

AIDES D'ÉTAT — ITALIE**Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2 — Aide C 48/03
(ex N 791/02) — De Tomaso Cutro**

(2003/C 227/02)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 23 juillet 2003 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des Aides d'État
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 296 12 42.

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ**Procédure**

Le projet d'aide a été notifié le 18 décembre 2002. La Commission a adressé une demande d'informations complémentaires le 4 février, à laquelle l'Italie a répondu le 4 juin.

Description

Les bénéficiaires de l'aide sont deux entreprises, Società Consortile De Tomaso srl et UAZ Europa srl, qui appartiennent au groupe De Tomaso. De Tomaso envisage d'investir environ 219 millions d'euros dans une nouvelle usine de production à Cutro (Calabre, Italie). Une fois terminée, l'usine réalisera le montage final d'un véhicule tout terrain (le «Simbir») fabriqué par le constructeur automobile russe UAZ et produira une berline sport (le «Vallelunga») et un modèle sport de luxe (le «Pantera»).

De Tomaso envisage également les sites de Timisoara (Roumanie) pour le modèle Simbir et de Modène (Italie) pour les modèles Vallelunga et Pantera. Les investissements à Timisoara seraient réalisés sur un site entièrement nouveau, tandis qu'à Modène, ils consisteraient en l'expansion d'une usine existante de De Tomaso.

L'aide prévue s'élève, en valeur nominale, à 178 millions d'euros (en équivalent-subvention brut), avec une valeur actualisée de 155,64 millions d'euros (en équivalent-subvention brut). L'intensité de l'aide serait de 75,22 % en équivalent-subvention brut. La Calabre est une région qui relève de l'article 87, paragraphe 3, point a), pour laquelle le plafond régional est fixé à 50 % en équivalent-subvention net (environ 74 % en équivalent-subvention brut).

Appréciation

Selon l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile, les aides régionales à l'investissement accordées aux constructeurs automobiles doivent être à la fois nécessaires à la réalisation du projet et proportionnées à la gravité des problèmes qu'elles doivent contribuer à résoudre. Les principaux doutes de la Commission concernent la proportionnalité de l'aide. À ce stade, la Commission n'est pas totalement convaincue que le handicap régional indiqué (à savoir, le handicap en termes de coûts lié à la réalisation du projet à Cutro) soit justifié. Il n'est pas exclu que l'aide compense de manière excessive le handicap régional réel.

D'après l'Italie, De Tomaso réaliserait moins d'investissements sur les autres sites qu'à Cutro. Ainsi, aucun atelier de peinture, circuit d'essai ou banc d'essai de moteurs ne seraient construits à Modène et seules des opérations de montage de base seraient réalisées à Timisoara. Par conséquent, les coûts d'investissement à Cutro sont supposés être plus élevés que sur les autres sites. Il en va de même pour les coûts salariaux, car les opérations supplémentaires menées à Cutro nécessiteront un plus grand nombre de travailleurs. Ces deux facteurs ajoutent au handicap régional de Cutro.

La Commission doute que l'analyse coûts-bénéfices compare les coûts qu'un investisseur supporterait pour réaliser le projet dans la région en question avec ceux qu'il supporterait pour un projet *identique* sur un site différent. Par conséquent, il est impossible pour l'heure de déterminer les handicaps spécifiques de la région assistée concernée. En plus des doutes qu'elle nourrit sur la question de la proportionnalité, la Commission a demandé des précisions sur le statut de PME du groupe.

Conclusion

La Commission a donc décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

TEXTE DE LA LETTRE

«La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane riguardo alla misura di aiuto in oggetto, ha deciso d'iniziare il procedimento previsto all'articolo 88, paragrafo 2 del Trattato CE.

1. PROCEDIMENTO

1. Con lettera del 18 dicembre 2002, le autorità italiane hanno notificato un piano di erogazione di aiuti regionali alla Società Consortile De Tomaso srl e all'UAZ Europa srl. Il 4 febbraio 2003 la Commissione ha sollecitato informazioni supplementari. Dopo aver chiesto la proroga del termine di risposta, dal previsto 12 marzo al 22 aprile 2003, le autorità italiane hanno inviato informazioni con lettera datata 26 maggio 2003, registrata il 4 giugno 2003.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA E DEL SUO BENEFICIARIO

2. L'aiuto previsto andrebbe a favore della Società Consortile De Tomaso srl e dell'UAZ Europa srl, facenti parte del gruppo De Tomaso (denominato in appresso «la De Tomaso»). La De Tomaso produce un numero molto limitato di vetture sportive di prestazioni elevate. Secondo la notifica, la De Tomaso rientra tra le piccole e medie imprese ⁽¹⁾.

Il progetto

3. La De Tomaso intende aprire un nuovo stabilimento di produzione in un sito vergine, che quando sarà completamente installato avrà la capacità di effettuare:
 - a) l'assemblaggio finale di circa 40 000 unità all'anno del modello Simbir, un fuoristrada prodotto dal costruttore russo di autoveicoli UAZ;
 - b) la produzione di circa 8 000 unità all'anno del modello Vallenga, una berlina sportiva, e di 300 unità all'anno del modello Pantera, una vettura sportiva di lusso.

Secondo i piani, il progetto avrà inizio nel 2003 (in subordine all'autorizzazione dell'aiuto di Stato da parte della Commissione) e sarà completato nel 2006. La produzione delle vetture comincerà nel 2005.

4. Il progetto verrà attuato a Cutro (regione Calabria, Italia). La Calabria è una regione ammissibile ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), per un massimale di aiuti a finalità regionale del 50 % per il periodo 2000-2006.

⁽¹⁾ Come definite nell'Allegato I del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese (GU L 10 del 13.1.2001, p. 33).

5. Secondo le autorità italiane, il progetto ha carattere di mobilità: la De Tomaso sta esaminando le ubicazioni alternative di Timisoara, in Romania, per il modello Simbir, e di Modena, in Italia, per i modelli Vallenga e Pantera. A Timisoara l'investimento riguarderebbe un sito vergine, mentre a Modena l'investimento consisterebbe nell'ampliare l'attuale stabilimento della De Tomaso, che al momento produce un numero molto limitato di automobili del modello Guará, una vettura sportiva di prestazioni elevate.

6. Secondo quanto indicato nella notifica, la De Tomaso intende investire un importo nominale di 218,76 milioni di euro (206,91 milioni di euro secondo valori attualizzati, calcolati assumendo il 2003 come anno di base e al tasso di sconto del 5,06 %). Le autorità italiane hanno ritenuto ammissibile l'intero ammontare dell'investimento.

Base giuridica e importi dell'aiuto

7. L'aiuto notificato è stato accordato, in subordine all'approvazione dal parte della Commissione, in favore di due società di proprietà della De Tomaso e in due fasi. La prima sovvenzione, in favore dell'UAZ Europa srl, è stata approvata nell'aprile 2001 per l'importo nominale di 9,51 milioni di euro, mentre la seconda sovvenzione, in favore della Società Consortile De Tomaso srl, è stata approvata nell'agosto 2002 per l'importo nominale di 168,49 milioni di euro. Le sovvenzioni sarebbero versate nel periodo 2004-2008. L'aiuto verrebbe concesso nell'ambito dei piani, approvati, previsti in due testi giuridici: la legge 488/92 e la legge 662/96, «Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese» ⁽²⁾.
8. Poiché le due sovvenzioni riguardano il medesimo progetto, le autorità italiane le hanno notificate in contemporanea. In totale, l'aiuto alla De Tomaso ammonterebbe quindi, in termini nominali, a 178 milioni di euro (155,64 milioni di euro secondo valori attualizzati, calcolati assumendo il 2003 come anno di base e al tasso di sconto del 5,06 %). L'intensità dell'aiuto notificato dalle autorità italiane è del 75,22 % in equivalente sovvenzione netta.
9. Secondo quanto indicato nella notifica, al progetto non è stato attribuito nessun altro aiuto o finanziamento comunitario.

3. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

10. A norma dell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, nella decisione d'iniziare il procedimento vengono delineate in sintesi le pertinenti questioni di fatto e di diritto, si presenta la valutazione preliminare della Commissione sul carattere di aiuto della misura proposta e si espongono i dubbi riguardo alla compatibilità di tale misura con il mercato comune.

⁽²⁾ Decisione della Commissione, del 12 luglio 2000, di non sollevare obiezioni sul caso n. 715/99, pubblicata nella GU C 278 del 30 settembre 2000.

11. In questa fase del procedimento, secondo la Commissione la misura in oggetto costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del Trattato CE. Tale misura verrebbe finanziata dallo Stato o mediante risorse statali; inoltre, poiché essa copre una considerevole percentuale del finanziamento del progetto, potrebbe distorcere la concorrenza all'interno della Comunità, conferendo un vantaggio alla De Tomaso rispetto alle altre società che non ricevono aiuti. Infine, il mercato degli autoveicoli è caratterizzato da estesi scambi tra gli Stati membri.
12. All'articolo 87, paragrafo 2 del Trattato CE sono elencati alcuni tipi di aiuti compatibili con il Trattato CE. Considerati la natura e l'intento dell'aiuto in oggetto e l'ubicazione geografica dell'impresa, all'aiuto in questione non si applicano le lettere a), b) e c) del suddetto paragrafo. Al paragrafo 3 del medesimo articolo 87 sono indicate altre forme di aiuti che si possono considerare compatibili con il mercato comune. La Commissione osserva che il progetto sarà attuato nella regione Calabria, la quale è ammissibile ai fini dell'assistenza a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), per un massimale regionale del 50 % in equivalente sovvenzione netta.
13. La Commissione considera che il beneficiario dell'aiuto in questione è De Tomaso, il gruppo che include le imprese Società Consortile De Tomaso srl e UAZ Europa s.r.l., che riceveranno gli aiuti. Secondo le autorità italiane, De Tomaso rientra tra le piccole e medie imprese ai sensi della definizione enunciata nel regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese (in appresso «il regolamento PMI») ⁽³⁾.
14. A norma dell'articolo 4, paragrafo 3 del regolamento PMI, quando una PMI intraprende un progetto d'investimento in una regione ammessa al beneficio degli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del Trattato, l'intensità dell'aiuto può superare il massimale degli aiuti all'investimento a finalità regionale, stabilito nella mappa approvata dalla Commissione, sino a 15 punti percentuali al lordo, purché l'intensità totale netta dell'aiuto in favore del progetto non superi il 75 %.
15. All'Allegato I del regolamento PMI è indicato che, perché un'impresa sia considerata PMI, deve risultare che, nell'ultimo esercizio contabile annuale già approvato, essa:
 - aveva meno di 250 dipendenti e
 - aveva realizzato:
 - un fatturato annuo non superiore a 40 milioni di euro, oppure
 - un totale di bilancio annuo non superiore a 27 milioni di euro,
 - e doveva essere in possesso del requisito d'indipendenza. Sono imprese indipendenti quelle che non appartengono, per il 25 % o più del loro capitale o dei diritti di voto, a un'unica impresa o congiuntamente a più imprese non rispondenti alla definizione di PMI.
16. Secondo le informazioni fornite dall'Italia, tra i beneficiari dell'aiuto la Società Consortile la De Tomaso srl è di proprietà per l'80 % della De Tomaso Modena SpA (proprietari in parti uguali di questo 80 % sono Alejandro De Tomaso e la holding Alejandro SA) e per il 20 % è di proprietà dell'UAZ Europa srl (i proprietari di questa percentuale sono per il 90 % Alejandro De Tomaso e per il 10 % Marco Berti). Inoltre, né Alejandro De Tomaso né Marco Berti risultano essere proprietari di altre imprese nel settore degli autoveicoli.
17. Secondo le informazioni fornite dall'Italia, alla fine del 2001 il totale dei dipendenti delle imprese Società Consortile De Tomaso srl, De Tomaso Modena SpA, Alejandro SA e UAZ Europa srl era inferiore a 250 ⁽⁴⁾. Inoltre, l'Italia ha informato che, nel 2001, il fatturato e il bilancio sommati delle imprese Società Consortile De Tomaso srl, De Tomaso Modena SpA e UAZ Europa srl erano inferiori rispettivamente a 40 e 27 milioni di euro.
18. Tuttavia, l'Italia non ha fornito informazioni sulla struttura proprietaria e sui rendiconti finanziari dell'impresa Alejandro SA. Per tale motivo, in questa fase la Commissione dubita che la De Tomaso possa esser considerata una PMI. Per poter accertare la natura di PMI della De Tomaso, la Commissione deve essere informata sulla struttura proprietaria e sui rendiconti finanziari dell'impresa Alejandro SA, per l'esercizio 2001. Inoltre, se sono già stati resi pubblici, la Commissione dovrebbe conoscere anche i rendiconti finanziari per l'esercizio 2002 di tutte le società appartenenti alla De Tomaso. In aggiunta, la Commissione necessita delucidazioni sulla nuova struttura proprietaria del gruppo in seguito alla recente scomparsa del signor De Tomaso.
19. Le imprese beneficiarie dell'aiuto, che appartengono alla De Tomaso, fabbricano e assemblano automobili: la De Tomaso fa quindi parte del settore industriale degli autoveicoli, ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica (in appresso «la disciplina automobili») ⁽⁵⁾.
20. Il costo totale del progetto e l'importo dell'aiuto sono entrambi superiori alle soglie stabilite nella disciplina automobili ai fini della notifica. Queste soglie sono: i) per il costo totale del progetto, un massimo di 50 milioni di euro, ii) per l'importo lordo totale per il progetto, come aiuto di Stato o aiuto proveniente da strumenti comunitari, un massimo di 5 milioni di euro. Di conseguenza, il progetto doveva essere notificato e valutato secondo le norme della disciplina automobili.
21. Entrambe le soglie sono raggiunte nel caso in oggetto. Quindi, notificando l'aiuto proposto in favore della De Tomaso, le autorità italiane hanno rispettato le disposizioni dell'articolo 88, paragrafo 3 del Trattato.

⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, p. 33.

⁽⁴⁾ La holding Alejandro SA non aveva dipendenti, né l'avevano la Società Consortile De Tomaso srl e l'UAZ Europa srl, che intendevano assumere personale all'inizio del progetto. La società De Tomaso Modena SpA aveva 26 dipendenti al 31 dicembre 2001.

⁽⁵⁾ GU C 279 del 15.9.1997.

22. Secondo la disciplina automobili, la Commissione deve accertare che l'aiuto concesso sia al tempo stesso necessario per attuare il progetto e proporzionale alla gravità dei problemi che intende risolvere. Entrambi questi criteri, la necessità e la proporzionalità, devono risultare soddisfatti perché la Commissione autorizzi un aiuto di Stato nel settore dell'industria automobilistica.
23. Secondo il punto 3.2.a) della disciplina automobili, per dimostrare la necessità di un aiuto regionale il beneficiario dell'aiuto deve addurre chiare prove secondo le quali, per il suo progetto, egli dispone di un'ubicazione alternativa valida sotto il profilo economico. Se all'interno del gruppo non vi fosse nessun altro sito industriale, nuovo o già installato, atto a ricevere l'investimento in questione, l'impresa sarebbe costretta, anche senza ricevere un aiuto, ad attuare il suo progetto nell'unico stabilimento disponibile. Di conseguenza, non si può autorizzare un aiuto regionale in favore di un progetto che non presenti mobilità geografica.
24. Le autorità italiane ritengono che un'alternativa geografica valida per il progetto, rispetto al sito di Cutro, consisterebbe nell'assemblare il modello Simbir a Timisoara (Romania) e nel produrre i modelli Vallenga e Pantera a Modena (Italia).
25. A sostegno dell'asserzione secondo cui la De Tomaso potrebbe attuare il progetto Simbir in Romania, le autorità italiane hanno fornito copie probanti dei contatti avutisi nel 1999 e nel 2000 tra la De Tomaso e un'agenzia di consulenza immobiliare in Romania, intesi a trovare un'ubicazione adeguata. Come siti possibili per l'investimento, erano state indicate Arad e Timisoara. Le autorità italiane hanno presentato anche il piano di un possibile sito a Timisoara, con il preventivo di un'impresa edilizia, relativo ai fabbricati necessari. Infine, le autorità italiane hanno presentato il preventivo di un'impresa di tecnica automotiva, riguardante un impianto di verniciatura da installare nel sito romeno.
26. A sostegno dell'asserzione secondo cui la De Tomaso poteva produrre i modelli Vallenga e Pantera in Romania, le autorità italiane hanno fornito documentazione sugli stabilimenti già installati, oltre a prove secondo le quali, per accogliere l'accresciuta capacità, era possibile espandere lo stabilimento su terreni già di proprietà della De Tomaso.
27. Considerata la natura dell'investimento (progetto in un sito vergine, ossia in un sito completamente nuovo) e in base alla documentazione ricevuta, la Commissione ritiene che il progetto presenti mobilità e che vi sia un'ubicazione alternativa valida.
28. Nel settore automobilistico non sono consentiti aiuti regionali ai fini dell'ammodernamento e della razionalizzazione, che in genere non hanno carattere di mobilità. Tuttavia, il progetto in questione riguarda uno stabilimento di produzione completamente nuovo, in un sito vergine, ed è quindi considerato ammissibile ai fini degli aiuti regionali.
29. Secondo il punto 3.2.b) della disciplina automobili, i costi ammissibili sono definiti nell'ambito del regime regionale che si applica alla regione assistita in questione. Nel caso in oggetto, le autorità italiane hanno ritenuto ammissibili gli investimenti dell'importo di 206,91 milioni di euro (al valore netto attuale).
30. Secondo il punto 3.2.c) della disciplina automobili, la Commissione deve accertare che l'aiuto previsto sia proporzionato all'entità dei problemi regionali che intende risolvere. A tale scopo, ci si serve del metodo dell'analisi costi/benefici (in appresso, «ACB»).
31. Nell'ACB si comparano, per quanto riguarda gli elementi di mobilità, i costi che un investitore dovrebbe sostenere per attuare il progetto rispettivamente nella regione in questione e in un'ubicazione diversa. In tal modo, è possibile determinare gli svantaggi specifici della regione assistita in questione. La Commissione autorizza gli aiuti regionali entro il limite degli svantaggi regionali che ne risulterebbero se l'investimento fosse destinato allo stabilimento che serve per la comparazione.
32. Secondo il punto 3.2.c) della disciplina automobili, nell'ACB gli svantaggi operativi del sito di Cutro rispetto a Timisoara e Modena, vengono valutati sull'arco di cinque anni, dato che il progetto sarebbe attuato in un sito vergine. Il periodo di riferimento dell'ACB presentata è il 2005-2009, ossia per tre anni con decorrenza dall'inizio della produzione, nel rispetto del punto 3.3. dell'Allegato I della disciplina automobili. L'ACB notificata mostra uno svantaggio netto, in termini di costi, di 161,50 milioni di euro, secondo valori attualizzati, per quanto riguarda l'ubicazione a Cutro, rispetto alle ubicazioni alternative. Di conseguenza, «l'intensità dell'handicap regionale» del progetto sarebbe del 78,05 %.
33. Dopo aver valutato i dati figuranti nell'ACB trasmessale, la Commissione fa notare che, per poter giungere alla decisione definitiva, le sono necessarie altre informazioni. In questa fase, la Commissione ha dubbi sul numero di elementi che contribuiscono a configurare l'handicap regionale del progetto nel sito di Cutro. I dubbi della Commissione vengono esposti qui di seguito.
34. Per consentire il raffronto tra i costi d'investimento, le autorità italiane hanno presentato una ripartizione particolareggiata dei costi a Cutro e nei siti alternativi. La Commissione constata che i costi d'investimento ammonterebbero a 218,76 milioni di euro a Cutro ed a 90,50 milioni di euro nei siti alternativi (59,90 a Timisoara e 30,60 a Modena).
35. La Commissione dubita peraltro che il raffronto sia stato effettuato prendendo in considerazione progetti identici, come è prescritto nella disciplina automobili. Progetti identici sono quelli relativi alla produzione di autoveicoli comparabili, in quantitativi comparabili, inclusa la comparabilità dei processi di produzione. Di solito, la Commissione ammette che possa esservi qualche differenza tra progetti attuati in siti diversi, per quanto riguarda per esempio i livelli qualitativi del prodotto finale oppure i diversi gradi di automazione degli stabilimenti in funzione dei costi del lavoro.

36. Tuttavia, la Commissione non può ammettere che siano comparati progetti sostanzialmente diversi. Progetti sostanzialmente diversi sono, per esempio, quelli riguardanti la produzione di autoveicoli considerevolmente diversi o per i quali ingenti investimenti in attrezzature e macchinari sarebbero attuati in un'unica ubicazione, senza prevedere investimenti per la corrispondente produzione nel sito di riferimento utilizzato per la comparazione. Il fatto che, in un'ubicazione specifica, la produzione pertinente possa essere affidata all'esterno, non significa che i costi d'investimento per quella produzione non siano sostenuti nella regione in questione. Se nell'ACB non si tiene conto di questi costi d'investimento, il raffronto tra le regioni non mostra gli autentici svantaggi regionali.
37. Per quanto riguarda l'ACB notificata dalle autorità italiane, la Commissione non può, in questa fase del procedimento, accertare gli handicap regionali dovuti ai costi d'investimento, in quanto i progetti nella soluzione prescelta ed in quella alternativa sono sostanzialmente differenti.
38. In particolare, nell'alternativa Cutro il progetto comprende, tra i costi d'investimento, la costruzione di un impianto di verniciatura per 20 000 autovetture all'anno del modello Simbir (le altre 20 000 vetture all'anno sarebbero fornite, già verniciate, dall'UAZ), per un costo indicato a 27,5 milioni di euro, e la costruzione di un altro impianto di verniciatura per 6 000 autovetture all'anno, per un costo indicato a 6,3 milioni di euro.
39. Nella soluzione alternativa, le autorità italiane hanno incluso costi d'investimento di 12 milioni di euro per un impianto di verniciatura per 20 000 unità all'anno del modello Simbir a Timisoara. L'importo considerevolmente più elevato dei costi d'investimento a Cutro è dovuto al grado considerevolmente più elevato di automazione dello stabilimento, ai sistemi di controllo centralizzato e alle norme ambientali più severe.
40. A Modena, tuttavia, per i modelli Vallengunga e Pantera non si costruirebbe un impianto di verniciatura. Secondo le autorità italiane, il motivo è che a Modena si potrebbe affidare la verniciatura a imprese specializzate esterne. La Commissione dubita che una simile differenza tra i progetti consenta di determinare l'handicap regionale nel sito di Cutro.
41. In questa fase, gli altri costi d'investimento non sembrano direttamente comparabili con le soluzioni alternative. Per esempio, la soluzione Cutro prevede, per i modelli Vallengunga e Pantera, investimenti rispettivamente di 2,25 milioni di euro per una pista di collaudo e di 4,25 milioni di euro per un banco di prova per motori. Secondo le informazioni fornite, non sembra che siano previsti investimenti analoghi per l'alternativa di Modena.
42. Per chiarire questi punti, la Commissione dovrebbe esporre di un raffronto minuzioso tra i costi d'investimento per gli edifici, i macchinari e le attrezzature, nonché per gli utensili e gli stampi, tra Cutro e Timisoara per il modello Simbir e tra Cutro e Modena per i modelli Vallengunga e Pantera. Nelle comparazioni si dovrebbero indicare, operazione per operazione, le soluzioni adottate nei siti alternativi.
43. Per quanto riguarda il raffronto tra i costi operativi, la Commissione nota che, così come per i costi d'investimento, le sostanziali differenze tra le due soluzioni non permettono di verificare gli handicap regionali. In questa fase della procedura, la Commissione ha dubbi riguardo alle voci specifiche relative non soltanto ai costi del lavoro nelle opzioni alternative, ma anche ai costi di trasporto all'estero del modello Simbir. Altri aspetti dell'ACB potrebbero necessitare una revisione quando verranno fornite le cifre riguardanti progetti comparabili.
44. Per quanto riguarda la manodopera prevista, tra le due opzioni dell'alternativa la differenza è considerevole: prendendo come esempio l'anno 2009, a Cutro sarebbero necessari 784 lavoratori, rispetto a 597 nei siti alternativi (209 a Modena e 388 in Romania).
45. La Commissione dubita che sia giustificata una simile differenza nell'entità della manodopera necessaria. Anzitutto, come già si è detto, i progetti indicati nella notifica non sono comparabili, perché a Cutro è previsto un numero maggiore di operazioni rispetto ai siti alternativi (per esempio la verniciatura dei modelli Vallengunga e Pantera, operazioni più complesse di assemblaggio per il modello Simbir). In secondo luogo, benché i macchinari e le attrezzature per il modello Simbir siano notevolmente più automatizzati a Cutro che a Timisoara, l'entità della manodopera prevista sarebbe inferiore soltanto in misura marginale: per esempio, l'ACB indica come necessarie per la verniciatura del modello Simbir 6 ore a Cutro e 6 ore e mezzo a Timisoara, nonostante la molto maggiore automazione dell'impianto di verniciatura a Cutro. Ne consegue che, forse, nell'ACB sono stati sottovalutati i costi della manodopera a Cutro.
46. Per quanto riguarda i costi di trasporto all'estero del modello Simbir, l'ACB mostra che la soluzione Cutro presenterebbe un handicap di 3,96 milioni di euro, secondo valori attualizzati. In base alle stime fornite, i costi unitari di trasporto da Cutro verso località italiane sarebbe inferiore di meno del 20 % rispetto alla soluzione Timisoara. Inoltre, i costi di trasporto da Cutro verso, per esempio, Francia e Germania, sarebbero più elevati rispettivamente del 45 % e del 74 % rispetto ai costi da Timisoara verso le medesime destinazioni. Le autorità italiane sostengono che queste differenze si spiegano perché, secondo le previsioni, la domanda del modello Simbir in Italia sarà concentrata nelle regioni settentrionali (il che riduce il vantaggio dell'ubicazione a Cutro) e perché i costi al chilometro per il trasporto di autoveicoli sono più bassi in partenza dal sito romeno.
47. In base alle informazioni disponibili, la Commissione dubita che nell'ACB siano presentati correttamente i costi dei trasporti all'estero con partenza dai due siti alternativi. In particolare, le autorità italiane non hanno fornito documentazione probante dei costi stimati dei trasporti dai siti alternativi verso i vari mercati di destinazione.

48. Come ultimo punto dell'ACB, la Commissione osserva che l'anno di riferimento per l'attualizzazione delle cifre pertinenti dovrebbe essere l'anno della notifica, il 2002, e non il 2003 sul quale si sono basate le autorità italiane. Tuttavia, poiché il tasso di sconto applicato è, giustamente, quello del 2002 (5,06 %), cambiando l'anno di riferimento non si modificano in misura significativa le cifre pertinenti.
49. Infine, ai sensi del punto 3.2.d) della disciplina automobili, nella sua analisi la Commissione esamina la questione dell'aggiustamento («top-up»), mediante il quale si tiene conto dell'espansione o riduzione di capacità, durante il periodo dell'investimento, per quanto riguarda la produzione dell'autoveicolo in questione. Un aumento dell'intensità dell'handicap regionale risultante dall'ACB è autorizzato a condizione che l'investimento non aggravi i problemi di capacità dell'industria automobilistica. All'inverso, l'intensità dell'handicap regionale risultante dall'ACB si riduce se l'aiuto proposto è tale da aggravare, potenzialmente, la sovraccapacità di tale settore industriale. Poiché il progetto comprende l'investimento in un sito vergine nell'unica unità produttiva dell'impresa, è chiaro che al completamento del progetto la capacità della De Tomaso risulterà maggiorata. Di conseguenza, «l'intensità dell'handicap regionale» risultante dall'ACB si ridurrà dell'1 %.

4. DECISIONE

50. In base alle considerazioni sin qui esposte, la Commissione, agendo ai sensi del procedimento stabilito all'articolo 88, paragrafo 2 del Trattato CE, chiede all'Italia di presentare osservazioni e di fornire tutte le informazioni utili per consentire di valutare l'aiuto in oggetto. Il termine imposto a tale scopo è di un mese, con decorrenza dalla data alla quale l'Italia avrà ricevuto la presente lettera.
51. La Commissione chiede alle autorità italiane di trasmettere immediatamente una copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.
52. La Commissione tiene a rammentare all'Italia che l'articolo 88, paragrafo 3 del Trattato CE ha effetto sospensivo. Inoltre, la Commissione richiama l'attenzione dell'Italia sull'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, a norma del quale ogni aiuto illegale può formare oggetto di una procedura di recupero presso il beneficiario.»

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE

Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection

(2003/C 227/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Date d'adoption de la décision: 24.6.2003

État membre: Danemark

Numéro de l'aide: N 141/03

Titre: Mesures de défense temporaires en faveur de la construction navale

Objectif: Aide au fonctionnement dans le secteur de la construction navale

Base juridique: Lov om midlertidig kontraktbetinget driftsstøtte til bygning af visse skibstyper

Intensité ou montant de l'aide: 6 % maximum de la valeur contractuelle, budget de 575 millions de DKK (77,5 millions d'euros)

Durée: Du 1^{er} janvier 2003 au 31 mars 2004

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Titre: Crédits d'impôt en faveur des investissements en dehors des zones éligibles à la dérogation de l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité [article 62, paragraphe 1, point c)], dernières deux phrases, de la loi du 27 décembre 2002, n. 289 — loi budgétaire pour l'année 2003)

Objectif: Développement régional

Base juridique: Disposizioni della lettera c) — ultimi due periodi — comma 1, dell'articolo 62 della legge 27.12.2002, n. 289 (legge finanziaria 2003)

Budget: 120 millions d'euros (pour toute la durée du régime)

Intensité ou montant de l'aide: En dehors du champ d'application de l'Encadrement multisectoriel des aides régionales en faveur des grands projets d'investissement (JO C 70 du 19.3.2002), l'intensité maximale du régime est de 8 % ESN. Ce plafond d'intensité est majoré de 10 points de pourcentage brut pour les PE et de 6 points de pourcentage brut pour les ME

Durée: Jusqu'au 31 décembre 2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 15.7.2003

État membre: Italie

Numéro de l'aide: N 198/03