

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 maggio 2002

relativa all'aiuto di Stato al quale la Spagna intende dare esecuzione a favore di Ford España, SA

[notificata con il numero C(2002) 1803]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/899/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 aver invitato gli interessati a presentare osservazioni, conformemente a detti articoli <sup>(1)</sup>,

considerando quanto segue:

## I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 15 dicembre 2000, registrata il 18 dicembre 2000, la Spagna ha notificato alla Commissione un piano per la concessione di un aiuto regionale a favore di Ford España SA. La Commissione ha richiesto ulteriori informazioni il 7 febbraio 2001. Dopo aver chiesto, il 14 febbraio, una proroga del termine previsto per l'invio della risposta, il 2 aprile 2001 le autorità spagnole hanno fornito le informazioni aggiuntive richieste.
- (2) Con lettera del 6 giugno 2001 la Commissione ha informato la Spagna della propria decisione di avviare in merito a tale aiuto il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, poiché vi erano dubbi sulla sua compatibilità con il mercato comune.
- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni in merito all'aiuto in questione.
- (4) La Commissione non ha ricevuto osservazioni in merito da parte dei terzi interessati.
- (5) Il 24 e il 26 ottobre 2001 la Commissione ha visitato gli stabilimenti di Almusafes (Valencia) e Bridgend (Regno Unito) e il 12 novembre ha richiesto maggiori

informazioni. Dopo aver chiesto, il 19 novembre, una proroga del termine fissato per la risposta, il 14 gennaio 2002 le autorità spagnole hanno fornito le informazioni aggiuntive richieste.

## II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

Il progetto I4

- (6) L'aiuto previsto verrebbe concesso a Ford España, SA (di seguito «Ford»), una controllata del gruppo automobilistico Ford Motor Company Inc. Il progetto notificato si riferisce alla produzione di un motore denominato I4, mai prodotto in Europa. Si tratta di un motore a 4 cilindri e 16 valvole, in versione da 1,8, 2 e 2,3 litri. In seguito verranno sviluppate le versioni da 2,5 litri e diesel. Tra gli altri, i modelli Focus e il nuovo Mondeo utilizzeranno questo motore a partire dal 2003.
- (7) Secondo i piani aziendali, la produzione del motore I4 ad Almusafes sostituirà la produzione dei motori HCS e Zetec, più piccoli. Il primo scomparirà progressivamente essendo ormai obsoleto, mentre la produzione del secondo verrà concentrata nello stabilimento del gruppo a Bridgend (Regno Unito).
- (8) La capacità produttiva sarà di 700 000 motori I4 all'anno, con una riduzione, dal 2000 al 2004, della capacità totale dello stabilimento di Almusafes di 330 000 unità annuali. Una riduzione analoga dovrebbe prodursi in tutto il gruppo grazie all'aumento della capacità di Bridgend e alla diminuzione di quella di Colonia (Germania). Il 79 % dei motori prodotti ad Almusafes verrà esportato negli stabilimenti del gruppo Ford in Germania e in Svezia.
- (9) Il piano di investimento copre un periodo di tre anni, dall'agosto 2000 all'agosto 2003.
- (10) Le autorità spagnole affermano che le tecnologie impiegate nello stabilimento attuale non consentono la produzione dell'I4, dato che sarebbe necessario smantellare le

<sup>(1)</sup> GU C 219 del 4.8.2001, pag. 14.<sup>(2)</sup> Cfr. nota 1.

linee di produzione esistenti, modificare radicalmente quelle per la produzione di componenti e trasformare l'impianto di fabbricazione.

Base giuridica, importo dell'investimento e dell'aiuto

- (11) L'aiuto notificato, sotto forma di aiuto diretto agli investimenti, viene concesso in conformità al sistema previsto dal regio decreto 2489/1996, del 5 dicembre 1996 <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>, con il quale viene modificato il regio decreto 883/1989, del 14 giugno 1989, di delimitazione della zona di sviluppo economico della Comunità Valenciana <sup>(5)</sup>, adottato in applicazione della legge 50/1985, del 27 dicembre 1985 <sup>(6)</sup> e del regio decreto 1535/1987, dell'11 dicembre 1987 <sup>(7)</sup>, con il quale viene approvato il relativo regolamento di sviluppo.
- (12) Ford intende investire 334 460 000 EUR, di cui 297 990 000 EUR sono considerati investimento sovvenzionabile dalle autorità spagnole (valore reale 277 320 000 EUR, prendendo come anno di base il 2000 con un indice di attualizzazione del 5,7 %). In valore reale l'aiuto proposto ammonta a un equivalente sovvenzione lorda di 15 740 000 EUR.

### III. OSSERVAZIONI DELLA SPAGNA

- (13) Il 13 luglio 2001 le autorità spagnole hanno inviato le proprie osservazioni sull'avvio del procedimento e il 14 gennaio 2002 hanno fornito le informazioni aggiuntive richieste. La Commissione ha tenuto conto delle suddette osservazioni.
- (14) Nelle proprie osservazioni, le autorità spagnole confermano che si tratta di un progetto mobile e che Ford ha preso in seria considerazione Bridgend come ubicazione alternativa. In una lettera del 14 gennaio 2002 le autorità spagnole allegano ulteriori documenti a sostegno di tale dichiarazione.
- (15) In secondo luogo, nelle proprie osservazioni del 13 luglio 2001, le autorità spagnole confermano che il progetto deve considerarsi una trasformazione e invitano la Commissione a visitare lo stabilimento di Almusafes per verificare la trasformazione in corso delle linee di produzione.
- (16) In terzo luogo, le autorità spagnole affermano che l'importo ammissibile agli aiuti è pari a 297 990 000 EUR (49 582 milioni di ESP) in valore nominale. Con lettera del 14 gennaio 2002 le autorità spagnole illustrano in dettaglio i macchinari interessati e il costo dell'investimento.

(17) In quarto luogo, le autorità spagnole non ritengono che sia necessaria un'analisi costi/benefici per valutare il progetto, dato che l'intensità dell'aiuto è inferiore al 20 % del relativo massimale regionale. Al di sotto di tale limite, l'analisi non è infatti richiesta dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica <sup>(8)</sup> (di seguito «la disciplina»), dato che la carta degli aiuti regionali 2000-2006 presenta massimali inferiori a quelli del periodo 1994-1999.

(18) Le autorità spagnole dichiarano che sebbene il massimale di aiuti regionali per la regione di Valencia sia passato, con la nuova carta, dal 30 % al 37 %, i massimali complessivi in Spagna sono diminuiti, e che non è richiesta un'analisi costi/benefici se l'intensità dell'aiuto a favore del progetto è inferiore al 20 % del massimale regionale.

(19) Le autorità spagnole affermano altresì che l'analisi presentata alla Commissione non era destinata a verificare la proporzionalità degli aiuti, bensì a sostenere l'argomento secondo cui è stata realmente presa in considerazione un'alternativa economicamente fattibile al progetto.

(20) In quinto luogo, le autorità spagnole hanno chiarito i dubbi formulati dalla Commissione in merito all'analisi costi/benefici allegata alla notifica.

(21) Per quanto riguarda i costi per le attrezzature e i macchinari, le autorità spagnole dichiarano che la maggiore distanza esistente tra Almusafes e i fornitori è stata indicata nella notifica solo come inconveniente minore e che le conseguenze economiche non dovrebbero avere un peso rilevante. Per quanto riguarda la maggiore obsolescenza dello stabilimento di Almusafes, è proprio questa la ragione per cui sarebbe necessaria una trasformazione delle linee esistenti. Le linee più moderne di Bridgend avrebbero richiesto un intervento meno radicale e, pertanto, costi di trasformazione inferiori. Nella lettera del 14 gennaio 2002, le autorità spagnole indicano in dettaglio i costi di investimento nella meccanizzazione ad Almusafes e a Bridgend.

(22) In merito ai costi di trasporto, le autorità spagnole hanno fornito informazioni aggiuntive sul calcolo dei costi di spedizione dei motori finiti alle fabbriche di montaggio di destinazione, inclusi i dati originali di Ford utilizzati per calcolare i costi presentati nell'analisi costi/benefici.

<sup>(3)</sup> BOE (Boletín Oficial del Estado — Gazzetta ufficiale) n. 21 del 24.1.1997, pag. 2405.

<sup>(4)</sup> Caso N 463/94, approvato dalla Commissione con lettera del 7.9.1995 (GU C 25 del 31.1.1996, pag. 3).

<sup>(5)</sup> BOE n. 171 del 19.7.1989, pag. 22874.

<sup>(6)</sup> BOE n. 3 del 3.1.1986, pag. 790.

<sup>(7)</sup> BOE n. 299 del 15.12.1987, pag. 36729.

<sup>(8)</sup> GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1 (prorogata la validità in GU C 368 del 22.12.2001, pag. 10).

- (23) Per quanto riguarda i costi di licenziamento, le autorità spagnole dichiarano che se ad Almusafes non venisse realizzato il progetto, lo stabilimento spagnolo [...](\*). Tuttavia, l'impresa non ha considerato i costi relativi di licenziamento nello studio dei siti alternativi.
- (24) In merito ai tassi di cambio utilizzati nell'analisi, le autorità spagnole affermano che sono quelli stabiliti da Ford per i propri studi interni. Ciò è ritenuto legittimo, considerando che l'analisi non è stata presentata per provare la proporzionalità degli aiuti proposti, bensì per dimostrare le fattibilità economica della sede alternativa.
- (25) Riguardo al tasso di attualizzazione di riferimento, le autorità spagnole hanno fornito un'analisi costi/benefici in cui le cifre vengono attualizzate con un tasso di attualizzazione del 5,7 %.
- (26) In merito alla capacità produttiva del gruppo Ford nel periodo 2000-2005, le autorità spagnole hanno fornito informazioni sia sui motori sia sulle automobili, includendo anche i marchi di Premier Automotive Group e di Volvo.
- (29) L'aiuto in questione è destinato a Ford, società che fabbrica e assembla automobili. Ai fini della disciplina, la società opera, pertanto, nel settore automobilistico.
- (30) La disciplina specifica che gli aiuti che le autorità pubbliche intendono concedere a un progetto individuale in virtù di un regime di aiuti autorizzato a beneficio di un'impresa del settore automobilistico debbono essere previamente notificati, in conformità all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, se viene superato almeno uno dei seguenti limiti: 1) un costo totale del progetto pari a 50 milioni di EUR; 2) un importo lordo totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari pari a 5 milioni di EUR. Sia il costo totale del progetto sia l'importo dell'aiuto superano le soglie di notifica. Pertanto, notificando l'aiuto proposto a beneficio di Ford, le autorità spagnole hanno ottemperato ai requisiti di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.
- (31) In virtù della disciplina, la Commissione deve assicurare che gli aiuti concessi siano necessari per la realizzazione del progetto, nonché proporzionali alla gravità dei problemi che si propongono di risolvere. Entrambi i requisiti, necessità e proporzionalità, devono essere soddisfatti affinché la Commissione possa autorizzare gli aiuti di Stato nel settore degli autoveicoli.

#### IV. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

- (27) La misura notificata dalla Spagna a favore di Ford costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, essendo finanziata dallo Stato o mediante risorse statali. Inoltre, dato che costituisce una quota significativa del progetto, tale aiuto può alterare la concorrenza nella Comunità, dando a Ford un vantaggio sui concorrenti che non ricevono aiuti. Infine, il fatto che la maggior parte dei motori fabbricati ad Almusafes siano esportati in altri paesi europei e montati su veicoli venduti in tutta Europa, dimostra che esiste un importante commercio di automobili tra gli Stati membri.
- (28) L'articolo 87, paragrafo 2, del trattato contempla determinati tipi di aiuti compatibili con il trattato. Visti la natura e l'obiettivo dell'aiuto, nonché la posizione geografica dell'impresa, le lettere a), b) e c) non sono applicabili al piano in questione. L'articolo 87, paragrafo 3, specifica altre forme di aiuti che possono considerarsi compatibili con il mercato comune. La Commissione osserva che il progetto interessa la regione di Valencia, che può essere ammessa agli aiuti di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), con un massimale regionale del 37 % dell'equivalente sovvenzione netto per le grandi imprese.
- (32) Ai sensi del punto 3.2, lettera a), della disciplina, per dimostrare la necessità degli aiuti regionali, l'impresa beneficiaria deve dimostrare chiaramente che può contare su un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del proprio progetto. Se nessuno stabilimento industriale del gruppo, nuovo o già esistente, potesse accogliere l'investimento in questione, l'impresa sarebbe obbligata a realizzare il proprio progetto nell'unico stabilimento possibile, anche in assenza di aiuti. Pertanto, non è possibile autorizzare aiuti regionali per un progetto che non sia geograficamente mobile.
- (33) Con l'ausilio del suo consulente esterno per il settore automobilistico, la Commissione ha valutato la documentazione fornita dalla Spagna al fine di stabilire se si tratta di un progetto mobile. I documenti inoltrati con la lettera del 14 gennaio 2002 provano che nel 1998 Ford ha effettuato uno studio per scegliere uno stabilimento in Europa per la produzione del motore I4. Lo studio comprende un'analisi comparativa degli stabilimenti di Colonia, Bridgend e Almusafes. I documenti datati giugno 1999 indicano che Valencia e Bridgend erano le zone più convenienti per il progetto e che la scelta finale si sarebbe concentrata su questi due siti. Durante la visita allo stabilimento di Bridgend il 26 ottobre 2001, la Commissione ha potuto verificare che lo stabilimento ha la capacità tecnica per l'attuazione del

(\*) Segreto d'affari.

- progetto. I comunicati stampa ufficiali mostrano che la decisione di produrre i motori a Valencia è stata annunciata il 12 novembre 1999.
- (34) Gli aiuti regionali destinati all'ammodernamento e alla razionalizzazione, che generalmente non sono mobili, non sono autorizzati nel settore automobilistico. Tuttavia, una trasformazione che implichi un cambiamento radicale delle strutture di produzione nello stabilimento esistente potrebbe beneficiare di tali aiuti. Durante la visita allo stabilimento di Almusafes, il 24 ottobre 2001, la Commissione ha potuto verificare il notevole investimento in macchinari necessario per passare alla produzione del motore I4, completamente diverso dal modello Zetec prodotto nella stessa fabbrica. L'investimento ha richiesto un blocco completo della produzione del vecchio motore Zetec, lo smantellamento delle linee e l'introduzione di macchine completamente nuove o notevolmente modificate.
- (35) Per questi motivi, la Commissione conclude che il progetto è una trasformazione con carattere mobile e pertanto può beneficiare degli aiuti regionali, dato che gli aiuti sono necessari ad attrarre l'investimento nella regione assistita.
- (36) Relativamente ai costi ammissibili, la Commissione osserva che i costi ritenuti sovvenzionabili da parte delle autorità spagnole sono pari a 297 990 000 EUR in valore nominale. I costi ammissibili comunicati comprendono [...] EUR di investimento in macchinari, di cui [...] EUR riguardano zone spagnole assistite. La Commissione osserva che, conformemente alla disciplina, l'ammissibilità degli aiuti è definita dal regime regionale applicabile nella regione assistita in questione. Inoltre, i costi per i macchinari non possono considerarsi ammissibili ai fini degli aiuti se interessano aree non assistite.
- (37) La Commissione osserva che il sistema approvato <sup>(9)</sup>, che rappresenta la base giuridica della misura, autorizza gli aiuti a favore di progetti nella misura in cui essi soddisfano i requisiti relativi alle zone e ai massimali determinati nelle carte regionali spagnole. La Commissione conclude che l'investimento che Ford intende realizzare fuori dalla Spagna non può essere considerato come un investimento ammissibile in conformità alla disciplina. Pertanto, solo i [...] EUR di investimento in macchinari possono ritenersi costi ammissibili. I costi sovvenzionabili complessivi per il progetto ammontano a 234 620 000 EUR in termini nominali (valore reale pari a 217 439 000 EUR).
- (38) Ai sensi del punto 3.2, lettera c), della disciplina, la Commissione deve assicurare che gli aiuti previsti siano proporzionali ai problemi regionali alla cui soluzione intendono contribuire. Per questo motivo la Commissione richiede un'analisi costi/benefici, a meno che l'entità degli aiuti non sia molto ridotta. Questo criterio viene giustificato dal fatto che un progetto mobile situato in una regione assistita presenta sempre degli svantaggi.
- (39) La Commissione osserva che, secondo le autorità spagnole, un'intensità degli aiuti del 20 % rappresenta il limite al di sotto del quale un'analisi costi/benefici non è necessaria in questo caso dato che i massimali regionali complessivi sono diminuiti, in Spagna, con la carta 2000-2006. Tuttavia, la Commissione segnala che la disciplina fa riferimento al massimale regionale della regione in cui ha luogo l'investimento, e non a una media nazionale di diversi massimali regionali. Il massimale regionale per la regione di Valencia è maggiore secondo le nuove carte regionali (37 %) rispetto a quelle passate (30 %). In questi casi, secondo la disciplina, il limite al di sotto del quale non è richiesta un'analisi costi/benefici è fissato a un'intensità dell'aiuto del 10 %.
- (40) Pertanto, la Commissione conclude che, dato che l'analisi costi/benefici che le è stata trasmessa non era principalmente destinata a verificare la proporzionalità degli aiuti, la massima intensità ammissibile per l'investimento nella regione di Valencia ammonta al 10 % del massimale regionale del 37 %, ovvero a un equivalente sovvenzione netto del 3,7 %, che corrisponde a un equivalente sovvenzione lordo del 5,11 %.
- (41) Ciò nonostante, la Commissione ha analizzato, con l'aiuto del consulente esterno, gli elementi dell'analisi costi/benefici presentata dalle autorità spagnole per verificare se viene provata la proporzionalità degli aiuti in conformità alle disposizioni della disciplina.
- (42) La Commissione osserva che l'analisi presentata dalle autorità spagnole indica uno svantaggio netto di 29 900 000 EUR per Almusafes rispetto a Bridgend. Pertanto, la «percentuale di svantaggio regionale» del progetto considerato nell'analisi costi/benefici è del 10,77 %.
- (43) La Commissione osserva che le autorità spagnole utilizzano nell'analisi costi/benefici previsioni di tassi di cambio corrispondenti ai calcoli utilizzati da parte di Ford di [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) per l'anno 2000; [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) per il 2001 e [...] GBP/EUR ([...] ESP/GBP) per gli anni dal 2002 al 2005.
- (44) Tuttavia, la prassi della Commissione nella valutazione dell'analisi costi/benefici è quella di utilizzare, ove possibile, gli indici storici relativi al momento dell'adozione delle decisioni di localizzazione. Solo se il momento della decisione sull'ubicazione non è verificabile, o nel caso in cui non si sia ancora presa una decisione al riguardo, l'indice applicabile è quello del momento della

<sup>(9)</sup> Cfr. il punto 11.

notifica. La prassi della Commissione è stata illustrata alle autorità spagnole dopo la notificazione del progetto. Nel presente caso, il momento della decisione può essere fissato nel novembre del 1999, quando il tasso di cambio era di 0,637 GBP/EUR <sup>(10)</sup>.

- (45) La Commissione osserva che i tassi di cambio utilizzati dalle autorità spagnole implicano che, negli anni di riferimento, il valore dell'euro (e della peseta) rispetto alla sterlina era maggiore rispetto alla prassi della Commissione. La Commissione osserva altresì che i tassi utilizzati dalle autorità spagnole sono superiori, rispettivamente del [...] e del [...], ai valori storici negli anni 2000 e 2001, e che la forte svalutazione della sterlina prevista negli ultimi anni non si è verificata.
- (46) La Commissione osserva che il minore valore stimato attribuito alla sterlina da parte delle autorità spagnole comporta che i costi della sede alternativa di Bridgend siano inferiori a quelli risultanti dalla procedura della Commissione. La Commissione ha calcolato che, applicando il tasso di cambio di 0,637 GBP/EUR ai costi di funzionamento, lo svantaggio regionale di Almusafes si riduce a 15 210 000 EUR, rispetto ai 29 900 000 EUR notificati (il 7 % di equivalente sovvenzione lordo dei costi ammissibili).
- (47) Relativamente ai costi per le attrezzature e i macchinari, la Commissione, con l'aiuto del consulente esterno, ha potuto verificare che le macchine esistenti ad Almusafes sono più vecchie e meno flessibili di quelle di Bridgend. Lo stabilimento di Bridgend avrebbe potuto essere adeguato alla produzione del motore 14 con minori trasformazioni delle linee esistenti e, pertanto, con un investimento di capitale inferiore. Tuttavia questi elementi non sono sufficienti a giustificare la differenza del 17 % nei costi di investimento tra i due stabilimenti.
- (48) In questo senso, la Commissione osserva che i costi di investimento a Bridgend risultano artificialmente bassi a causa delle supposizioni sul tasso di cambio. La ripartizione dell'investimento fornita dalle autorità spagnole il 14 gennaio 2002 si basa su un euro più forte del 25 % sul dollaro e del 18 % sulla sterlina rispetto a quanto realmente avvenuto nel novembre 1999. Si riducono in tal modo tutti i costi di investimento non effettuati in euro, il che si verificherebbe in maggior misura nel sito alternativo di Bridgend. Nella cauta ipotesi che l'utilizzo del tasso di cambio corretto faccia aumentare i costi dei macchinari e delle attrezzature a Bridgend solo del 7 %, lo svantaggio regionale si ridurrebbe a 2 870 000 EUR (ovvero, all'1,04 % di equivalente sovvenzione lordo dei costi ammissibili).
- (49) Per quanto riguarda i costi di trasporto, la Commissione osserva che i calcoli interni originari realizzati da Ford (che utilizza il dollaro come moneta di riferimento) indicano un leggero vantaggio (in media, di circa il 2,5 % per motore) dei costi unitari di trasporto ad Almusafes. Ciò presupporrebbe un vantaggio di circa 370 000 EUR all'anno, che non sono stati inclusi nell'analisi costi/benefici. La Commissione osserva altresì che il vantaggio per Almusafes sarebbe stato maggiore se il tasso di cambio utilizzato nei calcoli fosse stato quello del momento della decisione di investimento.
- (50) Per quanto concerne i costi di licenziamento, la Commissione conviene che, anche in assenza del progetto I4, gli esuberi sarebbero stati limitati grazie alla continuazione della produzione del motore Zetec. Ciò nonostante la Commissione non è in grado di valutare i costi aggiuntivi derivanti dai [...] licenziamenti potenziali indicati nella lettera del 14 gennaio 2002, poiché le autorità spagnole hanno dichiarato che Ford non li ha presi in considerazione nello studio sui siti alternativi. La Commissione osserva tuttavia che se tali costi fossero stati presi in considerazione, essi avrebbero fatto aumentare i costi di esecuzione del progetto a Bridgend, e pertanto avrebbero fatto ulteriormente diminuire lo svantaggio di costo di Almusafes.
- (51) Infine, nella propria analisi la Commissione ha considerato la questione dell'adeguamento regionale. Tale adeguamento è autorizzato a condizione che l'investimento non accresca i problemi di capacità esistenti nell'industria automobilistica. Le autorità spagnole hanno fornito documenti che dimostrano che la capacità del gruppo Ford nello Spazio economico europeo e nei paesi dell'Europa centrale e orientale diminuirà nel periodo 2000-2005, sia per i motori sia per i veicoli. In conformità alla disciplina, il progetto avrebbe effetti minimi sulla concorrenza e l'entità dello svantaggio risultante dall'analisi costi/benefici aumenterebbe di quattro punti percentuali.
- (52) Basandosi sulle informazioni fornite e su quelle precedenti, la Commissione conclude che gli elementi dell'analisi costi/benefici presentata dalle autorità spagnole non provano che Almusafes subirebbe uno svantaggio regionale superiore al 5,11 % di equivalente sovvenzione lordo dei costi ammissibili, anche prendendo in considerazione un fattore positivo di adeguamento regionale di quattro punti percentuali. Per questo motivo, conclude che un'intensità dell'aiuto superiore all'intensità per la quale, in conformità alla disciplina, non viene richiesta un'analisi costi/benefici non sarebbe compatibile con il mercato comune.
- (53) Secondo i calcoli della Commissione l'importo massimo dell'aiuto che può essere concesso a Ford per il progetto in questione ammonta a un equivalente sovvenzione

<sup>(10)</sup> Fonte: Eurostat.

loro del 5,11 % dei costi ammissibili complessivi pari a 217 439 000 EUR, ai valori del 2000 (indice di attualizzazione del 5,7 %). L'importo massimo degli aiuti è pertanto pari a 11 111 146 di equivalente sovvenzione lordo ai valori del 2000 (indice di attualizzazione del 5,7 %).

#### V. CONCLUSIONI

- (54) La Commissione conclude che l'aiuto al progetto in questione è compatibile con il mercato comune nella misura in cui non superi l'equivalente sovvenzione lordo del 5,11 % dell'investimento ammissibile pari a 217 439 000 EUR al valore attuale e prendendo come base l'anno 2000. L'importo massimo dell'aiuto che può essere concesso è pari a 11 111 146 EUR al valore attuale.
- (55) Ogni altro aiuto di Stato aggiuntivo a favore dei progetti di investimento in questione è incompatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale la Spagna intende dare esecuzione a favore di Ford España S.A. per il progetto relativo alla produzione del nuovo motore I4 è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato, fino a un'intensità massima di equivalente sovvenzione lordo del 5,11 % dell'investimento ammissibile, che ammonta a

217 439 000 EUR, con un indice di attualizzazione del 5,7 % (prendendo come base l'anno 2000).

Pertanto si autorizza l'esecuzione dell'aiuto per un importo che non superi 11 111 146 EUR, con un indice di attualizzazione del 5,7 % (prendendo come base l'anno 2000).

#### Articolo 2

Ogni altro aiuto di Stato, diverso da quello menzionato all'articolo 1, al quale la Spagna intenda dare esecuzione a favore di Ford España, SA per il progetto relativo alla produzione del nuovo motore I4 è incompatibile con il mercato comune.

#### Articolo 3

La Spagna informa la Commissione, entro il termine di due mesi dalla data di notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

#### Articolo 4

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 maggio 2002.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*