

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 ottobre 2002

relativa all'aiuto di Stato al quale il Portogallo intende dare esecuzione a favore dell'Opel Portugal
Comércio e Indústria de Veículos

[notificata con il numero C(2002) 3742]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/147/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⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettere del 2 marzo, 10 aprile e 31 maggio 2001, le autorità portoghesi hanno notificato la propria intenzione di concedere un aiuto alla formazione e un aiuto regionale a favore dell'Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos, SA (in appresso denominata la «Opel Portugal»). Il 19 luglio 2001 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari, che le autorità portoghesi hanno inviato il 3 ottobre. Il 26 novembre 2001 la Commissione ha effettuato una visita presso lo stabilimento di Azambuja e il 30 novembre ha inviato una richiesta d'informazioni supplementari, alla quale le autorità portoghesi hanno risposto il 28 gennaio 2002.
- (2) Il 27 marzo 2002 la Commissione ha deciso d'iniziare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato (decisione d'iniziare un procedimento d'indagine formale), poiché dubitava della compatibilità di tale aiuto con il mercato comune. Il Portogallo ha presentato il 24 maggio 2002 le proprie osservazioni sull'inizio del procedimento.
- (3) La decisione della Commissione d'iniziare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽²⁾, con l'invito agli interessati a presentare osservazioni riguardo all'aiuto in oggetto. La Commissione ha ricevuto osservazioni e le ha trasmesse

al Portogallo, dandogli la possibilità di commentarle, e ha ricevuto i relativi commenti con lettera del 30 maggio 2002.

II. DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DELL'AIUTO

- (4) L'Opel Portugal è una filiale del gruppo americano General Motors (in appresso denominato «GM»), che fabbrica autoveicoli nello stabilimento di Azambuja, un comune del distretto di Lisbona. Il progetto notificato riguarda la produzione di un nuovo piccolo autoveicolo misto, il Corsa Combo, basato sulla meccanica dell'Opel Corsa. Si tratta di un autoveicolo prodotto dal 2001, in sostituzione di modelli precedenti basati sulla vecchia meccanica dell'Opel Corsa.
- (5) A favore dell'Opel Portugal sono previste due misure distinte, relative una a un aiuto alla formazione e l'altra a un aiuto regionale.

a) Aiuto alla formazione

Il progetto

- (6) Il progetto di formazione in oggetto consiste nel Programma dell'Opel Portugal per la formazione professionale dei suoi dipendenti (in appresso denominato «il programma»), relativo al periodo 2000-2003. Le autorità portoghesi hanno trasmesso alla Commissione informazioni minuziose su tale formazione e sui relativi costi.
- (7) Secondo le informazioni fornite dalle autorità portoghesi, il programma comprende 327 365 ore di formazione, di cui 253 099 ore di formazione generale e 74 266 ore di formazione specifica. Alla formazione provvederà direttamente l'Opel Portugal, più altri organismi di formazione accreditati dall'Inofor («Instituto para a Inovação na Formação»: Istituto per l'innovazione nella formazione).

⁽¹⁾ GU C 151 del 25.6.2002, pag. 2.⁽²⁾ Cfr. nota 1.

- (8) Sono stati notificati alla Commissione i seguenti costi ammissibili di formazione (gli importi sono indicati in euro):

(in euro)

Natura della spesa	Formazione generale	Formazione specifica	Costi totali
Costi dei partecipanti alla formazione (comprese le spese di trasferta)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Costi dei formatori	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Personale non insegnante	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Lavori preparatori	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Spese correnti	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Noleggio e ammortamento delle attrezzature	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Controllo e valutazione	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Formazione esterna	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Totale	5 506 584	1 284 628	6 791 212

(*) Segreto d'affari.

- (9) Secondo le autorità portoghesi, vi saranno due tipi di corsi: quelli di formazione generale e quelli che impartiranno una combinazione di formazione generale e di formazione specifica. I corsi comprendenti la sola formazione generale doteranno i beneficiari di qualifiche generali applicabili in diverse attività professionali, e quindi a carattere trasferibile: per esempio, direzione di squadre di produzione, qualifiche inerenti alla qualità e ai processi, competenze di base in materia di produzione, formazione nella TI, dirigenza, igiene e sicurezza, lingue e formazione imprenditoriale.

- (10) I corsi comprendenti formazione generale e specifica sono incentrati sulle qualifiche più direttamente associate a compiti specifici che i lavoratori devono assolvere nell'esercizio delle loro attuali funzioni: per esempio, formazione sulle operazioni di montaggio, sul funzionamento di macchinari specifici, sui processi di verniciatura. Secondo le autorità portoghesi, tali corsi comprendono un elemento di formazione generale, in quanto impartiscono competenze nei settori del «know-how tecnico e relazionale» le quali hanno carattere trasferibile. Come esempio delle qualifiche generali impartite da tali corsi, le autorità portoghesi menzionano tra l'altro la capacità d'interpretare istruzioni, la capacità di seguire una determinata sequenza di compiti, la sensibilizzazione sugli aspetti di sicurezza e di qualità e la capacità di risolvere problemi.

Base giuridica e importi dell'aiuto

- (11) La base giuridica dell'aiuto proposto è il regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione ⁽³⁾ ed i seguenti atti normativi portoghesi: «Portaria» (ordinanza) n. 229/2001 del 19 marzo; «Decreto Regulamentar» (regolamento di

esecuzione) n. 12-A/2000, del 15 settembre; «Despacho Normativo» (decreto normativo) n. 42-B/2000, del 20 settembre.

- (12) Le autorità portoghesi intendono accordare all'Opel Portugal un aiuto alla formazione per l'importo di 3 414 010 EUR, di cui 3 028 621 EUR (corrispondenti al 55 % dei costi ammissibili) sono considerati aiuto alla formazione generale e 385 389 EUR (corrispondenti al 30 % dei costi ammissibili) come aiuto alla formazione specifica.

Motivi per iniziare il procedimento

- (13) Nella sua decisione del 19 dicembre 2001 di dar inizio al procedimento ⁽⁴⁾, la Commissione ha espresso dubbi sulla possibilità di considerare come formazione generale i corsi che, secondo le autorità portoghesi, impartiscono contemporaneamente formazione generale e specifica. Riguardo a questi corsi, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari e una distinta più particolareggiata dei loro costi ammissibili.

b) Aiuto regionale agli investimenti

Il progetto

- (14) Il progetto d'investimento sarà realizzato nello stabilimento di Azambuja, un comune del distretto di Lisbona. Alla regione di Azambuja si applica l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c). Nel 2000, il limite massimo regionale era del 47,68 % in equivalente sovvenzione netto (circa il 65,80 % in equivalente sovvenzione lordo); nel 2001 tale limite massimo regionale era del 40,76 % ESN (circa il 56,25 % ESL), mentre per il 2002 è del 33,84 % ESN (circa il 46,70 % ESL).

⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20.

⁽⁴⁾ Cfr. nota 1.

- (15) Il progetto è suddiviso in due fasi. Nella prima fase (dall'agosto 1998 sino a tutto il 1999) è stato installato un nuovo impianto di verniciatura, con vernici ad acqua, in sostituzione del vecchio impianto, che non soddisfaceva più alle norme qualitative e ambientali. Nella seconda fase (dal 2000 al dicembre 2003) vengono installate le linee di produzione del nuovo modello Opel Combo. La capacità dello stabilimento di Azambuja passerà all'incirca da 60 000 a 70 000 unità all'anno. Nel medesimo periodo, si ridurrà la capacità del gruppo GM a livello europeo, come conseguenza del piano di ristrutturazione «Olympia», che è in corso di attuazione.
- (16) Secondo le autorità portoghesi, si tratta di un progetto a carattere mobile: il gruppo GM ha esaminato come alternativa valida l'ubicazione a Gliwice, in Polonia.
- (17) L'Opel intende investire l'importo nominale di 124 299 613 EUR (108 701 829 EUR in valori attualizzati, assumendo come riferimento l'anno 1998 e un tasso di attualizzazione del 6,42 %). L'investimento nel suo complesso è stato considerato ammissibile dalle autorità portoghesi.
- (18) Le autorità portoghesi hanno presentato una comparazione dei costi e benefici dell'ubicazione ad Azambuja rispetto all'ubicazione alternativa a Gliwice. L'analisi costi-benefici (in appresso denominata «ACB») indica uno svantaggio in termini di costi pari a 40 449 401 EUR per l'ubicazione ad Azambuja rispetto all'ubicazione a Gliwice, il che implica una «percentuale di svantaggio» del progetto del 37,21 %.

Base giuridica e importi dell'aiuto

- (19) L'aiuto notificato è accordato sotto l'egida di regimi approvati, previsti nei seguenti testi di legge: PEDIP II (decreto legislativo n. 177/94) ⁽⁵⁾, PEDIP-TRANSIÇÃO (decreto legislativo n. 348-A/99) e Regime de Benefícios Fiscais (regime di sgravi fiscali: decreto legislativo n. 409/99) ⁽⁶⁾.
- (20) È previsto un aiuto totale, in valori nominali, di 38 333 000 EUR in equivalente sovvenzione lordo. L'aiuto comprende: i) un prestito, da rimborsare, di 18 471 000 EUR. Le autorità portoghesi hanno notificato tale prestito a titolo di sovvenzione diretta, in quanto si riservano l'opzione di trasformare in futuro tale prestito in sovvenzione; ii) un contributo per il pagamento degli interessi su un prestito dell'importo massimo di 2 460 000 EUR; iii) sgravi fiscali, in forma di riduzione delle imposte sui profitti sino all'importo massimo di 17 402 000 EUR. Il valore reale dell'aiuto regionale totale ammonta a 35 297 017 EUR. La corrispondente intensità dell'aiuto regionale è del 32,5 % in equivalente sovvenzione lordo.

⁽⁵⁾ Approvato dalla Commissione con decisione del 29 marzo 1999, relativa al caso n. 1/94.

⁽⁶⁾ Approvato dalla Commissione con decisione dell'8 settembre 1999 relativa al caso n. 97/99.

Motivi per iniziare il procedimento

- (21) Nella sua decisione del 19 dicembre 2001 di dar inizio al procedimento ⁽⁷⁾, la Commissione ha espresso dubbi sulla mobilità del progetto. Per dissipare tali dubbi, la Commissione ha chiesto chiarimenti e documentazione supplementare sul calendario di approvazione del progetto ad Azambuja.
- (22) In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sull'ACB presentata riguardo ai seguenti punti:
- l'esigenza di altri investimenti nel vecchio impianto di verniciatura di Azambuja, [...] ^(*), secondo l'opzione alternativa di realizzazione del progetto a Gliwice. Di questi altri investimenti si sarebbe dovuto tener conto nell'ACB a titolo di costi aggiuntivi dell'opzione alternativa di realizzazione del progetto a Gliwice,
 - la stima dei proventi della vendita del terreno sul quale si trovano gli impianti di Azambuja secondo l'opzione alternativa di realizzazione del progetto a Gliwice. La Commissione dubita che l'Opel Portugal potesse contare di ottenere dalla vendita proventi netti di 8 083 469 EUR nel 2002.

III. OSSERVAZIONI DI TERZI

- (23) Il 19 aprile 2002 la Commissione ha ricevuto osservazioni dell'impresa Duarte & Marques LDA, la quale sostiene che l'Opel Portugal utilizza a fini industriali (parcheggio di autoveicoli) un'area di circa 12 ettari che era stata destinata ad usi agricoli e ambientali. Secondo la Duarte & Marques LDA, questo fatto costituisce un motivo sufficiente per contestare la legittimità dell'aiuto di Stato a favore dell'Opel Portugal. La Commissione ha trasmesso tali osservazioni al Portogallo il 23 aprile 2002.

IV. COMMENTI DEL PORTOGALLO

- (24) Le autorità portoghesi hanno inviato il 24 maggio 2002 le loro osservazioni sull'inizio del procedimento e il 30 maggio la loro risposta alle osservazioni dei terzi interessati. La Commissione ha tenuto conto della risposta e delle informazioni trasmesse.

a) Aiuto alla formazione

- (25) Per quanto riguarda l'aiuto alla formazione, le autorità portoghesi hanno fornito informazioni sui criteri da loro utilizzati per distinguere tra formazione specifica e formazione generale. Tali criteri definiscono la formazione specifica per esclusione: un corso, o il modulo di un corso, è definito come specifico se non risponde a nessuno dei criteri che concorrono alla definizione di formazione generale.

⁽⁷⁾ Cfr. nota 1.

- (26) Le autorità portoghesi hanno presentato un elenco particolareggiato dei criteri da loro utilizzati per individuare le componenti di formazione generale nell'ambito di quei corsi che, secondo la notifica, impartiscono al tempo stesso formazione generale e specifica. I criteri elencati nelle informazioni fornite sono i seguenti: saper interpretare istruzioni di lavoro e saper comunicare informazioni e istruzioni; saper agire secondo una sequenza operativa definita; acquisire senso di responsabilità riguardo alla sicurezza sul lavoro e alla sicurezza dei clienti finali; usare cautela nel maneggiare i prodotti; verificare e saper procedere all'autocontrollo del lavoro eseguito; saper riconoscere i problemi e saper anticipare manchevolezze e/o disfunzioni; dar prova di spirito creativo nel formulare proposte di migliorie relative al lavoro; saper correggere gli errori nell'esecuzione del lavoro; collaborare con i colleghi e aiutarli in caso di necessità; partecipare attivamente, insieme con la propria squadra, ad apportare migliorie; mostrare rapidità nell'esecuzione dei compiti pur rispettando la qualità richiesta; capire l'importanza delle norme per conseguire gli obiettivi finali; acquisire consapevolezza delle nozioni di tempo di lavoro/tempo di ciclo.
- (27) Secondo le autorità portoghesi, questi criteri indicano che i corsi si possono qualificare parzialmente come formazione generale, in quanto impartiscono «know-how tecnico e relazionale» non orientato esclusivamente verso la posizione attuale del dipendente all'interno dell'impresa e offrono la possibilità di trasferire le conoscenze acquisite in altre imprese o settori di occupazione.
- (28) Infine, le autorità portoghesi hanno trasmesso una ripartizione dei costi ammissibili, precisando i costi da attribuire rispettivamente ai corsi indicati come esclusivamente di formazione generale e ai corsi indicati come di formazione al tempo stesso generale e specifica.

b) Aiuto regionale agli investimenti

- (29) Per quanto riguarda l'aiuto regionale agli investimenti, le autorità portoghesi hanno ribadito anzitutto che il progetto ha carattere mobile, ed a sostegno di tale asserzione hanno presentato un documento secondo il quale il gruppo GM aveva deciso già nell'ottobre 1997 di costruire un nuovo impianto di verniciatura ad Azambuja.
- (30) In secondo luogo, le autorità portoghesi hanno inviato informazioni supplementari sugli investimenti effettuati nel periodo 1996-1998 per migliorare i livelli di emissione nel vecchio impianto di verniciatura. Inoltre, le autorità portoghesi hanno indicato nell'importo di 2 882 331,52 EUR l'investimento massimo supplementare necessario perché l'impianto di verniciatura rispettasse i limiti di emissioni stabiliti per legge. Secondo le autorità portoghesi, il governo avrebbe potuto finanziare il 50 % di tale importo a titolo di aiuto di Stato agli investimenti, aiuto necessario per conseguire gli obiettivi ambientali imposti nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente, del 1994 ⁽⁸⁾.
- (31) In terzo luogo, le autorità portoghesi hanno presentato elementi di prova e informazioni supplementari riguardo alla valutazione del terreno sul quale sorge lo stabilimento di Azambuja. Le informazioni fornite comprendono una nota esplicativa del consulente indipendente che ha proceduto alla valutazione del terreno dell'ex Ford Lusitania; una stima del valore del terreno effettuata nel 2002 da un altro consulente indipendente e, infine, le relazioni d'impresa indipendenti riguardanti la valutazione delle condizioni ambientali degli impianti dell'Opel.

c) Osservazioni di terzi

- (32) Il 30 maggio le autorità portoghesi hanno inviato la propria risposta alle osservazioni di terzi interessati, sostenendo che il progetto notificato alla Commissione non riguarda l'area in questione e fornendo, a titolo di prova, una pianta delle installazioni, con indicazione delle aree pertinenti. Inoltre, le autorità portoghesi hanno segnalato che su tale problema si era adito un tribunale nazionale, che non aveva ancora adottato la sua decisione al riguardo.

V. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

- (33) La misura notificata dal Portogallo a favore dell'Opel Portugal costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato: in effetti, essa sarà finanziata dallo Stato o mediante risorse statali. Inoltre, poiché concorre per una percentuale considerevole al finanziamento del progetto, tale aiuto potrebbe falsare la concorrenza all'interno della Comunità, conferendo un vantaggio all'Opel Portugal rispetto alle sue concorrenti che non beneficiano di nessun aiuto. Infine, sul mercato degli autoveicoli sono intensi gli scambi fra gli Stati membri.
- (34) All'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE sono indicati determinati tipi di aiuti compatibili con il trattato CE. Considerati la natura e l'obiettivo dell'aiuto, nonché l'ubicazione geografica dell'impresa, le lettere a), b) e c) non possono applicarsi al progetto in questione. Al paragrafo 3 dell'articolo 87 sono indicati altri tipi di aiuti, che si possono considerare compatibili con il mercato comune. La Commissione osserva che il progetto è ubicato ad Azambuja, un comune nel distretto di Lisbona, che è una regione alla quale si applica il disposto dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).
- (35) L'aiuto in oggetto è destinato all'Opel Portugal, un'impresa di fabbricazione e montaggio di autoveicoli. Di conseguenza, tale impresa appartiene al settore automobilistico, ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica ⁽⁹⁾ (in appresso denominata «Disciplina degli aiuti all'industria automobilistica»).

⁽⁸⁾ GU C 72 del 10.3.1994, pag. 3.

⁽⁹⁾ GU C 279 del 25.9.1997.

- (36) La disciplina degli aiuti all'industria automobilistica precisa che, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, tutti gli aiuti che le pubbliche autorità intendono accordare a un singolo progetto nell'ambito dei regimi di aiuti autorizzati a favore di un'impresa attiva nel settore automobilistico, prima ancora di essere accordati devono essere notificati se superano una delle seguenti soglie: i) costo totale del progetto: 50 milioni di EUR; ii) importo lordo totale degli aiuti accordati a favore del progetto, a prescindere che si tratti di aiuti di Stato o di aiuti provenienti da strumenti comunitari: 5 milioni di EUR;
- (37) Tanto il costo totale del progetto quanto l'importo dell'aiuto superano la soglia oltre la quale è prescritta la notifica. Quindi, notificando l'aiuto alla formazione e l'aiuto regionale a favore dell'Opel Portugal, le autorità portoghesi hanno rispettato il disposto dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.
- (38) A titolo preliminare, la Commissione ritiene irrilevante, per valutare il caso in oggetto, il fatto che l'Opel Portugal utilizzi o no a fini industriali, come hanno segnalato i terzi interessati, un'area destinata a fini agricoli e ambientali. Infatti la pianta delle installazioni mostra che l'area il cui utilizzo è contestato è nettamente separata dall'area nella quale si attuerà il progetto in questione. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che a dover essere valutate in base alle norme pertinenti sono le due misure, l'aiuto alla formazione e l'aiuto regionale.
- a) Aiuto alla formazione**
- (39) A norma del punto 3.6 della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, l'aiuto alla formazione a favore d'impresa del settore automobilistico dovrà essere valutata a norma del regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti destinati alla formazione⁽¹⁰⁾ (in appresso denominato il «regolamento»). A norma dell'articolo 5 del regolamento, un aiuto alla formazione rispondente alle condizioni stabilite nel regolamento stesso non beneficia automaticamente di esenzione se l'importo dell'aiuto accordato a un'impresa per un singolo progetto di formazione è superiore a un milione di EUR. Di conseguenza, tale aiuto deve essere notificato e valutato nell'ambito delle disposizioni del regolamento. La Commissione constata che l'aiuto proposto nel caso in oggetto ammonta a 3 414 010 EUR, da accordare a un'unica impresa, e che si tratta di un singolo progetto di formazione. Di conseguenza, la Commissione ritiene che all'aiuto proposto si applica l'obbligo di notifica e che tale aiuto deve essere valutato nell'ambito del regolamento.
- (40) In base all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento, sono compatibili con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), gli aiuti rispondenti a tutte le condizioni del regolamento.
- (41) La Commissione fa notare che la distinzione tra azioni di formazione specifica e di formazione generale è stabilita all'articolo 4 del regolamento. Secondo le definizioni di cui all'articolo 2, s'intende per formazione specifica la formazione che comporta insegnamenti direttamente e prevalentemente applicabili alla situazione, attuale o futura, del dipendente presso l'impresa beneficiaria e che fornisce qualifiche non trasferibili, oppure trasferibili soltanto in misura limitata, ad altre imprese o settori di occupazione.
- (42) Al medesimo articolo 2 del regolamento è definita come formazione generale la formazione che comporta insegnamenti non applicabili a titolo esclusivo o prevalente alla situazione, attuale o futura, del dipendente presso l'impresa beneficiaria, ma che fornisce qualifiche ampiamente trasferibili ad altre imprese o settori di occupazione, migliorando quindi in misura considerevole le possibilità di collocamento del lavoratore.
- (43) I costi ammissibili nel contesto di un progetto di aiuto alla formazione sono precisati all'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento. La Commissione constata che, come previsto in tale articolo 4, le autorità portoghesi hanno presentato documenti giustificativi, in forma di un piano dei costi di formazione, il che ha consentito alla Commissione di determinare il totale dei costi ammissibili. La Commissione osserva che il totale dei costi ammissibili del programma di formazione notificato ammonta a 6 791 212 EUR, di cui 3 118 560 EUR sono i costi totali ammissibili relativi al personale (escluse le spese di trasferta).
- (44) A norma dei paragrafi 2 e 3 dell'articolo 4 del regolamento, gli aiuti alla formazione sono compatibili con il mercato comune se vengono rispettate le intensità di aiuto indicate in tali paragrafi per quanto riguarda i costi ammissibili. A norma del regolamento, le intensità massime di aiuto ammissibili per il progetto in questione, che è realizzato da una grande impresa in una regione a cui si applica l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, sono il 30 % per la formazione specifica e il 55 % per la formazione generale.
- (45) La Commissione nota che le autorità portoghesi hanno distinto due tipi di corsi: di formazione generale e di formazione comprendente un elemento generale e uno specifico.
- (46) In base alle informazioni inviate dalle autorità portoghesi, la Commissione ritiene che i corsi che secondo tali autorità hanno carattere esclusivamente di formazione generale (183 040 ore di formazione) vanno considerati corsi di formazione generale ai sensi del regolamento.

⁽¹⁰⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20.

- (47) Per quanto riguarda i corsi che impartiscono al tempo stesso formazione generale e formazione specifica (70 059 ore di formazione generale e 74 266 ore di formazione specifica), la Commissione non può accettare la definizione di formazione generale proposta dalle autorità portoghesi. Queste sostengono che, sebbene l'obiettivo della formazione sia l'acquisizione di qualifiche direttamente attinenti alla posizione attuale dei dipendenti presso l'impresa, tali corsi impartiscono nel contempo qualifiche trasferibili ad altre imprese o settori di occupazione. Non è questo, tuttavia, un elemento sufficiente per qualificare tali corsi come corsi di formazione generale.
- (48) In primo luogo, la Commissione osserva che è possibile che la formazione specifica contribuisca a migliorare le qualifiche generali dei lavoratori. È quindi molto probabile che la formazione comportante insegnamenti applicabili direttamente e principalmente alla situazione attuale dei dipendenti dell'impresa contribuisca anche, indirettamente, a migliorare le nozioni generali relative, per esempio, ai processi di produzione, la sensibilizzazione alla sicurezza e alla qualità, nonché il lavoro a squadre. Tuttavia, tali qualifiche sono accessorie rispetto al contenuto principale della formazione, la quale fornisce qualifiche che non sono, o sono soltanto in misura limitata, trasferibili ad altre imprese o settori di occupazione.
- (49) In secondo luogo, a norma del paragrafo 5 dell'articolo 4 del regolamento, nei casi in cui gli aiuti previsti riguardano corsi comprendenti al tempo stesso elementi di formazione generale e di formazione specifica, elementi non distinguibili ai fini del calcolo dell'intensità dell'aiuto, e nei casi in cui non è possibile determinare il carattere specifico o generale del progetto di aiuto alla formazione, l'intensità autorizzata sarà quella prevista per gli aiuti alla formazione specifica.
- (50) La Commissione constata che, secondo le informazioni fornite dalle autorità portoghesi, queste hanno individuato elementi di formazione generale nei corsi notificati come aventi carattere al tempo stesso di formazione generale e specifica, stabilendo in che modo un determinato modulo di un corso fornisce elementi di formazione generale. Solo nel caso che non sia individuato nessun elemento di formazione generale, il modulo verrebbe classificato come specifico.
- (51) La Commissione ritiene che la semplice presenza di un elemento di formazione generale in un modulo non esclude che questo impartisca soprattutto una formazione di carattere specifico. Definendo la formazione specifica unicamente per esclusione, le autorità portoghesi hanno considerato come aventi carattere di formazione generale moduli che impartiscono qualifiche le quali soltanto in misura limitata sono trasferibili ad altre imprese o settori di occupazione e che impartiscono conoscenze applicabili direttamente e principalmente alla situazione attuale dei lavoratori.
- (52) Di conseguenza, la Commissione considera che i criteri di separazione tra gli elementi di formazione generale e di formazione specifica proposti dalle autorità portoghesi non consentono di distinguere i diversi elementi della formazione, come è invece richiesto nel regolamento. Poiché i corsi notificati dalle autorità portoghesi come aventi al tempo stesso carattere di formazione generale e di formazione specifica impartiscono insegnamenti applicabili direttamente e principalmente alla situazione attuale dei lavoratori e forniscono qualifiche che non sono, o sono soltanto in misura limitata, trasferibili ad altre imprese o settori di occupazione, la Commissione conclude che tali corsi non possono beneficiare degli aiuti alla formazione previsti per la formazione generale.
- (53) In base alle informazioni fornite dalle autorità portoghesi nella lettera del 24 maggio 2002, la Commissione ha calcolato che i costi di formazione ammissibili sono i seguenti:

(in euro)

Natura della spesa	Formazione generale	Formazione specifica	Costi totali
Costi dei partecipanti alla formazione (comprese le spese di trasferta)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Costi dei formatori	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Personale non docente	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Lavori preparatori	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Spese correnti	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Noleggio e ammortamento delle attrezzature	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Controllo e valutazione	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Formazione esterna	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Totale	3 760 103,82	3 031 108,19	6 791 212,01

- (54) L'intensità dell'aiuto ammissibile per la formazione generale è pari al 55 % dei costi ammissibili: ne risulta che l'aiuto consentito per la formazione generale è di 2 068 057 EUR. L'intensità dell'aiuto ammissibile per la formazione specifica è pari al 30 % dei costi ammissibili: ne risulta che l'aiuto consentito per la formazione specifica è di 909 332 EUR.

b) Aiuto regionale agli investimenti

- (55) Ai sensi della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, la Commissione deve accertare che l'aiuto accordato sia al tempo stesso necessario per la realizzazione del progetto e proporzionale alla gravità dei problemi che intende risolvere. Se si vuole che la Commissione autorizzi un aiuto di Stato nel settore automobilistico, occorre assicurare il rispetto di questi due criteri, la necessità e la proporzionalità.
- (56) A norma del punto 3.2, lettera a), della suddetta disciplina degli aiuti, per dimostrare la necessità di un aiuto regionale, il beneficiario deve provare in forma inequivocabile la possibilità di un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del suo progetto. In effetti, se nessun'altra unità industriale del gruppo, nuova o preesistente, potesse costituire l'oggetto dell'investimento in questione, l'impresa sarebbe costretta a realizzare il suo progetto, anche senza aiuto, nell'unica unità possibile. Di conseguenza, non si può autorizzare nessun aiuto regionale per un progetto che non si presti a mobilità geografica.
- (57) Con l'ausilio di un perito esterno del settore automobilistico, la Commissione ha valutato la documentazione e le informazioni fornite dal Portogallo, nell'intento di determinare se si trattasse di un progetto mobile.
- (58) Dai documenti interni della GM è risultato che, nell'aprile e maggio 1997, al livello direttivo del gruppo GM si era esaminata l'ipotesi di chiudere lo stabilimento di Azambuja nel 2001 (fine della produzione del vecchio modello Combo). Nello stabilimento di Gliwice si sarebbe potuto disporre della capacità necessaria per produrre i previsti 55 000 veicoli all'anno del nuovo modello Combo, adattando gli impianti esistenti (lo stabilimento di Gliwice è stato costruito fra l'ottobre 1996 e l'agosto 1998) e introducendo un terzo turno.
- (59) Nel giugno 1997, il gruppo GM aveva esaminato l'opzione di non chiudere lo stabilimento di Azambuja, investendo in un nuovo impianto di verniciatura e nella produzione, dal 2001, del nuovo modello Combo. Documenti interni della GM rivelano che l'aiuto di Stato era considerato essenziale per garantire l'investimento ad Azambuja. Le trattative con le autorità portoghesi sul nuovo progetto d'investimento furono avviate nell'estate 1997.
- (60) Il gruppo GM approvò nell'ottobre 1997 il piano di un nuovo impianto di verniciatura ad Azambuja. A quell'epoca, era assodato che il progetto avrebbe ricevuto l'ap-

poggio pubblico delle autorità portoghesi. Fra i documenti forniti da tali autorità vi è una lettera inviata nel dicembre 1997 dal ministro portoghese dell'Economia all'Opel Portugal, nella quale era confermato l'interesse del governo portoghese ad appoggiare il progetto d'investimento.

- (61) L'investimento nell'impianto di verniciatura ebbe inizio nell'agosto 1998, mentre l'accordo con le autorità portoghesi per la concessione del loro appoggio fu perfezionato tra l'ottobre 1999 e il febbraio 2000, e il relativo contratto fu firmato nel giugno 2000.
- (62) In base alle informazioni suddette, la Commissione ha concluso che Gliwice era stata considerata effettivamente un'alternativa valida, rispetto ad Azambuja, per il progetto in questione.
- (63) Gli aiuti regionali a favore dell'ammodernamento e della razionalizzazione, che di norma non si prestano alla mobilità, non sono autorizzati nel settore automobilistico. Tuttavia, un'espansione o trasformazione che implichi una modifica radicale delle strutture di produzione degli impianti esistenti può essere ammissibile ai fini dell'aiuto regionale.
- (64) Nella visita effettuata il 26 novembre 2001 allo stabilimento di Azambuja, la Commissione, coadiuvata da un perito esterno del settore automobilistico, ha constatato che il progetto d'investimento in questione implicava un rinnovo radicale dello stabilimento esistente, oltre al rinnovo completo di un modello. L'impianto di verniciatura è totalmente nuovo e il grado di modifica degli impianti di fabbricazione della carrozzeria e di montaggio è molto superiore a quello che sarebbe normale per adattarsi alla produzione di un nuovo modello. Per esempio, per quanto riguarda il nuovo modello, attualmente la produzione è molto più automatizzata, con un incremento quadruplo del numero di robot utilizzati. Di conseguenza, la Commissione ritiene che il progetto in questione costituisce una trasformazione ai sensi della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica.
- (65) La Commissione conclude quindi che il progetto presenta carattere di mobilità e può beneficiare di un aiuto a finalità regionale, poiché l'aiuto è necessario per attirare investimenti nella regione assistita.
- (66) Per quanto riguarda i costi ammissibili, la Commissione prende atto che essi ammontano a 108 701 829 EUR ai prezzi del 1998, al tasso di attualizzazione del 6,42 %, come segnalato dalle autorità portoghesi.
- (67) A norma del punto 3.2, lettera c), della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, la Commissione deve accertare che l'aiuto previsto sia proporzionale ai problemi regionali che intende risolvere. A questo scopo, si utilizza il metodo dell'analisi costi-benefici (ACB).

- (68) Nell'ACB si comparano, per quanto riguarda gli elementi di mobilità, i costi che l'investitore dovrà sostenere per realizzare il progetto nella regione in questione con quelli che dovrebbe sostenere per un progetto identico in un'ubicazione alternativa, il che consente di determinare gli svantaggi specifici della regione assistita. La Commissione autorizza gli aiuti regionali entro i limiti degli svantaggi regionali risultanti dall'investimento nella sede di riferimento per la comparazione.
- (69) A norma del punto 3.2, lettera c), della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica, nell'ambito dell'ACB gli svantaggi operativi di Azambuja rispetto a Gliwice vengono valutati su un periodo triennale, dato che il progetto in questione è un progetto di espansione e non una nuova installazione su un terreno vergine. L'ACB riguarda il periodo 2001-2003, ossia i tre anni dall'inizio della produzione, secondo quanto previsto al punto 3.3 dell'allegato I della disciplina degli aiuti all'industria automobilistica.
- (70) L'ACB inviata dalle autorità portoghesi con la lettera del 28 gennaio 2002 indica uno svantaggio netto, in termini di costi, dell'ubicazione ad Azambuja rispetto all'ubicazione a Gliwice pari a 40 449 401 EUR, da cui risulta una «percentuale di svantaggio» del 37,21 %.
- (71) Coadiuvata dal suo perito esterno del settore automobilistico, la Commissione ha esaminato l'ACB notificata, per accertare in che misura l'aiuto regionale proposto sia proporzionale ai problemi regionali che intende risolvere. Tenuto conto delle informazioni supplementari fornite dal Portogallo dopo l'inizio del procedimento, l'ACB è stata modificata in vari suoi elementi.
- (72) Per quanto riguarda l'investimento aggiuntivo che sarebbe necessario nel vecchio impianto di verniciatura di Azambuja, se il progetto fosse realizzato a Gliwice, la Commissione ritiene accettabile la cifra di 2 882 331,52 EUR [...] (*).
- (73) Tuttavia, la Commissione non può accettare quanto sostengono le autorità portoghesi, ossia che nell'ACB si debba tener conto soltanto della metà dell'importo suddetto, poiché l'altro 50 % dell'investimento sarebbe stato finanziato mediante aiuti di Stato. In effetti, è prassi costante della Commissione non includere gli eventuali sussidi nel calcolo dello svantaggio regionale nell'ambito dell'ACB. Di conseguenza, la Commissione conclude che nell'ACB si deve tener conto di un investimento supplementare di 2 882 331,52 EUR, quale costo aggiuntivo dell'opzione alternativa (Gliwice).
- (74) Per quanto riguarda il terreno sul quale sorge lo stabilimento da Azambuja, la Commissione ha esaminato le informazioni supplementari fornite dalle autorità portoghesi dopo l'inizio del procedimento. Esse comprendevano tra l'altro una nota esplicativa del consulente che aveva proceduto alla valutazione del sito contiguo allo stabilimento, che formalmente era di proprietà della fabbrica automobilistica Ford Lusitania. Il consulente sostiene in tale nota che la stima del valore residuo del terreno presentata nello studio era stata effettuata a titolo puramente teorico, per dimostrare che non sarebbe stato redditizio demolire l'edificio in loco e suddividere il sito in più parcelle ai fini di una successiva urbanizzazione.
- (75) Il consulente afferma inoltre che, a suo parere, la stima che meglio rappresenta il valore di mercato del terreno era quella figurante nel secondo scenario presentato nello studio, relativo alla vendita del terreno, a condizioni di mercato, a un acquirente che non intendesse utilizzare gli impianti esistenti. Nella lettera del 24 maggio 2002, le autorità portoghesi sostengono che le stime dei proventi ricavabili dal terreno erano state basate su questo secondo scenario. Secondo principi di prudenza, le autorità portoghesi hanno ridotto del 30 % il valore per metro quadro indicato nello studio ai fini dell'ACB.
- (76) In base alle nuove informazioni trasmesse, la Commissione ritiene accettabile la stima di proventi netti di 8 083 469 EUR in caso di vendita nel 2002 del terreno sul quale sorge lo stabilimento, poiché il calcolo è stato effettuato secondo criteri di mercato e nel rispetto dei necessari principi di prudenza.
- (77) La Commissione non può accettare, invece, la stima del valore del terreno al settembre 2001 inclusa nell'altro studio, datato 18 aprile 2002. È evidente che l'Opel Portugal non disponeva dei risultati di tale studio quando fu presa la decisione di realizzare il progetto ad Azambuja. Nella sua valutazione, la Commissione deve tener conto, nei limiti del possibile, di tutte le informazioni pertinenti delle quali l'Opel Portugal disponeva all'epoca in cui fu presa la decisione circa la sede del progetto. Tuttavia, i fatti successivi che hanno portato a modifiche del prezzo del terreno non sono pertinenti per la valutazione del caso in oggetto.
- (78) Per quanto riguarda l'eventuale incidenza di danni ambientali sul valore del terreno, le autorità portoghesi sostengono che non sarebbe necessario procedere alla decontaminazione del terreno in caso di vendita. Lo stabilimento dispone di moderni sistemi di protezione ambientale del terreno, ivi inclusi, dal 1993, due impianti di trattamento delle acque residue. In una relazione indipendente del dicembre 2001, presentata dalle autorità portoghesi, è indicato che il grado di contaminazione dell'area utilizzata in precedenza come deposito di residui è molto inferiore ai «Dutch standards». In base a tali informazioni, la Commissione conclude che i costi di decontaminazione del terreno nell'eventualità della sua vendita non sarebbero ingenti.
- (79) Le modifiche apportate all'analisi portano a un quoziente tra costi e benefici diverso da quello notificato inizialmente. L'ACB modificata indica per Azambuja uno svantaggio netto, in termini di costi, di 37 567 069 EUR ai prezzi del 1998 (rispetto all'importo di 40 449 401 EUR notificato inizialmente). La «percentuale di svantaggio» derivante dal progetto è del 34,56 % (rispetto al 37,21 % notificato inizialmente).
- (80) Infine, la Commissione ha analizzato la questione del «top-up», che consiste nell'aggiustare l'intensità dell'aiuto, come incentivo supplementare perché l'investitore investa nella regione in questione. Dalla documentazione fornita risulta che la capacità della GM Europa si ridurrà nel periodo 1998-2003: infatti, la GM Europa si trova attualmente in un processo di ristrutturazione (il piano Olympia), che implica una riduzione della sua capacità a livello europeo. Di conseguenza, si dovrebbe aumentare l'intensità degli svantaggi regionali risultante dall'ACB nella misura di 2 punti percentuali [con un'incidenza trascurabile sulla concorrenza, per un progetto d'investimento in una regione a cui si applica il paragrafo 3, lettera c), dell'articolo 87], con il risultato finale di una percentuale del 36,56 %.

VI. CONCLUSIONE

- (81) La Commissione ritiene che l'aiuto alla formazione per il progetto in questione è compatibile con il mercato comune, poiché non supera l'importo di 2 977 389 EUR. In questo totale, 2 068 057 EUR corrispondono a un'intensità di aiuto del 55 % sui 3 760 104 EUR di costi ammissibili per la formazione generale, mentre 909 332 EUR corrispondono a un'intensità di aiuto del 30 % sui 3 031 108 EUR di costi ammissibili per la formazione specifica.
- (82) La Commissione ritiene quindi che l'aiuto regionale che il Portogallo intende accordare all'Opel Portugal risponde ai criteri necessari per essere considerato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato. L'intensità dell'aiuto del progetto (32,5 % in equivalente sovvenzione lordo) è inferiore allo svantaggio indicato nell'analisi costi-benefici/«top-up» (36,56 %) e al limite massimo di aiuto regionale.
- (83) Ogni aiuto di Stato supplementare a favore del progetto d'investimento in questione è incompatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale il Portogallo intende dare esecuzione a favore dell'Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos per il progetto relativo alla produzione del veicolo misto Corsa Combo è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87 del trattato:

- per quanto riguarda l'aiuto alla formazione, sino all'importo di 2 977 389 EUR. In questo totale, 2 068 057 EUR corrispondono a un'intensità di aiuto del 55 % sui 3 760 104 EUR di costi ammissibili per la formazione

generale, mentre 909 332 EUR corrispondono a un'intensità di aiuto del 30 % sui 3 031 108 EUR di costi ammissibili per la formazione specifica,

- per quanto riguarda l'aiuto regionale, nell'importo di 35 297 017 EUR in equivalente sovvenzione lordo in valori attualizzati, assumendo come riferimento l'anno 1998 e un tasso di attualizzazione del 6,42 % (38 333 000 EUR in equivalente sovvenzione lordo in valori nominali). Tale importo corrisponde a un'intensità di aiuto del 32,5 % sull'investimento ammissibile di 108 701 829 EUR in valori attualizzati (124 299 613 in valori nominali).

Articolo 2

Ogni aiuto di Stato alla formazione in aggiunta a quello di cui all'articolo 1, che il Portogallo intenda accordare all'Opel Portugal Comércio e Indústria de Veículos per il progetto relativo alla produzione del modello Opel Corsa Combo, sarà incompatibile con il mercato comune.

Articolo 3

Il Portogallo informerà la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure da esso adottate per conformarvisi.

Articolo 4

La Repubblica Portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 ottobre 2002.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione