Consiglio dell'8 luglio 1996, riguardante regole comuni applicabili ai trasporti di merci o di persone per via navigabile tra Stati membri al fine di realizzare in tali trasporti la libera prestazione dei servizi⁷, ha liberalizzato l'accesso al mercato del trasporto internazionale per via navigabile.

³ Si veda in particolare la causa 730/79, *Philip Morris/Commissione*, Racc. 1980, pag. 2671, punto 11; la causa C-53/00 *Ferring*, Racc. 2001, pag. I-9067, punto 21; e la causa C-372/97, *Italia/Commissione*, Racc. 2004, pag. I-3679, punto 44.

⁴ Cfr. causa T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Commissione*, Racc. 1998, pag. II-717.

⁵ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

⁶ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 1.

⁷ GU L 175 del 13.7.1996, pag. 7.

- (36) Ciò premesso, la Commissione ritiene che il regime di aiuto notificato contenga elementi di aiuto di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e sia quindi, in linea di principio, vietato in forza di detto articolo, a meno che esso possa ritenersi compatibile con il mercato comune in virtù di una delle deroghe previste dal trattato o dal diritto derivato.

3.2. Base giuridica della valutazione

- (37) 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.
- (38) La Commissione ha adottato gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁸ (di seguito gli "orientamenti del 2004") che costituiscono il quadro giuridico per la valutazione degli aiuti per le navi adibite al trasporto marittimo. Gli "orientamenti del 2004" non si applicano tuttavia al trasporto per vie navigabili interne⁹. L'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune. La valutazione effettuata dalla Commissione nella presente decisione per quanto riguarda il trasporto per vie navigabili interne si fonda pertanto direttamente sull'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato.
- (39) A tal fine devono essere soddisfatte quattro condizioni: l'aiuto deve contribuire a un obiettivo di comune interesse, deve essere necessario e proporzionato a tale obiettivo e non deve incidere sugli scambi tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

3.3.1. L'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune

- (40) Per quanto riguarda il trasporto marittimo, gli "orientamenti del 2004" definiscono l'impostazione e i criteri per l'autorizzazione degli aiuti di Stato nel settore in oggetto. L'aiuto in questione dovrebbe avere, tra l'altro, l'obiettivo di migliorare il trasporto marittimo, rendendolo sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente.
- (41) Il regime di aiuto italiano non è inteso a rinnovare la flotta destinata alla navigazione locale marittima e interna, quanto piuttosto a avviare un processo che permetterà di migliorare il livello della sicurezza e della tutela dell'ambiente, ritirando dal mercato un gran numero di navi a rischio.
- (42) Negli ultimi anni i gravi incidenti che hanno coinvolto navi trasporto passeggeri e merci hanno provocato molti morti e danni di enorme entità all'ambiente, evidenziando la necessità di migliorare la sicurezza dei passeggeri trasportati e la protezione dell'ambiente mediante l'eliminazione delle unità obsolete.

⁸ Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

⁹ Cfr. punto 2.1 degli "orientamenti del 2004".

- (43) Anticipando le scadenze e incoraggiando la demolizione delle navi di oltre 20 anni di età, anziché la loro vendita a altri Stati membri o a paesi terzi, il regime italiano contribuisce inoltre a rendere i mari più sicuri anche al di fuori delle acque della Comunità.
- (44) Favorire la demolizione delle navi obsolete rientra tra gli obiettivi generali riconosciuti dalla politica marittima della Comunità, illustrata nella comunicazione della Commissione dal titolo "Verso una politica marittima dell'Unione: una visione europea degli oceani e dei mari"¹⁰ e nel libro verde della Commissione per una migliore demolizione delle navi¹¹.
- (45) È interesse della Comunità che gli Stati membri adottino provvedimenti che riducono capacità inquinanti e a rischio. Benché il presente regime riguardi solo un numero limitato di navi obsolete in un singolo Stato membro, è chiaro che ogni demolizione di navi pericolose contribuisce al conseguimento dell'obiettivo ultimo di avere mari più sicuri.
- (46) Inoltre gli aiuti erogati nell'ambito del regime possono agevolare il finanziamento di navi e contribuire quindi al rinnovo della flotta comunitaria. In questo senso l'aiuto contribuisce al rinnovamento della flotta battente bandiera italiana¹².
- (47) Anche per quanto riguarda il trasporto per navigazione interna il miglioramento della sicurezza costituisce un obiettivo generale della politica comune dei trasporti¹³. La navigazione interna costituisce un modo di trasporto efficiente, sicuro e rispettoso dell'ambiente e incrementarne l'uso è in linea con gli obiettivi della politica ambientale e dei trasporti. Sono necessari tuttavia investimenti continui per l'innovazione e la modernizzazione per mantenere una situazione di preminenza in questi ambiti. I livelli di sicurezza della navigazione interna, per quanto esemplari, possono essere ulteriormente migliorati mediante una serie di interventi, tra i quali la demolizione delle navi obsolete e al disotto degli standard richiesti.
- (48) Poiché gli aiuti di stato saranno concessi a condizione che la demolizione avvenga in un paese membro dell'OCSE, i costi saranno più elevati e i profitti inferiori a quanto avviene di solito nei casi di demolizione di navi. L'aiuto è pertanto necessario per compensare la perdita di reddito e garantire una demolizione delle navi corretta dal punto di vista ecologico.
- (49) La Commissione è dell'opinione che l'aiuto contribuisca a conseguire un obiettivo di interesse comune nei settori del trasporto marittimo e della navigazione interna.

¹⁰ COM(2006) 275 definitivo.

¹¹ COM(2007) 269 definitivo.

¹² Si veda la decisione della Commissione, del 20 dicembre 2006, relativa al regime di aiuti a cui la Francia ha dato esecuzione ai sensi dell'articolo 39 CA del codice generale delle imposte — Aiuto di Stato C 46/2004 (ex NN 65/2004), GU L 112 del 30.4.2007, punto 170.

¹³ Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", COM(2001) 370 del 12.9.2001; comunicazione della Commissione - Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, COM (2006) 314 del 22.6.2006; comunicazione della Commissione sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne "NAIADES" - *Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne*, COM (2006) 6 del 17.1.2006.

3.3.2. *L'aiuto è necessario*

- (50) Senza compensazione della perdita di reddito, le società di navigazione marittima e interna non sarebbero incentivate a demolire le navi obsolete ancora in circolazione, che potrebbero divenire ancora più pericolose.
- (51) La Commissione ritiene che l'aiuto sia necessario per conseguire l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei passeggeri nella navigazione marittima e interna.

3.3.3. *L'aiuto è proporzionato e non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse*

- (52) Sulla base delle informazioni di cui alla precedente sezione 2.7, la Commissione ritiene la misura di aiuto proporzionata, tenendo conto in primo luogo del fatto che l'intensità di aiuto media è pari al 17% del valore di una nave passeggeri¹⁴ nuova con una capacità di 350 posti e, in secondo luogo, considerando che l'aiuto previsto dovrebbe verosimilmente attestarsi al di sotto dei profitti annui netti generabili dalle navi che saranno demolite. Senza compensazioni per la perdita di reddito netto annuo generato dalla nave, è probabile che la maggior parte degli armatori non procederebbe alla demolizione. Nella maggior parte dei casi l'aiuto sarà limitato al minimo necessario per avere un effetto incentivante.
- (53) In questo senso il fatto che l'importo dell'aiuto sia direttamente proporzionale al numero di passeggeri trasportati riflette in modo adeguato il collegamento tra la misura di aiuto e gli obiettivi di sicurezza¹⁵ come pure il costo di sostituzione che l'armatore deve sostenere per demolire la nave.
- (54) La Commissione rileva inoltre che l'aiuto è destinato esclusivamente ai servizi locali di navigazione marittima e in acque interne. Le imbarcazioni adibite nel trasporto diverso da quello locale sono pertanto escluse dal regime in questione. Come spiegato alla sezione 2.4, molti servizi di trasporto locale interessati dalla misura sono soggetti a oneri di trasporto pubblico. Alla Commissione risulta che gli oneri in questione, e pertanto la domanda globale gestita dalle imprese interessate nel settore cui fa riferimento il regime, siano rimasti sostanzialmente stabili negli ultimi anni. Risulta infine alla Commissione che gli operatori interessati e i loro concorrenti non siano colpiti da problemi di sovraccapacità strutturale, come peraltro si evince dal fatto che navi obsolete siano ancora in servizio.

¹⁴ La media è calcolata tenendo conto del prezzo di una nave nuova in grado di trasportare 350 passeggeri (e adibita al solo trasporto di passeggeri) pari a 2,5 milioni di euro e quello della stessa nave adibita anche al trasporto di veicoli, pari a 10 milioni di euro, come indicato al punto 22.

¹⁵ Nella decisione 2002/868/CE 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, GU L 307 dell'8.11.2002, pag. 49 e nella decisione N 54/06, del 7 febbraio, Italia, Aiuti finalizzati a promuovere e ad accelerare l'eliminazione delle navi cisterna a scafo singolo e ad ammodernare la flotta, GU C 187 del 10.8.2007, pag. 1, la Commissione ha accettato un aiuto alla demolizione calcolato sulla base della portata lorda, ovvero la capacità di trasporto autorizzata di una nave a pieno carico. Essa 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. Questo sistema di calcolo, tuttavia, non è adatto nel caso di trasporto di passeggeri.

- (55) Nella misura in cui l'importo dell'aiuto è significativamente al di sotto dei costi di sostituzione delle navi demolite e non sussiste un problema di sovraccapacità strutturale, l'impatto sulla concorrenza è a priori limitato. Il potenziale impatto negativo sugli scambi è ulteriormente limitato dal fatto che la rete italiana di navigazione interna non è collegata a quella di altri Stati membri della Comunità.
- (56) La Commissione rileva che le condizioni e le procedure per la concessione dell'aiuto di cui alla sezione 2.5 sono adeguate per garantire l'applicazione del principio di trasparenza e non discriminazione. La misura di aiuto non opera alcuna distinzione tra armatori italiani e di altri Stati membri. La Commissione rileva anche che non vi sono atti legislativi comunitari o italiani che impongano l'obbligo di ritirare tali navi dal mercato.
- (57) Infine, è escluso qualsiasi cumulo dell'aiuto con altri regimi di aiuto, in particolare per quanto riguarda le compensazioni per gli oneri di servizio pubblico. Qualora le navi demolite in applicazione del presente regime di aiuto siano soggette a oneri di servizio pubblico, si terrà conto dei fondi erogati in virtù del presente regime per calcolare l'importo definitivo per gli oneri di servizio pubblico. L'amministrazione italiana garantisce che l'aiuto previsto non sarà erogato a società che abbiano già beneficiato di aiuti illegali, a meno che non li abbiano restituiti.
- (58) La Commissione è del parere che l'aiuto sia proporzionato all'obiettivo previsto e non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

4. DECISIONE

- (59) La Commissione ha di conseguenza deciso di considerare l'aiuto compatibile con il disposto dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito Internet http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm. La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti
Direzione A
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Bruxelles
Fax: 0032 (0)2 2964104

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione

Jacques BARROT
Vice presidente