

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 19 gennaio 2005

relativa all'aiuto di Stato che l'Italia intende concedere a favore della Società Consortile De Tomaso srl e dell'UAZ Europa srl, facenti parte del gruppo De Tomaso

[notificata con il numero C(2005) 40]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/260/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 a norma dei suddetti articoli ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 18 dicembre 2002 le autorità italiane hanno notificato alla Commissione un piano di aiuti regionali a favore della Società Consortile De Tomaso srl e dell'UAZ Europa srl. Il 4 febbraio 2003 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari. Le autorità italiane hanno sollecitato, 12 marzo 2003 e il 22 aprile 2003, proroghe del termine per la risposta, inviando poi le informazioni con lettera del 26 maggio 2003.
- (2) Con lettera del 24 luglio 2003, la Commissione ha informato l'Italia di aver deciso di avviare, riguardo a detto aiuto, la procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE.
- (3) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare le loro osservazioni.

- (4) La Commissione non ha ricevuto osservazioni di terzi interessati.

- (5) L'Italia ha presentato osservazioni al momento dell'avvio del procedimento, il 13 ottobre 2003. Il 6 febbraio 2004 la Commissione ha chiesto chiarimenti all'Italia e il 17 febbraio vi è stato un incontro tra i servizi della Commissione, le autorità italiane e rappresentanti della società interessata. L'Italia ha fornito altre informazioni con lettera del 23 aprile 2004. Il 30 aprile 2004 il ministro italiano delle attività produttive ha inviato alla Commissione una lettera, chiedendo una sollecita soluzione del caso in oggetto. La Commissione ha risposto a detta lettera il 18 giugno 2004.

II. DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DELL'AUTO

- (6) L'aiuto previsto sarebbe erogato alla Società Consortile De Tomaso srl e all'UAZ Europa srl, che fanno parte del gruppo De Tomaso (in prosieguo, la «De Tomaso»). Attualmente, la De Tomaso produce, in numero molto limitato, automobili sportive ad elevate prestazioni. A giudizio dell'Italia, la De Tomaso rientra tra le piccole e medie imprese, secondo la definizione figurante 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 ⁽³⁾ (in prosieguo, «il regolamento PMI»).

Il progetto

- (7) La De Tomaso intende aprire in un sito vergine un nuovo stabilimento di produzione che, una volta completato, avrà capacità:

⁽¹⁾ GU C 227 del 23.9.2003, pag. 2.

⁽²⁾ V. nota 1.

⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 364/2004 (GU L 63 del 28.2.2004, pag. 22).

- a) di assemblaggio finale di circa 40 mila unità all'anno del modello Simbir, un fuoristrada prodotto dal costruttore russo di autoveicoli UAZ;
- b) di produzione di circa 8 mila unità all'anno del modello Vallelunga, una berlina sportiva, e di 300 unità all'anno del modello Pantera, un'automobile sportiva di lusso.

Il progetto avrà inizio appena la Commissione avrà autorizzato l'aiuto, ed il completamento dei lavori è previsto nel 2006. La produzione di automobili sarà iniziata già nel 2005.

- (8) Il progetto dovrebbe essere attuato in Italia, nella località di Cutro, in Calabria, che è una regione ammissibile ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato, per un massimale regionale del 50 % in equivalente sovvenzione lordo (*) (ESL) per il periodo 2000-2006.
- (9) Secondo le autorità italiane, il progetto ha carattere di mobilità: la De Tomaso sta esaminando le ubicazioni alternative di Timisoara (Romania) per il modello Simbir e di Modena (Italia) per i modelli Vallelunga e Pantera. A Timisoara l'investimento riguarderebbe un sito vergine, mentre a Modena l'investimento consisterebbe nell'ampliare l'attuale stabilimento della De Tomaso, dove si produce ora, in quantitativi molto limitati, il modello Guarà, un'automobile sportiva a elevate prestazioni.
- (10) Secondo quanto indicato nella notifica, la De Tomaso intende investire l'importo nominale di 218 760 000 euro (206 912 337 euro in valore attualizzato, calcolato assumendo il 2003 come anno di riferimento e il 5,06 % come tasso di attualizzazione⁽⁴⁾). Le autorità italiane hanno ritenuto ammissibile l'intero importo dell'investimento.

Base giuridica e importi dell'aiuto

- (11) L'aiuto notificato è stato accordato, in subordine all'approvazione da parte della Commissione, a favore di due società di proprietà della De Tomaso e secondo un piano a due fasi. La prima sovvenzione diretta, dell'importo nominale di 9 519 817 euro, a favore dell'UAZ Europa srl, è stata approvata nell'aprile 2001, mentre la seconda sovvenzione, dell'importo nominale di 168 490 000 euro, a favore della Società Consortile De Tomaso srl, è stata approvata nell'agosto 2002. Le sovvenzioni sarebbero versate nel periodo 2004-2008. L'aiuto rientra nell'ambito di regimi approvati dalla Commissione⁽⁵⁾, previsti dalla legge *Misure in favore delle attività produttive nelle aree depresse del Paese* (in prosieguo legge n. 488/1992) e dalla legge «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica» (in prosieguo legge n. 662/1996).
- (12) Poiché le due sovvenzioni riguardano il medesimo progetto, le autorità italiane le hanno notificate insieme. In totale, l'aiuto alla De Tomaso ammonterebbe quindi, in termini nominali, a 178 008 817 euro (155 640 104

euro in valore attualizzato, calcolato assumendo il 2003 come anno di riferimento e il 5,06 % come tasso di attualizzazione). L'intensità dell'aiuto notificato dalle autorità italiane è del 75,22 % in ESL.

- (13) Secondo l'Italia, al progetto non è stato accordato nessun altro aiuto o finanziamento comunitario.

Motivi dell'avvio del procedimento

- (14) Nella decisione del 23 luglio 2003 di avvio del procedimento, la Commissione ha espresso dubbi sulla natura di PMI della De Tomaso. La Commissione ha altresì espresso dubbi su vari elementi dell'analisi costi/benefici (ACB), in particolare sui seguenti:
- a) la comparabilità tra i progetti nell'ubicazione scelta e in quelle alternative;
- b) la comparazione effettuata nell'ACB tra i costi d'investimento;
- c) la comparazione effettuata nell'ACB tra i costi di funzionamento, con particolare riguardo ai costi del lavoro e di trasporto all'estero.

III. OSSERVAZIONI DELL'ITALIA

- (15) L'Italia ha inviato osservazioni sull'avvio del procedimento il 13 ottobre 2003. Ha poi fornito alla Commissione altre informazioni e documenti nell'incontro svoltosi il 17 febbraio 2004 e nelle lettere del 23 aprile e del 30 aprile 2004.
- (16) Per quanto riguarda la natura di PMI della De Tomaso, l'Italia ha presentato dettagliate informazioni sulla struttura proprietaria nonché sui rendiconti finanziari dell'impresa Alejandro S.A. e un estratto del testamento del signor De Tomaso.
- (17) Riguardo alla comparabilità tra i progetti da attuare rispettivamente nell'ubicazione prescelta e nelle ubicazioni alternative, l'Italia sostiene anzitutto che per i progetti si è effettuata la comparazione tra produzioni identiche, in quantitativi identici, per la medesima combinazione di prodotti ed a prezzi identici. Il divario tra gli investimenti necessari nelle ubicazioni alternative si può spiegare tenendo conto del carattere specifico dell'ubicazione preferita, che è analogo all'Italia settentrionale sotto il profilo dei costi del lavoro e delle disposizioni di legge riguardanti gli aspetti sociali, la sicurezza e l'ambiente, ma che manca di manodopera qualificata e di una solida tradizione industriale.
- (18) Secondo l'Italia, nelle ubicazioni alternative la situazione si presenta molto diversa: a Modena è disponibile una manodopera altamente qualificata, poiché vi è una fitta rete di fornitori e produttori di autoveicoli. A Timisoara è disponibile manodopera qualificata per una frazione del costo che si dovrebbe sostenere a Cutro. Inoltre, Timisoara presenta un vantaggio di tipo logistico per la produzione del modello Simbir.

(*) Errore materiale: leggesi equivalente sovvenzione netto.

(4) Il tasso del 5,06 % è quello figurante nella tabella per gli aiuti di Stato - tassi di riferimento e di attualizzazione applicabili dal 1° agosto 1997, e corrisponde a quello del 2002, l'anno della notifica (v. http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

(5) Decisione della Commissione, del 12 luglio 2000, di non sollevare obiezioni sul caso N 715/99, pubblicata nella GU C 278 del 30.9.2000, pag. 26.

- (19) L'Italia ribadisce il valore strategico del progetto Cutro per lo sviluppo industriale della zona. In tale ambito, nelle scelte a livello tecnologico l'intento è costituire una struttura produttiva avanzata, che inglobi le tecniche e attrezzature più innovatrici e sia tale da consentire alla De Tomaso di svolgere al proprio interno attività di ricerca e sviluppo. I progetti relativi alle ubicazioni alternative optano invece per soluzioni tecnologiche più tradizionali.
- (20) In base a tali considerazioni, l'Italia sostiene che la richiesta della Commissione di stabilire una comparazione tra progetti identici è errata e fuorviante, poiché costringerebbe a comparare soluzioni «ipotetiche», non basate sulle reali intenzioni della società che effettua gli investimenti.
- (21) L'Italia sostiene pure che la comparazione «operazione per operazione» per quanto riguarda gli investimenti nelle soluzioni alternative, secondo quanto richiesto dalla Commissione per l'ACB, non è fattibile perché richiederebbe lo sviluppo integrale dei progetti alternativi, che la De Tomaso potrebbe effettuare soltanto dopo la scelta dell'ubicazione.
- (22) Nondimeno, l'Italia ha inviato nuove informazioni, più particolareggiate, nelle quali si comparano gli investimenti da realizzare a Cutro e nelle ubicazioni alternative per la pressatura, la saldatura e la verniciatura delle automobili sportive (Cutro rispetto a Modena) e per l'assemblaggio finale e la verniciatura per il modello Simbir (Cutro rispetto a Timisoara).
- (23) Secondo l'Italia, molti degli investimenti previsti a Cutro non sarebbero necessari nella soluzione alternativa, perché sarebbe possibile far effettuare altrove le operazioni in oggetto (verniciatura e collaudo dei motori) o prendere in locazione infrastrutture disponibili (una pista di collaudo nelle vicinanze di Modena). Per quanto riguarda la verniciatura delle automobili sportive, l'Italia ha presentato una stima dei costi dell'investimento in un nuovo impianto di verniciatura a Modena, per dimostrare che la verniciatura effettuata nello stabilimento di Modena sarebbe meno costosa che non affidandola all'esterno, il che aggraverebbe quindi, in lieve misura, l'handicap a Cutro. Per quanto riguarda il banco di collaudo dei motori, l'Italia fa notare che l'installazione a Cutro consentirebbe alla De Tomaso di sviluppare anche versioni specifiche dei motori per le future produzioni.
- (24) Riguardo agli aspetti operativi dell'ACB, l'Italia spiega che la constatata differenza tra il rispettivo fabbisogno di manodopera è dovuta in parte a un errore presente nell'ACB, in quanto nella soluzione alternativa si è sottovalutato il numero di dirigenti e d'impiegati non addetti alla produzione manuale, e in parte al fatto che a Modena il fabbisogno di manodopera sarebbe inferiore, poiché la verniciatura potrebbe effettuarsi all'esterno. Tenuto conto di questi due fattori, l'Italia conclude che nelle soluzioni alternative il fabbisogno di manodopera sarebbe analogo.
- (25) Per quanto riguarda i costi di trasporto all'estero, l'Italia ha fornito informazioni e documentazione aggiornate relative ai costi di trasporto del modello Simbir da Timisoara, secondo cui tali costi non sarebbero superiori in partenza da Cutro rispetto all'ubicazione alternativa di Timisoara.
- (26) Infine, l'Italia fa notare che la società in questione risente negativamente della lunga durata del procedimento.

IV. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

- (27) La misura notificata dall'Italia a favore della De Tomaso costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Infatti, l'aiuto sarebbe finanziato dallo Stato o mediante risorse statali. Inoltre, tale aiuto ammonta a una considerevole percentuale del finanziamento del progetto e potrebbe falsare la concorrenza all'interno della Comunità, conferendo un vantaggio alla De Tomaso rispetto alle società concorrenti che non ricevono aiuti. Infine, sul mercato delle automobili vi sono ampi scambi commerciali tra gli Stati membri. Ciò non è contestato dall'Italia.
- (28) L'articolo 87, paragrafo 2 del trattato stabilisce i tipi di aiuti compatibili con il mercato comune. Considerati la natura e l'intento dell'aiuto e l'ubicazione geografica dell'impresa, al piano in oggetto non si applicano le lettere a), b) e c) del suddetto paragrafo. L'articolo 87, paragrafo 3 individua altre forme di aiuto che possono considerarsi compatibili con il mercato comune. La Commissione constata che il progetto dovrebbe essere attuato nella regione Calabria, che è ammissibile all'assistenza a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, della lettera a), per un massimale di aiuti regionali del 50% in equivalente sovvenzione netto (ESN) per le grandi imprese ⁽⁶⁾.
- (29) Secondo la Commissione, il beneficiario dell'aiuto in oggetto è la De Tomaso, ossia il gruppo comprendente le imprese Società Consortile De Tomaso srl e UAZ Europa srl, alle quali sarebbe erogato l'aiuto. L'attività che la De Tomaso si propone di svolgere è produrre e assemblare autoveicoli: quest'impresa fa quindi parte dell'industria automobilistica, ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica ⁽⁷⁾ (in prosieguo, la «disciplina del settore automobilistico»), che si applica al progetto in questione poiché l'aiuto è stato notificato alla Commissione anteriormente al 1° gennaio 2003.

⁽⁶⁾ A norma dell'articolo 4, paragrafo 3 del regolamento PMI, quando le PMI attuano progetti d'investimento in regioni ammesse al beneficio degli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato, l'intensità massima degli aiuti, stabilita nella carta approvata dalla Commissione, può essere aumentata di non oltre 15 punti percentuali in ESL, purché l'intensità totale netta dell'aiuto a favore del progetto non superi il 75%.

⁽⁷⁾ GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1 e GU C 368 del 22.12.2001 pag. 10.

- (30) Il costo totale del progetto e l'importo dell'aiuto sono entrambi superiori ai massimali stabiliti, ai fini della notifica, nella disciplina del settore automobilistico. Questi massimali sono: a) per il costo totale del progetto, 50 milioni di euro; b) per l'importo lordo totale dell'aiuto a favore del progetto, indifferentemente se sia un aiuto di Stato o provenga da strumenti comunitari, 5 milioni di euro. Nel notificare l'aiuto da esse previsto a favore della De Tomaso, le autorità italiane si sono attenute a quanto prescritto all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato.
- (31) Secondo la disciplina del settore automobilistico, 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.
- (32) In base al punto 3.2, lettera a) della disciplina del settore automobilistico, 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 il progetto consiste nell'ammodernamento e razionalizzazione di uno stabilimento preesistente o se all'interno del gruppo non vi è nessun altro sito industriale alternativo, nuovo o preesistente, atto ad accogliere l'investimento in questione, l'impresa sarebbe costretta, anche senza beneficiare di un aiuto, ad attuare il suo progetto nell'ubicazione da essa preferita. Di conseguenza, non si può autorizzare un aiuto regionale a favore di un progetto che non presenti mobilità geografica.
- (33) Nel caso in oggetto, l'alternativa geografica per il progetto, rispetto all'ubicazione a Cutro, consisterebbe nell'assemblare il modello Simbir a Timisoara (Romania) e nel produrre i modelli Vallengunga e Pantera a Modena (Italia). A giudizio della Commissione, l'Italia ha apportato a sostegno di tale asserzione prove documentali sufficienti, tra le quali studi di fattibilità riguardanti le ubicazioni alternative, piani e schemi e indicazioni di potenziali fornitori di attrezzature.
- (34) Tenuto conto della natura dell'investimento (progetto in un sito vergine, ossia in un sito completamente nuovo) e in base alla documentazione ricevuta, la Commissione conclude che il progetto ha carattere di mobilità e che è disponibile un'ubicazione alternativa valida.
- (35) In base al punto 3.2, lettera b) della disciplina del settore automobilistico, la Commissione determina se i costi correlati agli elementi di mobilità del progetto siano ammissibili o no e, secondo la lettera c) del medesimo punto 3.2, deve assicurarsi che l'aiuto previsto sia proporzionale ai problemi regionali che intende risolvere. A tale scopo, ci si avvale di un'ACB.
- (36) Nell'ACB si comparano, per quanto riguarda gli elementi di mobilità, i costi che un investitore sosterebbe per attuare il progetto nella regione in questione con i costi che dovrebbe sostenere per un identico progetto in un'ubicazione diversa. In tal modo, è possibile determinare gli svantaggi specifici della regione assistita. La Commissione autorizza gli aiuti a finalità regionale entro il limite degli svantaggi regionali che ne risulterebbero se l'investimento fosse destinato allo stabilimento che serve per la comparazione.
- (37) In base al punto 3.2, lettera c) della disciplina del settore automobilistico, 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 dalle autorità italiane è il 2005-2009, ossia il triennio (*) decorrente dall'inizio della produzione, come previsto al punto 3.3 dell'Allegato I della disciplina del settore automobilistico. L'ACB notificata mostra un handicap netto, in termini di costi, di 158 248 977 euro, secondo il valore attualizzato, per l'ubicazione a Cutro rispetto alle ubicazioni alternative. Di conseguenza, «l'intensità dell'handicap regionale» del progetto sarebbe del 76,48 % (8).
- (38) Come punto preliminare, di carattere tecnico, la Commissione osserva che nell'ACB presentata dall'Italia, l'anno di riferimento preso in considerazione per attualizzare le cifre pertinenti è il 2003. L'anno esatto, invece, è il 2002, ossia l'anno nel quale l'aiuto previsto è stato notificato alla Commissione. Poiché il tasso di attualizzazione applicato è, correttamente, quello del 2002 (5,06%), si può lasciare com'è la modifica dell'anno di riferimento, dato che non altera in nessun modo i quozienti e le cifre pertinenti.
- (39) Per quanto riguarda gli aspetti sostanziali dell'ACB, nel valutare le informazioni fornite dall'Italia la Commissione si è avvalsa dell'aiuto di un perito esterno, esperto del settore automobilistico. La valutazione ha confermato i dubbi espressi nella decisione di avvio del procedimento, relativi alla comparabilità dei progetti rispettivamente a Cutro e nell'ubicazione alternativa. I motivi che hanno portato a tale conclusione sono esposti ai punti (40)- (63).

(*) Errore materiale : quinquennio non triennio

(8) Percentuale di handicap regionale = $\frac{\text{Investimenti}}{\text{Handicap netto in termini di costi}}$ (entrambi in valore attualizzato).

Nel caso in oggetto, l'investimento ammonta a 206 912 337 euro [v. il punto 10].

$$\text{Percentuale di handicap regionale} = \frac{158\,248\,977}{206\,912\,337} = 76,48\%$$

- (40) Come ha osservato nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha interpretato con coerenza la disposizione relativa a «progetti identici», figurante nella disciplina del settore automobilistico, nel senso che deve trattarsi di progetti riguardanti la produzione di autoveicoli comparabili, in quantitativi comparabili, mediante processi di produzione comparabili. Di solito, la Commissione ammette che possano esservi differenze in progetti attuati in ubicazioni diverse, per esempio in termini di livelli qualitativi del prodotto finale o di gradi diversi di automazione degli stabilimenti in funzione dei costi del lavoro. Tuttavia, la Commissione non ammette che siano comparati progetti sostanzialmente diversi, ossia quando in un'ubicazione sarebbero effettuati ingenti investimenti in attrezzature e macchinari, che non sarebbero effettuati invece per la corrispondente produzione nel sito di riferimento utilizzato per la comparazione.
- (41) Nel caso in oggetto, le informazioni fornite dall'Italia non hanno consentito alla Commissione di procedere a una comparazione integrale dei costi d'investimento. L'Italia stessa, nelle sue osservazioni relative alla decisione di avvio del procedimento, ha osservato che per gli investimenti nelle soluzioni alternative non è possibile, ai fini dell'ACB, una comparazione «operazione per operazione», come prescrive invece la Commissione. In effetti, secondo le informazioni fornite dall'Italia, i progetti nell'ubicazione preferita di Cutro e nelle ubicazioni alternative di Modena e di Timisoara sono sostanzialmente diversi nel contenuto tecnologico degli investimenti e nel grado di differenziazione verticale.
- (42) Tenuto conto di tale limitazione, la Commissione ha esaminato le informazioni disponibili, nell'intento di capire i motivi alla base delle diverse scelte d'investimento e di accertare se la differenza sostanziale tra i costi degli investimenti sia accettabile nel contesto dell'ACB. Nell'effettuare la sua valutazione, la Commissione non contesta il fatto che i progetti possano essere molto diversi tra le diverse ubicazioni, per esempio come conseguenza di scelte industriali diverse. Tuttavia, la Commissione deve assicurarsi che l'ACB costituisca uno strumento significativo per valutare l'handicap specifico dell'ubicazione preferita, il che è possibile soltanto se i progetti alternativi sono comparabili.
- (43) La Commissione nota anzitutto che i costi d'investimento a Cutro superano di molto quelli nei siti alternativi, per quanto riguarda terreno, edifici e costruzioni, macchinari e attrezzature, utensili e stampi e prestito d'uso per fornitori. Per quanto riguarda i costi del terreno e degli edifici e costruzioni, la Commissione ritiene che la differenza figurante nell'ACB (41 530 657 euro a Cutro rispetto a 10 084 237 euro per l'ubicazione alternativa) possa giustificarsi, da un lato, perché in Romania i costi relativi a queste voci di spesa sono molto inferiori che in Italia e, dall'altro, perché la De Tomaso già possiede a Modena il terreno e parte degli edifici che sarebbero necessari per il progetto.
- (44) Per quanto riguarda invece i macchinari e attrezzature, gli utensili e stampi e il prestito d'uso ai fornitori, in gran parte la De Tomaso dovrebbe procurarsene di nuovi sia a Cutro sia nelle ubicazioni alternative. Per queste voci di spesa, alle quali si provvede di norma con acquisti internazionali, le considerevoli differenze tra i costi d'investimento (165 381 681 euro a Cutro rispetto a 75 624 552 euro nell'ubicazione alternativa) possono spiegarsi soltanto per il fatto che a Cutro il progetto prevede livelli di automazione più elevati e maggiore integrazione verticale.
- (45) La Commissione ha esaminato le informazioni disponibili, per accertare se tali differenze di costo fossero giustificate dalle condizioni specifiche delle diverse ubicazioni e fossero compatibili con le prescrizioni in materia di comparabilità previste per l'ACB.
- (46) La Commissione osserva che l'Italia attribuisce la differenza dei costi a Cutro rispetto a Timisoara soprattutto ai maggiori costi del lavoro (per ridurre la manodopera, è prevista maggiore automazione) e al maggior rigore delle disposizioni di legge riguardanti gli aspetti sociali, la sicurezza e l'ambiente (per ottemperare a tali disposizioni sono necessarie attrezzature più moderne e più complesse). La differenza dei costi a Cutro rispetto a Modena deriva soprattutto dalla minore qualificazione della manodopera (per compensare la carenza di abilità manuali è necessario accrescere l'automazione) e dalla mancanza di una rete consolidata di fornitori (il che rende necessaria una struttura più verticale).
- (47) La Commissione ammette che tali fattori possano contribuire a far aumentare i costi d'investimento, ma non ritiene che essi possano spiegare il considerevolissimo divario tra i costi riscontrato.
- (48) In primo luogo, per un costruttore di piccoli quantitativi come la De Tomaso, l'automazione può contribuire a ridurre il fabbisogno di manodopera solo in misura limitata: di solito, gli investimenti nell'automazione sono convenienti soltanto in caso di grandi o grandissimi quantitativi di produzione. In effetti, la soluzione Cutro difficilmente consentirebbe di ridurre la manodopera rispetto alle soluzioni alternative: secondo le cifre indicate nell'ACB, nel 2009 i dipendenti sarebbero 786 a Cutro, rispetto a 685 a Modena e Timisoara insieme. Anche tenendo conto della più accentuata strutturazione verticale a Cutro (che si traduce in un numero maggiore di dipendenti per le operazioni effettuate all'interno), è evidente che la maggiore automazione a stento permette risparmi in termini di entità del personale.

- (49) In secondo luogo, anche se è vero che in Italia le disposizioni di legge riguardanti gli aspetti sociali, la sicurezza e l'ambiente sono più rigorose che in Romania e possono quindi richiedere maggiori investimenti, questo fattore non va sopravvalutato. Quando si decidono investimenti per il medio-lungo periodo, i costruttori di automobili tendono a prospettarsi anche gli sviluppi in sede giuridica, senza limitarsi alle disposizioni in vigore. Nel caso della Romania, una convergenza degli standard verso i livelli dell'Europa occidentale appare ragionevole nel medio periodo, considerando anche la sua probabile adesione all'Unione europea.
- (50) In terzo luogo, non sempre è necessaria maggiore automazione per compensare le carenze di qualificazione della manodopera. Di fatto, spesso è vero il contrario: per il funzionamento e la manutenzione di macchinari automatizzati è necessaria una manodopera altamente qualificata, mentre lavoratori meno qualificati possono utilizzare con maggiore facilità macchinari più semplici.
- (51) Infine, è vero che la mancanza di una rete consolidata di fornitori può portare a un maggior grado d'integrazione verticale e quindi all'esigenza di maggiori investimenti, ma ogni investimento supplementare giustificato in base a tali motivi dovrebbe essere correlato direttamente alla mancanza di fornitori, attuali o previsti, per le specifiche operazioni. Non è quello che si riscontra, spesso, nel caso in oggetto.
- (52) Per esempio, nelle osservazioni riguardanti la decisione di avvio del procedimento, l'Italia ha sostenuto che far effettuare all'esterno le operazioni di verniciatura delle automobili sportive a Modena non accentua artificiosamente l'handicap di Cutro. A sostegno di questa sua argomentazione, l'Italia ha fornito stime dei costi di funzionamento e d'investimento necessari per effettuare la verniciatura all'interno dello stabilimento di Modena, mostrando che nell'ACB questa modifica ha un'incidenza molto scarsa e tende ad accentuare l'handicap di Cutro. Tuttavia, i costi d'investimento per il laboratorio di verniciatura a Modena sarebbero di molto inferiori a quelli previsti per Cutro (4,5 milioni di euro rispetto a 6,3 milioni), dato il minor grado di automazione. Ne risulta che la maggiore entità degli investimenti per il laboratorio di verniciatura a Cutro non può attribuirsi alla mancanza di una rete consolidata di fornitori, ma è piuttosto la conseguenza di scelte tecnologiche differenti nelle ubicazioni alternative.
- (53) Un ragionamento analogo si applica alla pista di collaudo a Cutro. Anche se è vero che nell'ubicazione alternativa di Modena la De Tomaso potrebbe prendere in locazione infrastrutture disponibili per il collaudo delle automobili sportive, infrastrutture di questo tipo mancherebbero totalmente per il modello Simbir a Timisoara. In effetti, l'Italia dichiara che il modello Simbir verrebbe collaudato su strade normali site intorno allo stabilimento rumeno. Nondimeno, a Cutro è previsto un investimento specifico per piste speciali per i collaudi del modello Simbir.
- (54) La Commissione osserva inoltre che, nel caso in esame, non si possono far valere altri fattori tali da giustificare un maggior grado di automazione tra ubicazioni diverse. Investire nell'automazione è spesso giustificato dalla grande entità della produzione, il che non è il caso della De Tomaso, che produrrebbe piccoli quantitativi sia a Cutro sia nell'ubicazione alternativa. Analogamente, nelle ubicazioni alternative i livelli qualitativi sarebbero identici.
- (55) Gli aspetti sin qui esposti hanno indotto la Commissione a concludere che le considerevolissime differenze tra i costi d'investimento a Cutro e nelle ubicazioni alternative possono spiegarsi soltanto per il fatto che i progetti comparati sono di natura molto diversa. A sostegno di tale conclusione vi è la dettagliata descrizione degli investimenti fornita dall'Italia riguardo ad alcune operazioni.
- (56) In effetti, le informazioni più recenti mostrano che il progetto a Cutro consiste in un modernissimo sistema di produzione integralmente automatizzato, concepito per un'abbondante produzione, mentre il progetto alternativo è basato sul concetto di bassa automazione e su piccoli quantitativi di produzione. Gli esempi forniti qui di seguito sono indicativi della natura diversa dei progetti comparati :
- a) per l'assemblaggio del modello Simbir a Cutro è previsto un investimento di oltre 2 milioni di euro in una stazione di lavoro molto perfezionata e integralmente robotizzata per l'installazione di parabrezza. Di solito, questo macchinario viene preferito rispetto ai processi d'installazione manuale solo per le produzioni molto abbondanti, ampiamente superiori a 50 mila unità previste nel progetto in questione. Nessun investimento di questo genere è previsto per Timisoara;
- b) allo stesso modo, per l'assemblaggio del modello Simbir a Cutro s'impiegherebbero robot per installare i cruscotti, gli assemblaggi delle parti frontali e i pannelli del tetto e per sistemare i sedili e le portiere. Nessun macchinario di questo genere è previsto per Timisoara;
- c) per la pressatura e la saldatura delle automobili sportive, è prevista per Cutro una costosa stazione di lavoro per il taglio al laser, mentre nessun investimento analogo è previsto per Modena;
- d) gli investimenti a Cutro comprendono una costosa unità metrologica, completamente attrezzata, con un sistema di misurazione basato su coordinate sia per il corpo dell'automobile sia per le sottocomponenti. Nessun investimento analogo è previsto per l'ubicazione alternativa;
- e) per Cutro sono previsti sistemi molto complessi per il controllo della qualità delle merci in arrivo, il che è contrario alla prassi corrente di lasciare il controllo della qualità alla responsabilità del fornitore. La soluzione alternativa non comprende questa capacità;

- f) i piani d'investimento per Cutro comprendono un sistema informatico centralizzato per il monitoraggio e la diagnostica nelle linee di assemblaggio. Un simile sistema non è previsto per la soluzione alternativa, benché i prodotti finali debbano presentare i medesimi livelli qualitativi;
- g) la soluzione Cutro comprende investimenti per l'installazione di un centro di formazione permanente, dotato d'infrastrutture multimediali, accessibile anche al personale dei fornitori. Un centro analogo non è previsto per la soluzione alternativa;
- h) l'investimento a Cutro comprende un banco di collaudo dei motori. Quest'infrastruttura consentirebbe alla De Tomaso di effettuare collaudi standard della produzione, procedere alla messa a punto e svolgere attività di ricerca e sviluppo sui motori (a benzina per le automobili sportive e diesel per il modello Simbir) acquistati presso fornitori esterni e montati sulle automobili a Cutro. Nella soluzione alternativa, la De Tomaso farebbe effettuare i collaudi standard e la messa a punto all'esterno, da società indipendenti (a Modena) o dal fornitore dei motori (a Timisoara), e non sarebbero previste attività di ricerca e sviluppo.
- (57) Tenuto conto di tutti questi elementi, la Commissione conclude che i costi d'investimento previsti a Cutro per i macchinari e attrezzature, per gli utensili e stampi e per il prestito d'uso ai fornitori sono eccessivi e non comparabili con i costi d'investimento nella soluzione alternativa. In base alle informazioni disponibili, e con l'aiuto del suo perito esterno, esperto del settore automobilistico, la Commissione ha stimato che le differenze obiettive tra le ubicazioni alternative, in termini di esistenza di una rete di fornitori, di costi del lavoro, di disposizioni di legge e di qualificazione della manodopera potrebbero giustificare un handicap del 25% a Cutro rispetto alla soluzione alternativa. Di conseguenza, la Commissione conclude che i costi degli investimenti per i macchinari e attrezzature, per gli utensili e stampi e per il prestito d'uso per fornitori, che possono essere considerati ammissibili a Cutro ai fini dell'aiuto ammontano a 94 530 690 euro⁽⁹⁾, contro i 165 381 681 euro indicati dall'Italia.
- (58) Riguardo alla suddetta stima dei costi ammissibili, la Commissione nota anzitutto che il suo obiettivo non è decidere quali investimenti si debbano o non si debbano
- effettuare a Cutro, ma determinare se gli investimenti che la De Tomaso progetta di effettuare siano comparabili, ai sensi della disciplina del settore automobilistico, con gli investimenti che sarebbero effettuati nelle ubicazioni alternative, e se quindi essi siano ammissibili ai fini dell'aiuto. In secondo luogo, la Commissione fa notare di non aver avuto la possibilità di procedere a una comparazione più particolareggiata tra i progetti alternativi, poiché l'Italia sostiene che essa non è fattibile. La Commissione ha dovuto quindi basarsi sulle informazioni che le sono state rese disponibili.
- (59) La Commissione conclude dunque che il totale dei costi ammissibili per il progetto ammonta a 136.061.346 euro⁽¹⁰⁾ in valore attualizzato. Di conseguenza, per calcolare l'handicap regionale a Cutro si è tenuto conto soltanto di tali investimenti. Questa modifica ha portato alla riduzione da 89 757 129 a 18 906 138 euro⁽¹¹⁾.
- (60) La Commissione ha anche esaminato la comparazione tra i costi di funzionamento effettuata dall'Italia nell'ACB con le osservazioni presentate dall'Italia stessa riguardo all'avvio del procedimento. Per quanto riguarda il fabbisogno di manodopera, la Commissione accetta le rettifiche apportate dall'Italia, relative al numero di dirigenti e d'impiegati non addetti alla produzione manuale nella soluzione alternativa. Tuttavia, la Commissione osserva che l'aumento del numero di dipendenti non è stato incluso correttamente nell'ACB per calcolare i costi del lavoro. In effetti, nella soluzione alternativa il numero di dipendenti indicato nell'ACB è di 642 nel 2009, mentre nella documentazione giustificativa figura la cifra di 685. La Commissione ritiene corretta questa seconda cifra ed ha adattato di conseguenza l'ACB. I costi totali del lavoro nella soluzione alternativa aumentano quindi da 23 448 521 a 28 526 739 euro, e l'handicap relativo a questa voce di spesa è ridotto di 5 078 218 euro (62 658 707 euro invece di 67 736 925).
- (61) Per quanto riguarda i costi di trasporto all'estero, la Commissione accetta la correzione apportata dall'Italia, che riduce a 745 269 euro l'handicap relativo al totale di tali costi (inizialmente, le autorità italiane avevano calcolato 754 916 euro).

⁽⁹⁾ (Investimenti per macchinari e attrezzature, utensili e stampi e prestito d'uso per fornitori nell'ubicazione alternativa) x (1+percentuale di handicap a Cutro) = 75 624 552 [v. il precedente punto 46] x 1,25 = 94 530 690.

⁽¹⁰⁾ Costi ammissibili per terreno, edifici e costruzioni (41 530 657) [v. il punto 45] + costi ammissibili per macchinari, attrezzature, utensili e stampi e prestito d'uso per fornitori (94 530 690) [v. il punto 59] = 136 061 346.

⁽¹¹⁾ Compensazione di ogni handicap in termini di costi d'investimento per macchinari, attrezzature, utensili e stampi e prestito d'uso per fornitori pari ai costi ammissibili calcolati per queste voci (94 530 690) [v. il punto 59] - costi di queste voci nell'ubicazione alternativa (75 624 552) [v. il punto 46] = 18 906 138.

- (62) Le modifiche apportate all'analisi comportano risultati, in termini di costi/benefici, diversi da quelli notificati dall'Italia. L'ACB modificata indica per i costi netti un handicap di Cutro di 82 310 114 euro⁽¹²⁾ ai valori 2003 (rispetto all'importo notificato di 158 248 977 euro). Ne risulta per il progetto una percentuale di handicap del 60,49%⁽¹³⁾ (rispetto alla percentuale del 76,48% notificata inizialmente).
- (63) Infine, in base al punto 3.2, lettera d) della disciplina del settore automobilistico, la Commissione ha esaminato la questione dell'aggiustamento, che consiste nell'accrescere l'intensità dell'aiuto ammissibile come incentivo supplementare per l'investitore a investire nella regione in questione. È chiaro che in seguito all'investimento la De Tomaso aumenterà enormemente la propria capacità produttiva, dato che i suoi livelli di produzione sono attualmente quanto mai bassi. In ottemperanza alla disciplina del settore automobilistico, la «percentuale di handicap regionale» risultante dall'ACB viene quindi ridotta di un punto percentuale (incidenza «elevata» sulla concorrenza, per un progetto d'investimento in una regione cui si applica l'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato). La percentuale definitiva è dunque del 59,49% ESL, inferiore al massimale regionale del 50% in ESN per le grandi imprese in Calabria (massimale che, per il progetto in questione, corrisponde al 73,83% ESL) e, a maggior ragione, per le PMI. Poiché in ogni caso la «percentuale di handicap regionale» per il progetto resta inferiore al massimale regionale del 73,83% ESL, non è più necessario determinare se la De Tomaso sia una PMI.

V. CONCLUSIONE

- (64) La Commissione ritiene compatibile con il mercato comune l'aiuto regionale che l'Italia intende accordare alla De Tomaso per il progetto in questione, purché non superi un'intensità di aiuto pari al 59,49% ESL dei costi ammissibili. La Commissione ritiene che i costi ammissibili per il progetto in questione ammontino a 136 061 346 euro ai valori 2003 (al tasso di attualizza-

zione del 5,06%). La Commissione ritiene quindi compatibile con il mercato comune l'aiuto regionale che l'Italia intende accordare alla De Tomaso per il progetto in questione nella misura in cui esso non supera l'importo di 80 949 501 euro in ESL (ai valori 2003, al tasso di attualizzazione del 5,06%).

- (65) Ogni altro aiuto di Stato a favore dei progetti d'investimento in questione è incompatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato che l'Italia intende accordare alla Società Consortile De Tomaso srl e all'UAZ Europa srl è compatibile con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato, nei limiti di un importo massimo di 80 949 501 euro in equivalente sovvenzione lordo ai valori del 2003, applicando un tasso di attualizzazione del 5,06%.

Articolo 2

Ogni aiuto di Stato aggiuntivo rispetto all'importo dell'aiuto di cui all'articolo 1, che l'Italia intenda erogare alla Società Consortile De Tomaso srl e all'UAZ Europa srl per il progetto in questione, è incompatibile con il mercato comune.

Articolo 3

La Repubblica Italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 gennaio 2005.

Per la Commissione

Neelie KROES

Membro della Commissione

⁽¹²⁾ 18 906 138 (costi d'investimento [v. il punto 61]) + 62 658 707 (costi operativi [v. il punto 62]) + 745 269 (costi di trasporto [v. il punto 63]) = 82 310 114.

⁽¹³⁾ $\frac{\text{Handicap netto in termini di costi}}{\text{Investimento}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60,49\%$ [v. il punto 61 per i nuovi costi d'investimento, previa rettifica].