

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 19 de enero de 2005

relativa a la ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder en favor de las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl, empresas del grupo De Tomaso

[notificada con el número C(2005) 40]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2006/260/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Visto el Acuerdo sobre el espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 18 de diciembre de 2002, Italia notificó a la Comisión un plan de ayudas regionales en favor de las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl. El 4 de febrero de 2003, la Comisión solicitó información complementaria. Italia pidió, el 12 de marzo y el 22 de abril, una prórroga del plazo que se le había concedido para responder. Italia facilitó dicha información por carta de 26 de mayo de 2003.
- (2) Por carta de 24 de julio de 2003, la Comisión informó a Italia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, primer párrafo, del Tratado CE con respecto a esta ayuda.
- (3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones.
- (4) La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.

- (5) Italia presentó sus comentarios en el momento de incoarse el procedimiento, el 13 de octubre de 2003. El 6 de febrero de 2004, la Comisión solicitó aclaraciones a Italia y el 17 de febrero se celebró una reunión entre los servicios de Comisión, las autoridades italianas y representantes de la empresa interesada. Por carta de 23 de abril de 2004, Italia facilitó información complementaria. El 30 de abril de 2004, el ministro de Actividades Productivas italiano remitió a la Comisión una carta en la que solicitaba la rápida solución del asunto en cuestión. La Comisión respondió a dicha carta el 18 de junio de 2004.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (6) La ayuda prevista se concedería a las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl, pertenecientes al grupo De Tomaso (en lo sucesivo, «De Tomaso»). En la actualidad De Tomaso fabrica, en cantidad muy limitada, automóviles deportivos de elevadas prestaciones. Según Italia, De Tomaso se inscribe en la categoría de pequeñas y medianas empresas de acuerdo con la definición que de ellas se da en el Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas ⁽³⁾ (en lo sucesivo, «el Reglamento PYME»).
- El proyecto*
- (7) De Tomaso planea abrir en un emplazamiento no acondicionado un nuevo centro de producción en el que, una vez finalizado, se podrá realizar:

⁽¹⁾ DO C 227 de 23.9.2003, p. 2.
⁽²⁾ Véase la nota a pie de página 1.

⁽³⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 33, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 364/2004 (DO L 63 de 28.2.2004, p. 22).

a) el montaje final de aproximadamente 40 000 unidades al año del modelo Simbir, un vehículo todoterreno fabricado por el constructor de vehículos de motor ruso UAZ;

b) la fabricación de cerca de ocho mil unidades al año del modelo Vallengunga, una berlina deportiva, así como de 300 unidades al año del modelo Pantera, un automóvil deportivo de lujo.

El proyecto se pondrá en marcha en cuanto la Comisión autorice la ayuda, habiéndose previsto que los trabajos finalicen en el año 2006. La fabricación de automóviles comenzará en 2005.

(8) El proyecto debería llevarse a cabo en Italia, en la localidad de Cutro, en Calabria, región subvencionable con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado, hasta un límite máximo regional del 50% en equivalente bruto de subvención (*) (EBS) durante el período 2000-2006.

(9) Según Italia, el proyecto cumple el requisito de movilidad: De Tomaso está considerando los emplazamientos alternativos de Timisoara (Rumania) para el modelo Simbir y de Módena (Italia) para los modelos Vallengunga y Pantera. La inversión en Timisoara se llevaría a cabo en un emplazamiento nuevo, mientras que en Módena la inversión se destinaría a ampliar las instalaciones actuales de De Tomaso, en las que ahora se fabrica, en cantidades muy limitadas, el modelo Guarà, un automóvil deportivo de elevadas prestaciones.

(10) De acuerdo con lo indicado en la notificación, De Tomaso ha previsto invertir un importe nominal de 218 760 000 euros (206 912 337 euros en valores actualizados, tomando 2003 como año de referencia y un 5,06% como índice de actualización (4)). Las autoridades italianas han considerado subvencionable todo el importe de la inversión.

Base jurídica e importe de la ayuda

(11) La ayuda notificada se ha concedido, con la condición de que la Comisión la apruebe, a dos empresas pertenecientes a De Tomaso, con arreglo a un plan dividido en dos fases. La primera subvención directa, por un importe nominal de 9 519 817 euros, en favor de UAZ Europa srl se aprobó en abril de 2001, mientras que la segunda, por un importe de 168 490 000 euros, en favor de la empresa, Società Consortile De Tomaso srl, se aprobó en agosto de 2002. Las subvenciones se abonarían en el período 2004-2008. La ayuda se inscribe dentro de los regímenes de ayuda aprobados por la Comisión (5) previstos en la Ley «*Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese*» (en lo sucesivo, Ley 488/1992) y en la Ley «*Misure di razionalizzazione della finanza pubblica*» (en lo sucesivo, Ley 662/1996).

(12) Puesto que las dos subvenciones se refieren al mismo proyecto, las autoridades italianas las notificaron conjun-

tamente. En total, la ayuda a De Tomaso ascendería, en términos nominales, a 178 008 817 euros (155 640 104 euros en valor actualizado, tomando 2003 como año de referencia y un 5,06% como índice de actualización). La intensidad de la ayuda notificada por Italia es de un 75,22% EBS

(13) Según Italia, no se ha concedido al proyecto ninguna otra ayuda o financiación comunitaria.

Razones para incoar el procedimiento

(14) En su decisión de incoar el procedimiento de 23 de julio de 2003, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la condición de PYME de De Tomaso. La Comisión expresó asimismo dudas sobre varios elementos del análisis coste/beneficio (ACB), en concreto sobre los siguientes:

a) la «comparabilidad» de los proyectos previstos para el emplazamiento preferido y para los alternativos;

b) la comparación de los costes de inversión efectuada en el ACB;

c) la comparación de los costes de funcionamiento, fundamentalmente de los costes laborales y de transporte al extranjero, efectuada en el ACB.

III. COMENTARIOS DE ITALIA

(15) Italia envió sus comentarios sobre la incoación del procedimiento el 13 de octubre de 2003. Con posterioridad facilitó a la Comisión más información y documentos en la reunión celebrada el 17 de febrero de 2004 y por cartas de 23 y 30 de abril de 2004.

(16) Por lo que se refiere a la naturaleza de PYME de De Tomaso, Italia proporcionó información detallada sobre la estructura de su accionariado así como sobre informes financieros de la empresa Alejandro S.A. y un extracto del testamento del señor De Tomaso.

(17) En cuanto a la «comparabilidad» de los proyectos previstos, respectivamente, en el emplazamiento preseleccionado y en los alternativos, Italia sostiene en primer lugar que para comparar los proyectos se tomaron producciones idénticas, en cantidades idénticas, la misma combinación de productos y precios iguales. La diferencia con las inversiones necesarias en los emplazamientos alternativos puede explicarse por el carácter específico de la ubicación preferida, que es semejante al de la Italia septentrional desde el punto de vista de los costes laborales y las disposiciones legislativas en materia social, de seguridad y de protección del medio ambiente, pero que carece de mano de obra cualificada y de una tradición industrial sólida.

(18) Según Italia, la situación en los emplazamientos alternativos es muy diferente: en Módena se dispone de una mano de obra sumamente cualificada, ya que existe una nutrida red de proveedores y fabricantes de vehículos de motor. En Timisoara existe mano de obra cualificada a un precio inferior al que habría que pagar en Cutro. Además, Timisoara cuenta con ventajas de tipo logístico para la producción del modelo Simbir.

(*) Error material: en equivalente neto de subvención no en equivalente bruto de subvención.

(4) El índice del 5,06% es el que figura en el marcador de las ayudas estatales – índices de referencia y de actualización aplicables a partir del 1 de agosto de 1997, y corresponde al de 2002, año de la notificación (véase http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

(5) Decisión de la Comisión, de 12 de julio de 2000, de no plantear objeciones en el asunto N 715/99, publicada en el DO C 278 de 30.9.2000, p. 26.

- (19) Italia hace hincapié en el valor estratégico del proyecto de Cutro para el desarrollo industrial de la zona. En este contexto, las opciones tecnológicas elegidas para Cutro ponen de manifiesto que lo que se pretende es construir una estructura productiva avanzada, dotada de las técnicas y equipos más innovadores, para que la propia De Tomaso pueda realizar actividades de investigación y desarrollo. Los proyectos previstos en los emplazamientos alternativos optan en cambio por soluciones tecnológicas más tradicionales.
- (20) Teniendo en cuenta estas consideraciones, Italia sostiene que la petición de la Comisión de que se comparen proyectos idénticos es una equivocación y puede inducir a error ya que obligaría a comparar soluciones «hipotéticas», que no estarían basadas en las verdaderas intenciones de la empresa que realiza las inversiones.
- (21) Italia aduce asimismo que una comparación «operación por operación» por lo que se refiere a las inversiones en las soluciones alternativas, tal como solicita la Comisión que se haga en el ACB, no es factible porque exigiría el desarrollo total de los proyectos alternativos, lo que De Tomaso sólo podría hacer una vez elegido el emplazamiento.
- (22) Sin embargo, Italia remitió nuevas informaciones, más pormenorizadas, en las que se comparaban las inversiones que habría que realizar en Cutro y en los emplazamientos alternativos para el prensado, la soldadura y la pintura de los automóviles deportivos (Cutro con respecto a Módena) y para el montaje final y la pintura del modelo Simbir (Cutro con respecto a Timisoara).
- (23) Según Italia, muchas de las inversiones previstas en Cutro no serían necesarias si se optara por el emplazamiento alternativo, porque las operaciones de que se trata (pintura y prueba de los motores) podrían efectuarlas terceros o porque se podría alquilar para realizarlas alguna de las instalaciones disponibles (una pista de pruebas en los alrededores de Módena). Por lo que atañe a la pintura de los automóviles deportivos, Italia presentó una estimación de lo que costaría montar un nuevo tren de pintura en Módena, para demostrar que pintar los vehículos en las instalaciones de Módena resultaría menos costoso que hacerlo fuera de ellas, lo que aumentaría ligeramente la desventaja de Cutro. En cuanto al banco de pruebas de motores, Italia hace notar que las instalaciones de Cutro permitirían a De Tomaso desarrollar asimismo versiones específicas de los motores para las futuras producciones.
- (24) En lo que respecta a los aspectos de funcionamiento del ACB, Italia explica que la diferencia constatada en cuanto a las necesidades de mano de obra respectivas se debe en parte a un error cometido en dicho análisis, ya que en la solución alternativa se infravaloró el número de directivos y empleados no adscritos a la producción manual y, en parte, al hecho de que en Módena se necesitaría menos mano de obra, puesto que la pintura podría realizarse fuera de las instalaciones. Teniendo en cuenta estos dos factores, Italia concluye que en las soluciones alternativas la mano de obra necesaria sería similar.
- (25) En cuanto a los costes de transporte al extranjero, Italia proporcionó información y documentación actualizada sobre los del modelo Simbir a partir de Timisoara, según las cuales éstos no serían más elevados desde Cutro que desde el emplazamiento alternativo de Timisoara.
- (26) Por último, Italia señala que la empresa de que se trata se ve perjudicada por la larga duración del procedimiento.

IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

- (27) La medida notificada por Italia en favor de De Tomaso constituye una ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. En efecto, la ayuda sería financiada por el Estado o mediante fondos estatales. Además, dicha ayuda supone un porcentaje considerable de la financiación del proyecto y podría falsear la competencia en la Comunidad, confiriendo a De Tomaso una ventaja con respecto a las empresas competidoras que no reciben ayudas. Finalmente, en el mercado de los vehículos de motor se producen numerosos intercambios comerciales entre los Estados miembros. Italia no cuestiona este hecho.
- (28) El artículo 87, apartado 2, del Tratado establece los tipos de ayuda compatibles con el mercado común. Teniendo en cuenta la naturaleza y el objetivo de la ayuda, así como la ubicación geográfica de la empresa, el proyecto evaluado no puede acogerse a lo dispuesto en las letras a), b) y c) del citado apartado. El artículo 87, apartado 3, enumera otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión constata que el proyecto debería llevarse a cabo en la región de Calabria, que puede recibir ayudas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra a), de hasta un 50% del límite regional en equivalente neto de subvención (ENS) en el caso de las grandes empresas ⁽⁶⁾.
- (29) En opinión de la Comisión, el beneficiario de la ayuda evaluada es De Tomaso, es decir, el grupo compuesto por las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl, a las cuales se concedería la ayuda. La actividad que De Tomaso se propone llevar a cabo consiste en diseñar y fabricar vehículos de motor: por consiguiente, esta empresa forma parte de la industria del automóvil a efectos de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor ⁽⁷⁾ (en lo sucesivo, las «Directrices del sector de los vehículos de motor»), que se aplican al proyecto en cuestión puesto que la ayuda se notificó a la Comisión antes del 1 de enero de 2003.

⁽⁶⁾ De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento PYME, cuando las PYME lleven a cabo proyectos de inversión en zonas que reúnan las condiciones para acogerse a una ayuda regional establecidas en el artículo 87, apartado, letra a), del Tratado, la intensidad máxima de la ayuda, fijada en el mapa aprobado por la Comisión, podrá aumentarse en 15 puntos porcentuales en EBS, siempre que la intensidad neta total no sea superior al 75%.

⁽⁷⁾ DO C 279 de 15.9.1997, p. 1 y DO C 368 de 22.12.2001, p. 10.

- (30) Tanto el coste total del proyecto como la cuantía de la ayuda superan los umbrales de notificación establecidos en las Directrices del sector de los vehículos de motor. Estos umbrales son: a) en el caso del coste total del proyecto, 50 millones de euros y b) en el del importe bruto de la ayuda concedida al proyecto, independientemente de que se trate de una ayuda estatal o de ayudas procedentes de instrumentos comunitarios, 5 millones de euros. Al notificar la ayuda prevista en favor de De Tomaso, Italia ha cumplido lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (31) De conformidad con las Directrices del sector de los vehículos de motor, la Comisión debe verificar que la ayuda concedida sea al mismo tiempo necesaria para ejecutar el proyecto y proporcional a la gravedad de los problemas que pretende resolver. Ambos criterios, el de necesidad y el de proporcionalidad, deben cumplirse para que la Comisión autorice una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.
- (32) Con arreglo al punto 3.2, letra a), de las Directrices del sector de los vehículos de motor, para demostrar la necesidad de una ayuda regional el beneficiario de la ayuda debe demostrar claramente que cuenta con una alternativa viable económicamente para la implantación de su proyecto. Si el proyecto consiste en la modernización y racionalización de un establecimiento ya existente o si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o ya existente, puede acoger la inversión de que se trate, la empresa se verá obligada a llevar a cabo su proyecto en la instalación preferida por ella, incluso sin recibir ayuda. Por consiguiente, no se puede autorizar una ayuda regional en favor de un proyecto que no suponga movilidad geográfica.
- (33) En el presente asunto, la alternativa geográfica a Cutro para llevar a cabo el proyecto consistiría en montar el modelo Simbir en Timisoara (Rumania) y fabricar los modelos Vallelunga y Pantera en Módena (Italia). A juicio de la Comisión, Italia ha aportado en apoyo de estas afirmaciones suficientes pruebas documentales, entre las que figuran estudios de viabilidad referidos a los emplazamientos alternativos, planos y esquemas, así como indicaciones de posibles proveedores de equipos.
- (34) Habida cuenta de la naturaleza de la inversión (proyecto en un emplazamiento no acondicionado, es decir en un emplazamiento completamente nuevo) y sobre la base de la documentación recibida, la Comisión considera que el proyecto presenta elementos de movilidad y que se dispone de un emplazamiento alternativo válido.
- (35) De conformidad con lo dispuesto en el punto 3.2, letra b), de las Directrices del sector de los vehículos de motor, la Comisión determina si los costes previstos para los elementos móviles del proyecto son o no subvencionables. Además de acuerdo con lo establecido en la letra c) de ese mismo punto 3.2, la Comisión debe velar por que la medida de ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales que pretende solucionar. A tal fin se utilizará un ACB.
- (36) En dicho análisis se comparan, por lo que atañe a los elementos móviles, los costes que deberá sufragar el inversor para llevar a cabo su proyecto en la región preferida con los que soportaría si realizara un proyecto idéntico en una ubicación alternativa. De ese modo es posible determinar las desventajas específicas de la región asistida. La Comisión autorizará las ayudas regionales hasta el límite de las desventajas regionales que genere el hecho de que la inversión se realice en el lugar utilizado para la comparación.
- (37) Según lo dispuesto en el punto 3.2, letra c), de las Directrices del sector de los vehículos de motor, el análisis de las desventajas operativas del emplazamiento de Cutro con respecto a Timisoara y Módena abarca un período de cinco años dado que el proyecto se llevaría a cabo en un emplazamiento todavía no acondicionado. El período de referencia utilizado en el análisis presentado por Italia es el 2005-2009, es decir, el trienio (*) siguiente al inicio de la producción, tal como se prevé en el Anexo I de las Directrices del sector de los vehículos de motor. El análisis notificado señala una desventaja neta, en términos de costes, de 158 248 977 euros, en valor actualizado, del emplazamiento de Cutro con respecto a los emplazamientos alternativos. Por consiguiente, «la intensidad de la desventaja regional» del proyecto sería del 76,48% (8).
- (38) Como punto preliminar, de carácter técnico, la Comisión observa que en el ACB presentado por Italia se indica que el año de referencia utilizado para actualizar las cifras pertinentes es 2003. En realidad el año exacto es 2002, esto es, el año en el que la ayuda prevista se notificó a la Comisión. Dado que el índice de actualización aplicado es el correcto, el de 2002 (5,06%), no es necesario corregir el año de referencia, puesto que no altera en modo alguno los cocientes y las cifras pertinentes.
- (39) Por lo que se refiere a los aspectos sustanciales del ACB, la Comisión recurrió a la ayuda de un perito independiente, especialista en el sector de los vehículos de motor, para valorar las informaciones facilitadas por Italia. La evaluación confirmó las dudas expresadas en la decisión de incoar el procedimiento a propósito de la «comparabilidad» de los proyectos de Cutro y del emplazamiento alternativo. Las razones que llevaron a esta conclusión se exponen en los considerandos 40 a 63.

(*) Error material: quinquenio no trienio.

(8) Índice de desventaja regional = $\frac{\text{Inversiones}}{\text{Desventaja neta en términos de costes}}$ (ambas en valor actualizado).

En el presente asunto, la inversión asciende a 206 912 337 euros [véase el considerando 10].

Índice de desventaja regional = $\frac{158\,248\,977}{206\,912\,337} = 76,48\%$

- (40) Tal como observó en su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión ha interpretado con coherencia la disposición relativa a los «proyectos idénticos», contenida en las Directrices del sector de los vehículos de motor, llegando a la conclusión de que debe tratarse de proyectos referidos a la producción de vehículos automóviles comparables, en cantidades comparables y fabricados mediante procesos de producción comparables. En general, la Comisión admite que puedan existir diferencias entre proyectos llevados a cabo en emplazamientos diferentes, por ejemplo en cuanto al nivel de calidad del producto final o al diverso grado de automatización de las instalaciones en función de los costes laborales. Sin embargo, la Comisión no admite que se comparen proyectos sustancialmente diferentes, esto es, cuando en un emplazamiento vayan a realizarse cuantiosas inversiones en maquinaria y equipo que no se realizarán para la producción correspondiente en la ubicación elegida para la comparación.
- (41) En el presente asunto, las informaciones facilitadas por Italia no han permitido a la Comisión comparar totalmente los costes de inversión. La propia Italia, en sus comentarios sobre la decisión de incoar el procedimiento, observó que en el caso de las inversiones en las soluciones alternativas no era posible, a efectos del ACB, realizar una comparación «operación por operación», tal como exige la Comisión. En efecto, según las informaciones facilitadas por Italia, los proyectos en el emplazamiento preferido, esto es en Cutro, y en los emplazamientos alternativos de Módena y Timisoara son sustancialmente distintos por lo que se refiere a los aspectos tecnológicos de las inversiones y a su grado de diferenciación vertical.
- (42) Teniendo en cuenta estas limitaciones, la Comisión analizó la información de que disponía para intentar comprender las razones subyacentes en las diversas opciones de inversión y verificar si la importante diferencia en los costes de inversión era aceptable en el contexto del ACB. En su evaluación, la Comisión no cuestiona el hecho de que los proyectos puedan ser sumamente diferentes de uno a otro emplazamiento como consecuencia, por ejemplo, de la elección de opciones industriales diferentes. Sin embargo, la Comisión debe asegurarse de que el ACB constituya un instrumento importante a la hora de evaluar la desventaja específica del emplazamiento preferido, lo que sólo es posible si los proyectos son comparables.
- (43) La Comisión señala en primer lugar que los costes de inversión en Cutro superan considerablemente los de los emplazamientos alternativos, en lo que respecta a terreno, edificios y construcciones, maquinaria y equipo, herramientas y moldes así como utillaje de proveedores. En cuanto a los costes del terreno y los edificios, la Comisión observa que la diferencia reflejada en el ACB (41 530 657 euros de Cutro frente a los 10 084 237 euros del emplazamiento alternativo) podría justificarse, por un lado, porque en Rumania los gastos relativos a estas partidas son mucho menores que en Italia y, por otro, porque De Tomaso posee en Módena el terreno y parte de los edificios necesarios para el proyecto.
- (44) En cuanto a la maquinaria y equipo, las herramientas y moldes y el utillaje de los proveedores, De Tomaso debería en gran parte adquirirlos nuevos tanto en Cutro como en los emplazamientos alternativos. En el caso de estos gastos, que normalmente se realizan a través de adquisiciones internacionales, las notables diferencias de costes (165 381 681 euros en Cutro frente a 75 624 552 euros en el emplazamiento alternativo) sólo pueden explicarse por el hecho de que en Cutro el proyecto prevea niveles de automatización más elevados y una mayor integración vertical.
- (45) La Comisión examinó las informaciones de que disponía para verificar si esas diferencias de costes estaban justificadas por las condiciones específicas de los diversos emplazamientos y eran compatibles con las normas sobre comparación previstas para el ACB.
- (46) La Comisión observa que Italia atribuye la diferencia de costes de Cutro con respecto a Timisoara fundamentalmente a unos costes laborales más elevados (para reducir la mano de obra se ha previsto una mayor automatización) y al mayor rigor de las disposiciones legislativas en materia social, de seguridad o de protección del medio ambiente (para cumplir esas disposiciones se necesitan equipos más modernos y más complejos). La diferencia de costes de Cutro con respecto a Módena se deriva sobre todo de la menor cualificación de la mano de obra (para compensar la carencia de habilidades manuales es necesario aumentar la automatización) y a la falta de una red consolidada de proveedores (lo que hace necesario una estructura más vertical).
- (47) La Comisión admite que estos factores pueden contribuir al incremento de los costes de inversión, pero no cree que puedan explicar la considerabilísima diferencia de costes encontrada.
- (48) En primer lugar, en el caso de un fabricante de pequeñas cantidades, como De Tomaso, la automatización puede contribuir a reducir la necesidad de mano de obra sólo de manera limitada: habitualmente las inversiones destinadas a la automatización sólo son convenientes cuando se trata de una producción grande o grandísima. En efecto, la solución Cutro difícilmente permitiría reducir la mano de obra necesaria con respecto a las soluciones alternativas: según las cifras indicadas en el ACB, en 2009 habría 786 trabajadores en Cutro frente a 685 en Módena y Timisoara tomadas conjuntamente. Teniendo en cuenta incluso la existencia de una estructura vertical más acentuada en Cutro (lo que se traduce en un mayor número de trabajadores para las operaciones realizadas dentro de la fábrica), resulta evidente que la mayor automatización a duras penas permite ahorros en términos de personal.

- (49) En segundo lugar, aunque es cierto que en Italia las disposiciones legales en materia social, de seguridad y de protección del medio ambiente son más rigurosas que en Rumania y, por lo tanto, pueden exigir mayores inversiones, este factor se ha sobrevalorado. Cuando los fabricantes de automóviles deciden invertir a medio o largo plazo no se limitan a examinar la legislación vigente sino que también suelen analizar sus posibles modificaciones. En el caso de Rumania, la convergencia de sus normas con las de Europa Occidental parece razonable a medio plazo, más aún si se tiene en cuenta su probable adhesión a la Unión Europea.
- (50) En tercer lugar, no siempre es necesaria una mayor automatización para compensar la falta de cualificación de la mano de obra. De hecho, ocurre con frecuencia lo contrario: para el funcionamiento y el mantenimiento de las máquinas automáticas es necesaria una mano de obra cualificada, mientras que trabajadores menos cualificados pueden utilizar más fácilmente maquinarias más simples.
- (51) Por último, es verdad que la falta de una red consolidada de proveedores puede conducir a un mayor grado de integración vertical y, por lo tanto, a la exigencia de mayores inversiones, pero toda inversión suplementaria justificada por tales motivos debería estar directamente relacionada con la falta de proveedores, actuales o previstos, para las operaciones de que se trate. No es esto lo que se desprende, sin embargo, del presente asunto.
- (52) Por ejemplo, en sus comentarios sobre la decisión de incoar el procedimiento, Italia sostiene que realizar fuera del emplazamiento de Módena las operaciones de pintura de los automóviles deportivos no aumenta artificialmente la desventaja de Cutro. En apoyo de esta afirmación, Italia facilitó una estimación de los costes de funcionamiento e inversión necesarios para pintar los vehículos dentro del emplazamiento de Módena según la cual la incidencia de esta modificación en el ACB era muy limitada y tendía a acentuar la desventaja de Cutro. Sin embargo, los costes de inversión para el taller de pintura de Módena serían notablemente inferiores a los previstos para Cutro (4,5 millones de euros frente a 6,3 millones), dado el menor grado de automatización. De ello se desprende que la mayor cuantía de las inversiones para el taller de pintura de Cutro no se puede atribuir a la falta de una red consolidada de proveedores, sino que más bien es consecuencia de las diferentes opciones tecnológicas elegidas para los emplazamientos alternativos.
- (53) Un razonamiento análogo se aplica a la pista de pruebas de Cutro. Si bien es cierto que en el emplazamiento alternativo de Módena De Tomaso podría alquilar alguna instalación ya existente para probar sus automóviles deportivos, en Timisoara no hay instalaciones de este tipo para probar el modelo Simbir. En efecto, Italia declara que el modelo Simbir se probaría en carreteras normales de los alrededores del emplazamiento rumano. No obstante, en Cutro se ha previsto una inversión específica para construir pistas especiales para probar el modelo Simbir.
- (54) La Comisión observa además que, en este asunto, no se pueden hacer valer otros factores que justifiquen un mayor grado de automatización de un emplazamiento con respecto a otro. Invertir en la automatización se justifica con frecuencia por el gran volumen de la producción, lo que no sucede en el caso de De Tomaso, que fabricaría en pequeñas cantidades tanto en Cutro como en los emplazamientos alternativos. De la misma manera, en estos últimos los niveles de calidad serían idénticos.
- (55) Por todo lo expuesto anteriormente, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las considerabilísimas diferencias en los costes de inversión entre Cutro y los emplazamientos alternativos sólo pueden explicarse por el hecho de que los proyectos comparados son de una naturaleza muy diferente. En apoyo de tal conclusión cabe citar la detallada descripción de las inversiones proporcionada por Italia en relación con algunas operaciones.
- (56) En efecto, las informaciones más recientes muestran que el proyecto de Cutro consiste en un modernísimo sistema de producción totalmente automatizado, concebido para una producción abundante, mientras que el proyecto alternativo se basa en un bajo nivel de automatización y en una producción pequeña. Los ejemplos que se proporcionan a continuación son indicativos de la diferente naturaleza de los proyectos comparados:
- a) para el montaje del modelo Simbir en Cutro se ha previsto una inversión de otros dos millones de euros en una sección muy mejorada y totalmente robotizada para la instalación de los parabrisas. De ordinario, sólo se opta por esta maquinaria frente a los procesos de instalación manual cuando la producción es muy abundante, netamente superior a las 50 000 unidades previstas en el proyecto de que se trata. No se ha previsto ninguna inversión de este género en Timisoara;
 - b) del mismo modo, en el montaje del modelo Simbir en Cutro se utilizarían robots para instalar los salpicaderos, montar las partes frontales y los paneles del techo y colocar los asientos y puertas. No se ha previsto maquinaria de este tipo en Timisoara;
 - c) para el prensado y la soldadura de los automóviles deportivos en Cutro se ha previsto una costosa instalación de corte con láser, mientras que ninguna inversión análoga está prevista en Módena;
 - d) las inversiones en Cutro incluyen una costosa unidad metrológica, dotada de un sistema de medida basado en coordenadas tanto para el chasis de los vehículos como para los subcomponentes. Ninguna inversión análoga se ha previsto en el emplazamiento alternativo;
 - e) en Cutro se han previsto sistemas muy complejos para controlar la calidad de las mercancías recibidas, lo que es contrario a la práctica habitual de dejar dicho control a la responsabilidad de los proveedores. La solución alternativa no contempla esta posibilidad;

- f) los planes de inversión para Cutro incluyen un sistema informático centralizado para el control y el diagnóstico en las cadenas de montaje. No se ha previsto un sistema similar para la solución alternativa, aunque los productos finales deban responder a idénticos niveles de calidad;
- g) la solución Cutro incluye inversiones para la instalación de un centro de formación permanente, dotado de infraestructuras multimedia, accesible asimismo al personal de los proveedores. Un centro análogo no está previsto para la solución alternativa;
- h) la inversión en Cutro incluye un banco de pruebas de motores. Esta instalación permitiría a De Tomaso realizar pruebas normalizadas de la producción, proceder a la puesta a punto de los motores y llevar a cabo actividades de investigación con los motores (de gasolina en los automóviles deportivos y diésel en el modelo Simbir) adquiridos a proveedores exteriores y montados en los automóviles en Cutro. En la solución alternativa, De Tomaso encargaría esas pruebas normalizadas y la puesta a punto de los motores a terceros, empresas independientes (en Módena) o al suministrador de los motores (en Timisoara), sin que se hayan previsto actividades de investigación y desarrollo.
- (57) Habida cuenta de todos estos elementos, la Comisión considera que los costes de inversión previstos en Cutro para maquinaria y equipos, herramientas y moldes y utillaje de proveedores, son excesivos y no comparables con los costes de inversión de la solución alternativa. Sobre la base de la información de que dispone, y con la ayuda de un perito independiente, especialista en el sector automovilístico, la Comisión estima que las diferencias objetivas entre las ubicaciones alternativas, en términos de existencia de una red de proveedores, de costes laborales, de disposiciones legales y de cualificación de la mano de obra podrían justificar una desventaja de Cutro con respecto a las soluciones alternativas de un 25%. En consecuencia, la Comisión considera que los costes de las inversiones en maquinaria y equipos, herramientas y moldes y utillaje de los proveedores que pueden considerarse subvencionables en Cutro ascienden a 94 530 690 euros ⁽⁹⁾ y no a 165 381 681 euros como comunicó Italia.
- (58) Por lo que se refiere a la mencionada estimación de los costes subvencionables, la Comisión señala en primer lugar que su objetivo no es decidir qué inversiones se deben efectuar en Cutro, sino determinar si las inversiones que De Tomaso tiene previsto efectuar son comparables, a los efectos de las Directrices del sector de los vehículos de motor, con las inversiones que se efectuarían en los emplazamientos alternativos y si, por lo tanto, dichos costes son subvencionables. En segundo lugar, la Comisión observa que no ha tenido ocasión de realizar una comparación más pormenorizada entre los proyectos alternativos, ya que Italia sostiene que esa comparación no es posible. Por consiguiente, la Comisión ha debido basarse en las informaciones disponibles.
- (59) Así pues, la Comisión considera que el importe total de los costes subvencionables del proyecto asciende a 136 061 346 euros ⁽¹⁰⁾ en valor actualizado. En consecuencia, para calcular la desventaja regional de Cutro únicamente se ha tenido en cuenta el citado importe. Esta modificación hizo que la desventaja por los costes de inversión y otros gastos subvencionables se redujera de 89 757 129 euros a 18 906 138 euros ⁽¹¹⁾.
- (60) La Comisión también ha examinado la comparación de los costes de funcionamiento efectuada por Italia en el ACB con los comentarios realizados por la propia Italia a propósito de la decisión de incoar el procedimiento. Por lo que se refiere a la necesidad de mano de obra, la Comisión acepta la rectificación efectuada por Italia relativa al número de directivos y empleados no adscritos a la producción manual en la solución alternativa. Sin embargo, la Comisión observa que el aumento del número de empleados no se incluyó correctamente en el ACB para calcular los costes laborales. En efecto, en la solución alternativa el número de empleados indicado en el ACB para 2009 es de 642, mientras que en la documentación justificativa figura la cifra de 685. La Comisión considera correcta esta segunda cifra y ha adaptado en consecuencia el ACB. Los costes laborales totales en la solución alternativa aumentan, por lo tanto, de 23 448 521 euros a 28 526 739 euros, y la desventaja relativa a esta partida de gastos se reduce en 5 078 218 euros (62 658 707 euros en lugar de 67 736 925 euros).
- (61) En cuanto a los costes de transporte al extranjero, la Comisión acepta la corrección introducida por Italia, que reduce a 745 269 euros la desventaja relativa al importe total de tales costes (inicialmente, Italia calculó esa desventaja en 754 916 euros).
- ⁽⁹⁾ Costes subvencionables para terrenos, edificios y construcciones (41 530 657 euros) [véase el considerando 45] + costes subvencionables para maquinaria y equipo, herramientas y moldes y utillaje de los proveedores (94 530 690 euros) [véase el considerando 59] = 136 061 346 euros.
- ⁽¹¹⁾ Compensación de cada desventaja en términos de costes de inversión en maquinaria y equipos, herramientas y moldes y utillaje de los proveedores similares a los costes subvencionables calculados para esta partida (94 530 690 euros) [véase el considerando 59] – costes de estas partidas en el emplazamiento alternativo (75 624 552 euros) [véase el considerando 46] = 18 906 138 euros.
- ⁽⁹⁾ (Inversiones en maquinaria y equipos, herramientas y moldes así como utillaje de los proveedores en el emplazamiento alternativo) x (1+ índice de desventaja de Cutro) = 75 624 552 [véase el considerando 46] x 1,25 = 94 530 690.

- (62) Las modificaciones introducidas en el análisis coste/beneficio se traducen en unos resultados en términos de coste/beneficio diferentes de los notificados por Italia. El ACB corregido indica en relación con los costes netos una desventaja de Cutro de 82 310 114 euros ⁽¹²⁾ en valores de 2003 (frente al importe notificado de 158 248 977 euros). De ello resulta un índice de desventaja del 60,49% ⁽¹³⁾ (frente al índice del 76,48% notificado inicialmente).
- (63) Por último, según lo establecido en el punto 3.2, letra d), de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor, la Comisión ha examinado la cuestión del ajuste, que consiste en incrementar la intensidad de la ayuda autorizada como incentivo adicional para que los inversores inviertan en la región en cuestión. Resulta evidente que como consecuencia de la inversión De Tomaso aumentará enormemente su capacidad productiva, dado que sus niveles de producción actuales son, cuanto menos, bajos. En cumplimiento de las Directrices del sector de los vehículos de motor, el índice de desventaja regional resultante del ACB se ha reducido, por lo tanto, en un 1% (incidencia «elevada» sobre los competidores, para un proyecto de inversión en una región a la que se aplica el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado). El porcentaje definitivo es, por consiguiente, del 59,49% EBS, inferior al límite máximo regional del 50% en equivalente neto de subvención (ENS) aplicable a las grandes empresas en Calabria (límite máximo que, para el proyecto en cuestión, corresponde a un 73,83% EBS) y, con mayor razón, a las PYME. Puesto que en todos los casos el índice de desventaja regional del proyecto es inferior al límite máximo regional del 73,83% EBS, no resulta necesario establecer si De Tomaso es una PYME.

V. CONCLUSIONES

- (64) La Comisión considera compatible con el mercado común la ayuda regional que Italia tiene previsto conceder a De Tomaso para el proyecto en cuestión, puesto que no supera una intensidad de ayuda del 59,49% EBS de los costes subvencionables. La Comisión estima que los

costes subvencionables para el proyecto de que se trata ascienden a 136 061 346 euros en valores de 2003 (y un índice de actualización del 5,06%). Por lo tanto, la Comisión considera compatible con el mercado común la ayuda regional que Italia tiene previsto conceder a De Tomaso para el proyecto en cuestión en la medida en que dicha ayuda no supera la suma de 80 949 501 euros en equivalente bruto de subvención (a los valores de 2003 y con un índice de actualización del 5,06%).

- (65) Cualquier otra ayuda estatal en favor de los proyectos de inversión en cuestión es incompatible con el mercado común,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder a las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl es compatible con el mercado común con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado, hasta un importe máximo de 80 949 501 euros en equivalente bruto de subvención en valores de 2003 y con un índice de actualización del 5,06%.

Artículo 2

Cualquier otra ayuda estatal adicional a la mencionada en el artículo 1 que Italia prevea conceder a las empresas Società Consortile De Tomaso srl y UAZ Europa srl para el proyecto en cuestión, será incompatible con el mercado común.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 19 de enero de 2005.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión

⁽¹²⁾ 18 906 138 euros (costes de inversión [véase el considerando 61]) + 62 658 707 euros (costes de funcionamiento [véase el considerando 62]) + 745 269 (costes de transporte [véase el considerando 63]) = 82 310 114 euros.

⁽¹³⁾ $\frac{\text{Desventaja neta en términos de costes}}{\text{Inversión}} = \frac{82\,310\,114 \text{ euros}}{136\,061\,346 \text{ euros}} = 60,49\%$ (véase el considerando 61 para los nuevos costes de inversión, previa modificación