

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 29 settembre 1999

relativa all'aiuto di Stato al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore della Fiat Auto S.p.A. nello stabilimento di Termoli (Campobasso)

[notificata con il numero C(1999) 3274]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/18/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo avere invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Nel periodo fra ottobre e dicembre 1997 il governo italiano ha notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato, sei progetti di aiuto di Stato in favore della Fiat Auto SpA (in prosieguo: «la Fiat») ⁽²⁾, tra i quali quello destinato allo stabilimento di Termoli, provincia di Campobasso, Regione Molise (in prosieguo: «la Fiat Termoli»), protocollato N 730/97 il 28 ottobre 1997. Domande di informazioni supplementari e vari solleciti sono stati indirizzati alle autorità italiane per acquisire le informazioni indispensabili ad una decisione della Commissione. Il 23 aprile 1998 si è svolta una riunione con i rappresentanti dell'Italia e della Fiat per precisare varie modalità di esame del caso. Infine con lettera del 20 novembre 1998 le autorità italiane hanno apportato risposte parziali ai quesiti posti dalla Commissione.
- (2) Con lettera del 9 marzo 1999 la Commissione ha informato l'Italia che aveva deciso di avviare il procedimento previsto dall'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei riguardi dei suddetti progetti di aiuto, ingiungendo di fornire entro un mese tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutarne la compatibilità con il mercato comune. In caso di mancata risposta la Commissione avrebbe adottato una decisione sulla base degli elementi in suo possesso.
- (3) La decisione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽³⁾, con

l'invito, rivolto dalla Commissione agli interessati, a presentare osservazioni.

- (4) La Commissione non ha ricevuto osservazioni al riguardo da parte degli interessati.
- (5) Rappresentanti della Commissione si sono recati a Mirafiori il 24 febbraio 1999 per discutere fra l'altro del fascicolo Fiat Termoli. Infine il 6 luglio 1999 è stata effettuata a Termoli una visita sul sito.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AUIUTO

- (6) L'aiuto prospettato dalle autorità italiane sarebbe attribuito alla Fiat, la quale possiede stabilimenti, tra l'altro, in Italia, Polonia, Turchia e America del Sud. Nel 1998 la Fiat ha prodotto 2,7 milioni di autoveicoli con i seguenti marchi: Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia e Maserati. Nel 1997 la società aveva circa 62 000 dipendenti in Italia, di cui 3 300 a Termoli, dove sono fabbricati motori per automobili e scatole del cambio. Una parte significativa delle vendite della Fiat, pari a circa un terzo, è realizzata in altri Stati membri.
- (7) L'investimento notificato ha luogo alla Fiat Termoli, in una zona assistita in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, con un massimale regionale del 30 % di equivalente sovvenzione netto («ESN») per le grandi imprese (alla data della notificazione). L'investimento, avviato nel 1995, sarà completato nel 1999. Secondo un'analisi costi/benefici («ACB») del 20 novembre 1998, esso ammonta a 487 ⁽⁴⁾ miliardi di lire italiane (valore attuale: 412 miliardi di lire, pari a circa 212 milioni di euro). Esso permette di produrre i nuovi motori Fire 16V ⁽⁵⁾ di una cilindrata di 1 242 cm³, derivati dal motore Fire 1 242 cm³ 8V MPI, ma senza componenti comuni. La capacità installata è di circa 230 000 motori Fire 16V all'anno.
- (8) L'aiuto, per un importo nominale di 55,2 miliardi di lire (28 milioni di EUR) — secondo quanto dichiarato dalle autorità italiane — verrebbe accordato nell'ambito del regime previsto dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488 ⁽⁶⁾, di rifinanziamento della legge n. 64/86 (in prosieguo: «la legge n. 488/92»), approvato con decisione della Commissione del 24 marzo 1995. La sua

⁽¹⁾ GU C 113 del 24.4.1999, pag. 16.⁽²⁾ Quattro riguardano la produzione di autoveicoli: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) e Rivalta (C 8/99, ex N 834/97); due la fabbricazione di motori: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) e Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).⁽³⁾ Cfr. nota n. 1.⁽⁴⁾ La notificazione indicava 487 miliardi di lire.⁽⁵⁾ «Fire» significa «Fully Integrated Robotised Engine» e «16V» significa «16 valvole».⁽⁶⁾ GURI n. 299 del 21.12.1992.

intensità attualizzata sarebbe così del 13,03 % dell'equivalente sovvenzione lordo («ESL») secondo l'ACB del 20 novembre 1998. La notificazione iniziale indicava il 15,27 ESL o il 12,44 % ESN.

(9) La Commissione ha informato il governo italiano della sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale nei riguardi del progetto d'aiuto notificato, principalmente per i motivi seguenti:

a) dubbio sulla necessità dell'aiuto, con particolare riferimento all'asserita mobilità degli investimenti,

b) dubbio sul livello d'aiuto autorizzabile, visto che secondo l'ACB fornita dalle autorità italiane lo svantaggio di Termoli rispetto a Desio, proposto come sito di riferimento, sarebbe del 21,15 %.

(10) Inoltre la Commissione ha ingiunto all'Italia di comunicare entro un mese tutti i dati necessari per valutare la compatibilità degli aiuti in causa. In caso di mancata risposta la Commissione avrebbe adottato una decisione sulla base degli elementi in suo possesso.

III. COMMENTI DELL'ITALIA

(11) Dopo aver chiesto in data 9 aprile 1999 un termine di risposta supplementare, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione, con lettera del 16 aprile 1999, le informazioni ritenute necessarie alla conclusione dell'esame dei sei casi, notificati fra ottobre e dicembre 1997, per i quali la Commissione ha deciso in data 3 febbraio 1999 di avviare il procedimento formale d'indagine.

(12) In primo luogo, il governo italiano insiste sull'obiettivo degli investimenti realizzati a Termoli, destinati a sviluppare ed espandere lo stabilimento mediante l'installazione di nuove linee in officine separate dai luoghi di produzione del motore 8V. Saranno peraltro creati nuovi posti di lavoro.

(13) In secondo luogo il governo italiano deplora lo iato a suo avviso esistente tra la realtà economica della decisione di ubicazione dello stabilimento e l'esame effettuato dalla Commissione, in particolare sui temi interconnessi della mobilità e dell'elaborazione dell'ACB. Le osservazioni fatte in proposito oltrepassano lo stretto ambito del caso Fiat Termoli e si estendono ai sei casi Fiat citati.

(14) Per quanto concerne più specificamente Fiat Termoli, l'Italia osserva che la Commissione continua a dubitare della mobilità degli investimenti. Orbene, la Fiat ha esaminato vari stabilimenti alternativi ai fini della localizzazione del progetto, in particolare in Brasile e in

Turchia, i quali nel 1994 offrivano costi di esercizio inferiori e livelli tecnologici e produttivi comparabili, con una manodopera ben formata. Tale mobilità è stata anche dimostrata dall'attrezzamento di una produzione di motori Fire 16V in Brasile per l'anno 2000. Si sarebbe potuto realizzare un'economia di scala installando in Brasile l'insieme della produzione dei motori Fire in questione.

Gli aiuti regionali prospettati non bastano a compensare i sovraccosti della decisione di effettuare gli investimenti in Italia, ma hanno avuto certamente un ruolo di incentivo nella decisione finale.

Il governo italiano considera pertanto che il progetto per la Fiat Termoli presenta il requisito della mobilità.

(15) In terzo luogo, la legge n. 488/92 non consente la concessione di aiuti ad un programma di aiuto trasversale, ma esige una separazione delle domande di sovvenzione. Poiché sei siti sono interessati ai primi due bandi di gara che servono a determinare i progetti atti a ricevere un aiuto, la Fiat ha presentato sei domande distinte. I sei casi sono stati quindi notificati alla Commissione ancora una volta separatamente. Un'altra difficoltà nel loro trattamento proviene dal fatto che i progetti sono stati notificati in due momenti distinti, uno nell'ottobre 1997 e l'altro nel dicembre 1997. Ciò ha indotto la Commissione ad applicare la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica (in prosieguo: «la disciplina comunitaria pertinente»), nei due diversi testi vigenti alle date di notificazione⁽¹⁾. Il primo prescrive che il sito di riferimento nell'ACB si trovi in una regione non assistita della Comunità, il secondo permette di avvalersi di un sito di riferimento ubicato in Europa o nei PECO. Questa duplice dicotomia, artificiosa, non rispetterebbe la realtà economica degli investimenti.

(16) Tuttavia, per tener conto del fatto che la disciplina comunitaria pertinente vieta l'utilizzazione di un sito alternativo scelto in un'area che non sia una zona non assistita della Comunità, l'Italia ha elaborato un'ACB, che confronta gli stabilimenti di Termoli e di Desio per la fabbricazione di motori Fire 16V. La lettera del 16 aprile 1999 precisa che Desio costituisce un sito potenzialmente adatto a produzioni meccaniche, tenuto conto in particolare dello spazio disponibile. Sono inoltre state fornite varie spiegazioni complementari al fine di chiarire le differenze di investimento, le strutture dei costi di trasporto, i riferimenti fatti agli stabilimenti di Mirafiori e Verrone, i fornitori e gli altri costi.

(17) Le ACB effettuate dal governo italiano accertano uno svantaggio per Termoli del 21,15 %, sufficiente per autorizzare l'aiuto notificato.

⁽¹⁾ GU C 123 del 18.5.1989, pag. 3 e GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1, rispettivamente.

IV. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

(18) La misura notificata dalle autorità italiane in favore della Fiat Termoli è un aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Essa sarebbe infatti finanziata dallo Stato ovvero mediante risorse statali; inoltre, dato che rappresenta una parte non trascurabile del finanziamento del progetto, minaccia di falsare la concorrenza nella Comunità favorendo la Fiat rispetto ad altre imprese che non beneficiano di aiuti. Infine, il mercato degli autoveicoli è caratterizzato da ingenti scambi fra Stati membri.

(19) L'aiuto di Stato in oggetto, che sarebbe accordato nell'ambito del regime approvato previsto dalla legge n. 488/92, è destinato ad un'impresa attiva nel settore della fabbricazione e montaggio di autoveicoli. Il progetto di aiuto deve perciò essere esaminato sulla base della disciplina comunitaria pertinente. Dato che il governo italiano ha notificato il progetto in data 28 ottobre 1997 (data in cui la notificazione è stata inoltre registrata alla Commissione), la disciplina pertinente è quella del 1989, come modificata e prorogata. Ciò è confermato dalla disciplina successiva⁽¹⁾ che si applica dal 1° gennaio 1998.

Al punto 2.6. della medesima, viene infatti precisato che la «disciplina precedente, entrata in vigore il 1° gennaio 1996 per un periodo di due anni, servirà come base per la valutazione dei progetti di aiuto notificati prima del 1° novembre 1997, sulla cui compatibilità la Commissione non si è ancora pronunciata, o per i quali è stato avviato, prima di tale data, il procedimento previsto dall'articolo 93, paragrafo 3, del trattato CE».

L'Italia non ha contestato tale valutazione nell'ambito del procedimento.

(20) La Commissione rileva inoltre che gli aiuti verrebbero accordati in forza di un regime approvato e che il costo del progetto supera 17 milioni di EUR. Le autorità italiane hanno dunque rispettato l'obbligo di notificare il progetto.

(21) La Commissione deplora tuttavia che sia trascorso un lungo lasso di tempo tra la firma del decreto ministeriale che dispone la concessione dell'aiuto in causa, in data 20 novembre 1996, e la data della notificazione ufficiale, a fine ottobre 1997.

(22) L'articolo 87, paragrafo 2, del trattato specifica alcune forme di aiuto compatibili con il trattato stesso. Data la natura e la finalità dell'aiuto, nonché l'ubicazione geografica degli investimenti, le lettere a), b) e c) del predetto articolo non si applicano al progetto in questione. Il paragrafo 3 del medesimo definisce gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La compatibilità deve essere valutata nel contesto globale della Comunità e non in un contesto puramente nazionale. Per salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e nel rispetto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g) del trattato,

le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, devono essere interpretate restrittivamente. Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), l'aiuto in oggetto non è manifestamente destinato ad un progetto di comune interesse europeo né ad un progetto atto a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia italiana; neppure è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio. Quanto alle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), la sola lettera c) è pertinente poiché Termoli si trova in una regione assistita in forza di detta norma.

(23) Per decidere se gli aiuti regionali progettati siano compatibili con il mercato comune, in forza della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, la Commissione deve pertanto verificare il rispetto delle condizioni previste dalla disciplina comunitaria pertinente.

(24) La Commissione riconosce che nuovi investimenti in regioni svantaggiate possono apportare un contributo allo sviluppo regionale. Proprio per questo motivo ha una posizione in genere favorevole sugli aiuti agli investimenti accordati per rimediare agli svantaggi strutturali di cui soffrono le regioni depresse della Comunità. Tuttavia, nel valutare le proposte di aiuto regionale, la Commissione deve raffrontare i vantaggi in termini di sviluppo regionale (come il contributo allo sviluppo duraturo della regione tramite la creazione o la salvaguardia di posti di lavoro stabili e l'esistenza di legami con l'economia locale comunitaria) con le eventuali conseguenze pregiudizievoli sull'insieme del settore (come la creazione o il mantenimento di un eccesso di capacità elevato). Detta valutazione non mira a negare il contributo essenziale degli aiuti regionali alla coesione comunitaria, ma piuttosto a garantire che siano presi in considerazione anche altri elementi che presentino un interesse per la Comunità, come lo sviluppo del settore a livello comunitario. È dunque prassi costante della Commissione procedere come segue nell'esame degli aiuti regionali all'industria automobilistica, alla luce della disciplina comunitaria pertinente.

1) La Commissione verifica anzitutto se un aiuto regionale può essere accordato. A tal fine esamina in particolare se la regione interessata possa ricevere aiuti conformemente al diritto comunitario e se l'investitore abbia la possibilità di scegliere un sito alternativo per il suo progetto, onde dimostrare la necessità dell'aiuto, in particolare in base alla mobilità del progetto.

2) La Commissione verifica quindi l'ammissibilità dei costi previsti per gli elementi mobili del progetto.

3) Successivamente controlla che il provvedimento di aiuto previsto sia adeguato ai problemi regionali alla cui soluzione deve contribuire. A tal fine verifica che il progetto favorisca lo sviluppo a lungo termine della regione in causa e ricorre generalmente ad un'ACB.

⁽¹⁾ GU C 284 del 28.10.1995, pag. 3.

4) Infine, esamina la questione dei complementi d'aiuto («top-up») consistenti in un aumento dell'intensità come incentivo supplementare all'investitore perché investa nella regione in causa. Tali complementi sono autorizzati purché l'investimento non accresca i problemi di capacità in cui versa l'industria automobilistica.

La somma delle cifre stabilite nelle ultime due tappe del calcolo equivale all'importo totale dell'aiuto che la Commissione può autorizzare, nel limite del massimale regionale.

- (25) Il procedimento è noto al governo italiano e alla Fiat, a causa di precedenti e numerosi casi di aiuto nel settore automobilistico. Inoltre, le questioni metodologiche sollevate in occasione degli incontri con le autorità italiane, accompagnate da rappresentanti della Fiat, hanno ricevuto le risposte appropriate.
- (26) Lo stabilimento in oggetto è situato in una regione assistita in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, nella quale possono essere di regola autorizzati aiuti regionali fino ad un massimale, alla data della notificazione ⁽¹⁾, pari al 30 % ESN per le grandi imprese.
- (27) Per dimostrare la necessità dell'aiuto regionale, le autorità italiane devono dimostrare, fra l'altro, la mobilità del progetto, provando cioè l'esistenza di un'alternativa economicamente valida ove realizzare il progetto o parti del medesimo. Se infatti nessun altro sito industriale, nuovo o preesistente, all'interno del gruppo in questione, può accogliere l'investimento prospettato, l'impresa sarebbe costretta comunque a realizzare il suo progetto nell'unico stabilimento in grado di accoglierlo, anche in assenza dell'aiuto.
- (28) La Commissione ha consultato in merito a tali elementi degli esperti indipendenti (IMO-Leuven), con i quali si è recata presso la Fiat Termoli per completare lo studio del fascicolo in oggetto. La visita «in loco» ha pertanto permesso di constatare che le linee di fabbricazione, montaggio e prova dei motori Fire 16V sono distinte dalle altre linee di produzione di Termoli e che i nuovi motori non hanno componenti comuni con i vecchi motori Fire 8V. Risulta pertanto che la Fiat ha effettivamente preso in considerazione l'alternativa di produrre i motori Fire 16V a Termoli oppure in Brasile o in Turchia, oppure in altri stabilimenti italiani, in particolare a Pomigliano.

Dopo un esame approfondito, la Commissione conclude che il progetto presenta il requisito della mobilità.

- (29) Il fatto che la realizzazione dell'investimento alla Fiat Termoli sia iniziata più di un anno prima della domanda di aiuto significherebbe normalmente — come detto all'atto dell'avvio del procedimento — che l'aiuto non è necessario alla realizzazione del progetto. Tuttavia, in armonia con le decisioni della Commissione del 18 novembre 1997 ⁽²⁾, del 30 settembre 1998 ⁽³⁾ e del 7

aprile 1998 ⁽⁴⁾, circostanze molto specifiche nell'attuazione della legge n. 488/92 possono giustificare in via eccezionale lo sfasamento fra l'avvio del progetto e la domanda d'aiuto. È stato inoltre accertato che al momento dell'avvio dell'investimento, nel febbraio 1993, esistevano alla Fiat forti aspettative circa la probabile successiva concessione di un aiuto regionale. Ovviamente l'importo preciso dell'aiuto potenziale non poteva essere conosciuto.

La Commissione conclude quindi che aiuti regionali risultano necessari per l'esecuzione del progetto di investimento per la Fiat Termoli.

- (30) La Commissione ha poi controllato l'ammissibilità dei costi rispetto al regime d'aiuto utilizzato. Anche se l'investimento non si traduce in un aumento di capacità di produzione, la Commissione ritiene che il progetto notificato corrisponda ad un investimento iniziale ai sensi degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ⁽⁵⁾, in particolare poiché comporta un aumento della capacità di produzione dello stabilimento. La Commissione osserva inoltre che il decreto ministeriale n. 527/95 autorizza l'ammissibilità di spese di investimento retroattivamente fino a due anni dalla data della candidatura iniziale ad un aiuto regionale. Si tratta di una procedura eccezionale intesa, transitoriamente, a colmare il vuoto giuridico causato dalla scadenza del termine di vigenza della precedente legge n. 64/86 e dal ritardo nell'emanazione della legge n. 488/92. Per il progetto esaminato gli investimenti sono iniziati nel gennaio 1995 e la domanda di aiuto alle autorità italiane è stata presentata dalla Fiat nel maggio 1996.

La Commissione conclude che possono beneficiare degli aiuti regionali, secondo la legge n. 488/92, gli investimenti di 487 miliardi di lire.

- (31) La Commissione può ritenere tuttavia ammissibili soltanto gli investimenti mobili, dei quali in appresso viene data una valutazione. Infatti, malgrado la mobilità del progetto, può darsi che taluni elementi di investimenti specifici non siano mobili.
- (32) Le conseguenze dirette del progetto (investimento nominale di 487 miliardi di lire e creazione di un gran numero di posti di lavoro presso la Fiat) nonché gli effetti indotti rappresentano vantaggi significativi per l'economia locale. La Commissione conclude che gli aiuti prospettati agevolano lo sviluppo a lungo termine della regione di Termoli.
- (33) La disciplina comunitaria pertinente esige il confronto del progetto notificato con un analogo progetto realizzato in una regione non assistita della Comunità, per identificare i costi supplementari dovuti alle deficienze strutturali della regione assistita scelta per l'investimento. Il governo italiano non contesta tale principio, ma ritiene che la sua applicazione non esprima la scelta economica che si è presentata alla Fiat. A suo avviso la Commissione dovrebbe procedere ad un esame che

⁽¹⁾ Il massimale regionale per le grandi imprese nella zona in oggetto ha subito la seguente evoluzione: prima del luglio 1995, il 40 % ESN; quindi fino al dicembre 1996, il 35 % ESN; successivamente fino al dicembre 1998, il 30 % ESN e infine fino al dicembre 1999, il 25 % ESN.

⁽²⁾ GU C 70 del 6.3.1998, pag. 7.

⁽³⁾ GU C 409 del 30.12.1998, pag. 7 e GU C 384 del 12.12.1998, pag. 20.

⁽⁴⁾ GU C 240 del 31.7.1998, pag. 3.

⁽⁵⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

tenga conto dell'aspetto integrato dei progetti: in altre parole la Commissione dovrebbe far ricorso ai siti di riferimento effettivi che l'investitore ha analizzato, nel caso di specie il Brasile e la Turchia.

(34) Se la Commissione autorizzasse nel caso della Fiat Termoli il ricorso a siti di riferimento non ubicati in una regione non assistita della Comunità, non rispetterebbe il principio della parità di trattamento. Infatti valterebbe in maniera molto diversa rispetto ad altri casi soggetti sul piano giuridico ad una stessa prassi, vale a dire tutti i casi esaminati alla luce della disciplina comunitaria pertinente in vigore prima del 1998, per i quali il sito di riferimento era in una zona non assistita.

(35) Inoltre, al momento dello studio di localizzazione eseguito dalla Fiat, e quindi della presa in considerazione di un eventuale aiuto di Stato, fra il 1993 e il 1994, la prassi della Commissione rendeva necessaria l'utilizzazione di un sito di riferimento in una zona non ammissibile ad aiuti regionali. L'Italia e la Fiat conoscevano già all'epoca tale metodologia, per esempio nel caso della Fiat Mezzogiorno ⁽¹⁾, che si dimostra rappresentativo per l'applicazione dell'ACB. Il solo importo d'aiuto che la Fiat ha potuto prendere in considerazione nell'analisi finanziaria relativa alla decisione di insediamento è quello basato su un eventuale confronto fra lo stabilimento potenzialmente beneficiario dell'aiuto regionale e un sito alternativo in una regione non assistita della Comunità. Il ricorso ad uno stabilimento alternativo al di fuori della Comunità o in una regione assistita, come auspica l'Italia, è stato reso possibile unicamente a decorrere dall'applicazione della disciplina comunitaria pertinente nel gennaio 1998, circa cinque anni dopo la decisione di investimento.

(36) Per concludere, la tesi del governo italiano, secondo la quale si dovrebbe esaminare il programma integrato di investimenti della Fiat confrontando le soluzioni italiane ed extra europee, non può essere accettata dalla Commissione.

(37) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane risulta che lo stabilimento di Desio, situato in una zona non assistita della Comunità e dove la Fiat aveva un tempo pensato di localizzare il progetto Fire 16V, può servire da sito di riferimento per l'ACB necessaria per valutare l'intensità dell'aiuto autorizzabile dalla Commissione.

(38) Gli esperti della Commissione hanno quindi studiato i dati trasmessi dall'Italia per calcolare i costi supplementari netti che comporterebbe l'esecuzione del progetto alla Fiat Termoli invece che a Desio. Poiché il progetto corrisponde ad un ampliamento, la valutazione dei vantaggi e degli svantaggi operativi è effettuata su tre anni a decorrere dall'avvio della produzione commerciale. La produzione commerciale dei motori Fire 16V è iniziata nel 1997; il periodo di riferimento di tre anni

per l'ACB inizia quindi nel 1997. Questi principi non sono stati contestati dall'Italia.

(39) In generale, come risulta dalle ACB preparate dalle autorità italiane, gli svantaggi di Termoli derivano da sovraccosti di trasporto, di acquisto di componenti e di investimenti. Tuttavia, rispetto all'ACB fornita dall'Italia, la Commissione ha evidenziato varie divergenze.

1) Innanzi tutto, il tasso di riferimento utilizzato dalla Commissione, in particolare per i calcoli di attualizzazione, ammonta all'11,90 % ossia il tasso di riferimento in vigore in Italia all'epoca in cui sono stati effettuati gli studi del progetto (verso il 1994). L'Italia da parte sua ha applicato il tasso di riferimento del 1995 (11,35 %), data di inizio degli investimenti.

2) In secondo luogo, per liberare spazio nello stabilimento di Termoli al fine di installarvi in maniera ottimale le linee di produzione del motore Fire 16V, la Fiat ha dovuto affidare all'esterno la fabbricazione di taluni componenti dei motori 8V e 16V. Il prezzo di acquisto «Buy» dei componenti in questione risulta in generale più elevato del prezzo di costo «Make» della Fiat, che lo considera quindi uno svantaggio per Termoli giacché questa situazione non esisterebbe a Desio, dove resta spazio disponibile. La Commissione ha controllato questi sovraccosti e può quindi accogliere tale argomentazione per quanto riguarda la produzione dei motori 16V, oggetto diretto dell'investimento, ma deve escludere dall'ACB gli svantaggi derivanti da sovraccosti constatati per il motore 8V.

3) In terzo luogo, la Commissione ha esaminato attentamente gli investimenti che sarebbero realizzati a Termoli e a Desio. I costi derivanti dal trasferimento di attività verso stabilimenti dell'Italia settentrionale non sono ammissibili e devono quindi essere esclusi. Inoltre risulta che investimenti di ammontare attualizzato pari a 47,3 miliardi di lire, effettuati nell'ambito del progetto notificato, riguardano beni strumentali in quanto sarebbero stati realizzati a Termoli anche se la produzione del motore Fire 16 V fosse stata ubicata a Desio; si tratta in particolare di parti di accoppiamento tra il motore e la scatola del cambio che è fabbricata a Termoli.

(40) Le rettifiche della Commissione modificano i risultati dell'ACB rispetto alle valutazioni delle autorità italiane. Riguardo agli investimenti, ammissibili secondo la Commissione, di 362,3 miliardi di lire, l'intensità finale dello svantaggio di Termoli rispetto a Desio è del 18,7 %.

(41) L'aiuto nominale di 91,7 miliardi di lire corrisponde ad un aiuto attualizzato (base 1995) di 54 miliardi. L'intensità dell'aiuto prospettato ammonta quindi a 14,9 % ESL, mentre il massimale regionale è fissato al 30 % ESN.

⁽¹⁾ GU C 37 dell'11.2.1993, pag. 15.

- (42) In considerazione della sensibilità del settore automobilistico, la Commissione esamina normalmente gli effetti di ogni progetto di investimento sulla concorrenza, in particolare sotto il profilo della variazione delle capacità di produzione al livello del gruppo interessato sul mercato in causa. In virtù della disciplina comunitaria pertinente, l'analisi porta all'applicazione di un fattore d'aggiustamento («top-up») di 0 o 3 punti percentuali.

Nel caso di specie i risultati dell'ACB rendono inutile questo esame.

V. CONCLUSIONI

- (43) L'intensità dell'aiuto notificato dall'Italia risulta inferiore sia all'intensità dello svantaggio individuato dall'ACB sia al massimale regionale. L'aiuto regionale che il governo italiano intende accordare per la Fiat Cassino è pertanto compatibile con il mercato comune in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore della Fiat Auto SpA, stabilimento di Termoli (Campobasso), per un importo massimo di 54 miliardi di lire italiane, attualizzato al tasso dell'11,90 % (base 1995), è compatibile con il mercato comune in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

L'esecuzione di tale aiuto è di conseguenza autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 settembre 1999.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione