

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 giugno 2003

relativa all'aiuto di Stato accordato dalla Spagna a favore della Volkswagen Navarra SA

[notificata con il numero C(2003) 1745]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/244/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 2 febbraio 2001, le autorità spagnole hanno notificato un piano di aiuto regionale a favore della Volkswagen Navarra SA (in appresso la «VW Navarra»). Il 2 aprile 2001 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari. Dopo aver sollecitato, il 10 aprile e il 29 maggio, proroghe del termine per l'invio della risposta, le autorità spagnole hanno presentato informazioni supplementari con lettera del 31 agosto 2001.

(2) La Commissione ha chiesto di effettuare visite in loco presso lo stabilimento di Arazuri (vicino Pamplona, in Navarra) e nel sito alternativo di Bratislava. Le autorità spagnole non avevano proposto nessuna data per la visita a Bratislava. La visita ad Arazuri, prevista per l'8 novembre 2001, è stata annullata dalla autorità spagnole con lettera del 5 novembre. La Commissione ha presentato alla Spagna nuove domande con lettera dell'8 novembre 2001, alla quale la Spagna ha risposto l'11 dicembre 2001.

(3) Con lettera del 19 dicembre 2001, la Commissione ha chiesto di nuovo di visitare lo stabilimento di Arazuri e le autorità spagnole, con un messaggio elettronico del 17 gennaio, hanno accettato la data del 31 gennaio 2002. Dopo la visita, la Commissione ha sollecitato il 13 febbraio 2002 altre informazioni. La Spagna ha risposto il 20 marzo.

(4) Il 22 maggio 2002 la Commissione ha deciso d'iniziare il procedimento previsto all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, ossia un procedimento formale d'indagine, poiché aveva dubbi riguardo alla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. La Spagna ha presentato le sue osservazioni al riguardo il 26 giugno 2002.

(5) La decisione d'iniziare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽²⁾, con l'invito alle parti interessate a presentare le proprie osservazioni riguardo a tale aiuto. La Commissione non ha ricevuto nessuna osservazione di parti interessate.

(6) L'11 ottobre 2002 è stata effettuata la visita presso lo stabilimento di Bratislava, dopo la quale la Commissione ha inviato alla Spagna, il 22 ottobre, una nuova richiesta d'informazioni. Il 13 dicembre le autorità spagnole hanno chiesto una proroga del termine per l'invio della risposta, inviando poi informazioni supplementari con lettera del 20 dicembre 2002. Il 13 marzo 2003 la Commissione ha chiesto maggiori informazioni, che la Spagna ha trasmesso con lettera del 31 marzo.

⁽¹⁾ GU C 161 del 5.7.2002, pag. 9.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

II. DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DELL'AIUTO

- (7) La VW Navarra è una filiale spagnola del gruppo automobilistico tedesco Volkswagen AG (in appresso, «il gruppo VW»). Il progetto notificato riguarda la produzione dell'ultima generazione del modello VW Polo, il cui codice è «VW 24X». Il progetto è stato varato nel maggio 2000 e si concluderà nel dicembre 2004. Gli investimenti comprendono un nuovo reparto d'imbutitura per la fabbricazione delle parti laterali, del tetto e degli alettoni della nuova autovettura, una seconda linea di produzione di carrozzerie, un nuovo reparto di verniciatura e una seconda linea di assemblaggio.
- (8) Secondo il progetto notificato, la produzione del nuovo modello arriverà a 1 800 autovetture al giorno, delle quali, in linea di principio, 1 000 si dovevano assemblare ad Arazuri (in Navarra) e 300 presso lo stabilimento della Volkswagen a Bratislava (in Slovacchia). Le altre 500, per le quali si dovevano installare nuove linee di produzione, secondo la Spagna costituiscono la parte mobile del progetto, per la quale erano in esame i siti alternativi di Arazuri e di Bratislava. Uno studio effettuato dalla VW nel febbraio 2000 ha mostrato che il sito di Bratislava era preferibile a quello di Arazuri. Secondo la notifica, la possibilità di ottenere un aiuto di Stato, che avrebbe compensato parzialmente l'aumento dei costi, ha indotto la VW a optare per Arazuri per la produzione delle suddette 500 autovetture al giorno. Affidando il progetto ad Arazuri, si sarebbe consentito allo stabilimento spagnolo di mantenere costante la sua capacità di 1 500 autovetture al giorno dopo la modifica del modello.
- (9) La fabbricazione della nuova Polo ad Arazuri, nella prima nuova linea di produzione (parte non mobile del progetto) per 750 autovetture al giorno, è stata iniziata nel luglio 2001. La Polo attuale è stata fabbricata nella vecchia linea fino al settembre 2001, quando questa linea è stata smantellata per lasciare spazio per la fabbricazione della nuova linea per 750 autovetture al giorno (comprese le 500 della parte mobile del progetto). La produzione è stata iniziata a fine 2001.

Base giuridica; importo dell'investimento e dell'aiuto

- (10) L'aiuto notificato viene accordato nell'ambito dei regimi approvati previsti nel «Decreto Foral» (decreto regionale) n. 361/2000: «Nuevo régimen de ayudas a la Inversión y el Empleo» (Nuovo regime di aiuti agli investimenti e all'occupazione), del 20 novembre 2000⁽³⁾.
- (11) Secondo la notifica, l'investimento totale per il progetto mobile ad Arazuri ammonta a 368,5 milioni di EUR in termini nominali, equivalenti a 335,3 milioni di EUR in valori attualizzati (anno di base 2001, tasso di sconto del 6,33 %).

- (12) L'aiuto previsto ammonta in termini nominali a un equivalente lordo di sovvenzione di 72,2 milioni di EUR, per il valore reale di 61,85 milioni di EUR. L'intensità dell'aiuto sarebbe quindi del 18,45 % in equivalente lordo di sovvenzione. Arazuri si trova in una zona alla quale può applicarsi l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), per un limite massimo regionale di equivalente lordo di sovvenzione del 20 % nel periodo 2000-2006.
- (13) Per il finanziamento del progetto non è stato concesso nessun altro aiuto comunitario.

III. MOTIVI PER INIZIARE IL PROCEDIMENTO

- (14) Nella decisione del 22 maggio 2002 d'iniziare il procedimento⁽⁴⁾, la Commissione esprimeva dubbi sul carattere necessario e proporzionale dell'aiuto proposto. Per dissipare tali dubbi, la Commissione aveva chiesto altri chiarimenti e documentazione e aveva considerato la possibilità di visitare lo stabilimento di Bratislava.
- (15) Per quanto riguarda il carattere necessario dell'aiuto, la Commissione ha messo in dubbio che per il progetto si fosse presa in considerazione Bratislava come alternativa valida rispetto ad Arazuri. Anzitutto, secondo la Commissione le informazioni fornite non provavano che Bratislava fosse stata effettivamente presa in considerazione come sede alternativa di produzione delle 500 autovetture al giorno della parte mobile del progetto. In secondo luogo, la Commissione ha messo in dubbio la possibilità che queste 500 autovetture fossero state assegnate a Bratislava nel periodo immediatamente precedente il novembre 2000 (quando il gruppo VW ha scelto ufficialmente Arazuri per il progetto), dato che nel settembre 1999 Bratislava era stata scelta dalla VW per l'attuazione di un altro progetto (la produzione del fuoristrada modello «Tuareg»).
- (16) Per quanto riguarda il carattere proporzionale dell'aiuto, la Commissione aveva dichiarato di dubitare che: a) fosse stato considerato mobile l'investimento in «attrezzature per i fornitori»; b) si potesse tener conto del totale di [...] (*) di euro d'investimento nell'impianto di pretrattamento di Arazuri, che secondo la Spagna era un progetto mobile, per determinare la base dei «costi sovvenzionabili» e per calcolare l'handicap regionale; c) nell'analisi costi/benefici si fosse tenuto conto correttamente dei costi dei licenziamenti ad Arazuri.
- (17) Infine, la Commissione aveva espresso l'esigenza di verificare le cifre notificate riguardanti la capacità, allo scopo di valutare l'incidenza del progetto sui problemi di capacità di fronte ai quali si trova l'industria automobilistica.

⁽⁴⁾ Cfr. nota 1.

(*) Parti del testo sono state omesse per non svelare informazioni riservate; le parti in questione sono indicate mediante parentesi quadre e un asterisco.

⁽³⁾ Il progetto di regime è stato approvato dalla Commissione il 3 maggio 2000, Caso n. 141/2000, GU C 284 del 7.10.2000, pag. 4.

IV. OSSERVAZIONI DELLA SPAGNA

- (18) Il 26 giugno 2002 le autorità spagnole hanno inviato le proprie osservazioni sull'inizio del procedimento. Altre informazioni e documenti sono stati forniti alla Commissione durante la visita allo stabilimento di Bratislava, l'11 ottobre 2002, e con lettera del 13 dicembre 2002. La Commissione ha tenuto conto di tali osservazioni e informazioni.
- (19) Per quanto riguarda la sostenibilità di Bratislava come stabilimento alternativo, le autorità spagnole hanno presentato documentazione probante relativa a tutte le diverse fasi del processo decisionale che hanno portato a scegliere Arazuri per l'attuazione del progetto.
- (20) Per quanto riguarda il calendario della decisione di attuare il progetto ad Arazuri, le autorità spagnole hanno sostenuto che il progetto di costruire a Bratislava le 500 Polo al giorno della parte mobile del progetto non era incompatibile con il progetto di costruire nel medesimo stabilimento il fuoristrada SUV modello «Tuareg». Secondo la Spagna, si poteva accrescere la produzione della Polo a Bratislava costruendo le linee di produzione della Tuareg su un terreno attiguo a quello occupato attualmente dallo stabilimento esistente.
- (21) La Spagna sostiene che, sebbene il terreno suddetto non appartenesse alla Volkswagen a fine 2000, sarebbe stato facile acquistarlo, poiché esso era destinato ad uso industriale e la Volkswagen poteva avvalersi della legge slovacca n. 175/99 sui grandi progetti d'investimento, che prevede procedure rapide ed efficaci per l'acquisizione di terreni destinati a importanti progetti industriali.
- (22) La Spagna ha fornito informazioni secondo le quali i progetti Tuareg e Polo potevano essere attuati contemporaneamente e si sarebbe potuta completare la preparazione del modello Tuareg entro i tempi programmati (luglio 2002), a costi supplementari accettabili. La Spagna aveva calcolato che l'attuazione del progetto Tuareg fuori dell'area attuale dello stabilimento avrebbe implicato costi supplementari dell'importo di [...] milioni di euro, soprattutto per l'acquisto del terreno e per le infrastrutture di base. Gli altri costi (immobili, macchinari) erano indipendenti dall'ubicazione a Bratislava. Tuttavia, la Spagna non aveva incluso nell'analisi costi/benefici questi costi supplementari, poiché essi non erano in relazione diretta con la decisione relativa all'ubicazione del sito di produzione delle 500 Polo al giorno, quale parte mobile del progetto.
- (23) Le autorità spagnole hanno trasmesso anche informazioni supplementari relative ai dubbi che la Commissione, nell'iniziare il procedimento, aveva espresso riguardo al carattere proporzionale dell'aiuto.
- (24) Anzitutto, le autorità spagnole hanno spiegato che nell'analisi costi/benefici non si era considerato mobile nessun investimento in «attrezzature per i fornitori».
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda gli investimenti in nuovi impianti di pretrattamento nel reparto di verniciatura di Arazuri, le autorità spagnole hanno sostenuto che il gruppo VW non aveva mai considerato la possibilità di costruire un impianto di pretrattamento per 1 000 autovetture al giorno e che quindi non era possibile presentare cifre relative a un tale investimento. Il gruppo VW doveva scegliere tra le due opzioni di questa alternativa: a) adattare la linea esistente per 1 000 autovetture al giorno (costo: [...] di euro) e costruire una nuova linea per 500 autovetture al giorno (costo: [...] di euro), dal che sarebbero risultati due processi distinti di pretrattamento; b) costruire una nuova linea di pretrattamento per 1 500 autovetture al giorno (costo: [...] di euro), con un unico processo di pretrattamento.
- (26) Il gruppo VW ha scelto la seconda opzione, poiché consente di attivare un unico processo, utilizzando un'unica tecnologia e assicurando una qualità normalizzata, e poiché richiede minori risorse per la manutenzione. Questi vantaggi compensano di gran lunga il maggior costo dell'investimento.
- (27) Le autorità spagnole hanno concluso che l'investimento mobile da considerare nell'analisi costi/benefici è di [...] di euro ([...] per la nuova linea di pretrattamento di 1 500 autovetture al giorno, meno [...] per la trasformazione della linea esistente per 1 000 autovetture al giorno, trasformazione necessaria se si fosse dovuto attuare il progetto a Bratislava). Le autorità spagnole sostengono che ciò coincide con il metodo applicato nell'analisi costi/benefici, il quale consiste nel calcolare l'investimento necessario per fabbricare 1 000 autovetture e poi 1 500, e nel considerare la differenza come il volume mobile dell'investimento.
- (28) In secondo luogo, le autorità spagnole hanno presentato una distinta particolareggiata dei costi di licenziamento dei [...] lavoratori che avrebbero perduto il loro lavoro se si fosse scelta la sede alternativa. La cifra totale di [...] di euro è stata calcolata a norma dell'articolo 51 dell'«Estatuto de los Trabajadores» (Statuto dei lavoratori), secondo il quale l'indennità in caso di licenziamento collettivo va calcolata in 20 giorni di calendario per ogni anno di lavoro. I costi di licenziamento sono stati calcolati per i lavoratori aventi minore anzianità nell'impresa, assunti nel 1998. Il governo spagnolo ha informato inoltre che la VW Navarra ha un piano non di licenziamenti ma di prepensionamenti su base volontaria, il che non rappresenta certo la prassi normale nei casi di grandi licenziamenti di manodopera.
- (29) Infine, le autorità spagnole hanno confermato che, secondo l'ultima pianificazione annuale (effettuata nel 2002 per il periodo 2003-2007), non è previsto nessun aumento della capacità del gruppo VW in Europa fino al 2004.

V. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

- (30) La misura notificata dalla Spagna a favore della VW Navarra costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, poiché è finanziata dallo Stato o mediante risorse statali. Inoltre, tale misura interviene nel finanziamento del progetto per una percentuale considerevole, e potrebbe quindi falsare le condizioni di concorrenza all'interno della Comunità, conferendo alla VW Navarra un vantaggio rispetto alle imprese concorrenti che non ricevono aiuti. Infine, sul mercato automobilistico vi sono ampi scambi tra gli Stati membri.
- (31) Al paragrafo 2 dell'articolo 87 del trattato sono elencati alcuni tipi di aiuto compatibili con il trattato stesso. Tenuto conto della natura e dello scopo dell'aiuto e della situazione geografica dell'impresa, le lettere a), b) e c) di tale paragrafo non si applicano al progetto in questione. Al paragrafo 3 del medesimo articolo 87 sono indicate altre forme di aiuto che possono essere considerate compatibili con il mercato comune. La Commissione prende atto che il progetto deve essere attuato ad Arazuri, nella regione Navarra, la quale può beneficiare dell'aiuto a norma della lettera c) del paragrafo 3 dell'articolo 87, entro il limite massimo di aiuto regionale del 20 % in equivalente netto di sovvenzione.
- (32) L'aiuto in oggetto è destinato alla VW Navarra, che fabbrica e assembla autoveicoli. Quest'impresa appartiene quindi al settore dell'industria automobilistica, ai sensi della Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica ⁽⁵⁾ (in appresso, la «Disciplina automobili»).
- (33) Nella Disciplina automobili è precisato che, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, ogni aiuto che le pubbliche autorità intendono concedere a un singolo progetto nell'ambito di regimi autorizzati di aiuti a un'impresa del settore deve essere notificato, prima della concessione, se è superiore ad almeno uno di questi due massimali: 1) costo totale del progetto: 50 milioni di EUR; 2) importo lordo totale dell'aiuto a favore del progetto, in forma di aiuto di Stato o di aiuto proveniente da strumenti comunitari: 5 milioni di EUR.
- (34) Tanto il costo totale del progetto quanto l'importo dell'aiuto superano le soglie previste per la notifica. Quindi, notificando l'aiuto alla formazione e l'aiuto regionale proposti per la VW Navarra, le autorità spagnole hanno rispettato il disposto dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.
- (35) Ai sensi della Disciplina automobilistica, la Commissione accerterà che l'aiuto concesso possa ritenersi necessario per attuare il progetto e proporzionale alla gravità dei problemi che intende risolvere. Entrambe le condizioni, necessità e proporzionalità, devono risultare soddisfatte perché la Commissione autorizzi un aiuto di Stato nel settore automobilistico.
- (36) Secondo il punto 3.2.a) della Disciplina automobili, per attestare la necessità dell'aiuto regionale il beneficiario deve dimostrare chiaramente di disporre, per l'ubicazione del progetto, di un'alternativa valida sotto il profilo economico. Se nessun impianto industriale, nuovo o già esistente, appartenente al gruppo può accogliere l'investimento in oggetto, l'impresa sarebbe costretta ad attuarlo nell'unico stabilimento disponibile, anche senza ricevere l'aiuto. È esclusa, dunque, l'autorizzazione di un aiuto regionale a favore di un progetto che non presenti mobilità geografica.
- (37) Con l'ausilio di un perito esterno del settore automobilistico, la Commissione ha esaminato la documentazione e le informazioni trasmesse dalla Spagna, nell'intento di determinare il carattere mobile del progetto.
- (38) Riguardo alla questione se Bratislava costituisse un'alternativa valida per il progetto, la Commissione ritiene convincenti le prove fornite dalle autorità spagnole. La documentazione presentata attesta che per il nuovo modello Polo l'obiettivo iniziale del gruppo VW, per il 1998, era di [...] autovetture al giorno, da fabbricare negli stabilimenti di Arazuri, Bratislava e Martorell (Spagna). In seguito fu abbandonato il piano relativo a Martorell e nel giugno 1999 le previsioni iniziali furono ridotte a [...] autovetture al giorno, delle quali [...] da fabbricare ad Arazuri e le altre a Bratislava. Contemporaneamente, il gruppo VW si mise in contatto con il governo della Navarra per vagliare la possibilità di un aiuto statale tale da assicurare l'investimento ad Arazuri. In questa fase, il gruppo VW esaminò la validità tecnica e l'investimento necessario in base alle diverse ipotesi relative alle due ubicazioni. Alla decisione formale di fabbricare 1 500 autovetture al giorno ad Arazuri e 300 a Bratislava, il gruppo VW giunse infine nel novembre 2000, dopo aver ottenuto dal governo della Navarra garanzie sulla possibilità di ricevere un aiuto a favore del progetto.
- (39) Per quanto riguarda la possibilità di attuare il progetto di produzione della Polo a Bratislava contemporaneamente al progetto Tuareg, già previsto presso gli impianti slovacchi, le prove documentali addotte dalle autorità spagnole e la visita presso lo stabilimento mostrano che tale possibilità era effettiva, poiché per ampliare il progetto Tuareg era facilmente disponibile terreno sufficiente, attiguo agli impianti esistenti, e non si riscontrava al riguardo nessun ostacolo tecnico specifico.

⁽⁵⁾ GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1.

- (40) Nondimeno, la Commissione ritiene che si debba tener conto dei costi supplementari di attuazione del progetto Tuareg fuori del perimetro attuale dello stabilimento, costi che la Spagna aveva quantificato in [...] euro, quali costi supplementari dell'alternativa di costruire a Bratislava 500 Polo al giorno (quale parte mobile del progetto). Tali costi, infatti, sarebbero stati la conseguenza diretta della decisione di non attuare il progetto ad Arazuri e non si concretarono perché si decise infine di attuare il progetto ad Arazuri.
- (41) In base a tutte queste informazioni, la Commissione conclude che Bratislava era stata effettivamente considerata un'alternativa valida, rispetto ad Arazuri, per attuare il progetto.
- (42) Nel settore automobilistico non sono autorizzati aiuti regionali destinati all'ammodernamento e alla razionalizzazione, operazioni che in genere non hanno carattere mobile. Tuttavia, ai fini dell'aiuto regionale può essere ammissibile un ampliamento o trasformazione comportante il mutamento radicale delle strutture di produzione dell'impianto esistente.
- (43) Nella sua visita ad Arazuri, la Commissione, coadiuvata da un perito esterno del settore automobilistico, ha potuto stabilire che il progetto d'investimento in questione riguarda la trasformazione di un impianto esistente, motivata dal rinnovo integrale di un modello. I reparti d'imbutitura e di verniciatura sono completamente nuovi. Inoltre, l'entità delle modifiche apportate alle linee della carrozzeria e dell'assemblaggio e l'aggiunta di una seconda linea di produzione di carrozzerie e di una seconda linea di assemblaggio indicano che il progetto prevede la modifica radicale di uno stabilimento esistente. La Commissione ritiene che il progetto possa considerarsi una trasformazione.
- (44) In base a tali considerazioni, la Commissione conclude che il progetto ha carattere mobile ed è quindi ammissibile all'aiuto regionale, poiché l'aiuto è necessario per attirare investimenti nella regione assistita.
- (45) Secondo il punto 3.2.b) della Disciplina automobili, la Commissione esaminerà se i costi previsti per gli elementi mobili del progetto siano o no sovvenzionabili. Gli aspetti non mobili del progetto non sono ammissibili ai fini dell'aiuto. Su questo punto, la Commissione prende atto che la Spagna non ha considerato sovvenzionabile nessun investimento in attrezzature destinate ai fornitori. In secondo luogo, la Commissione nota che la Spagna, nelle osservazioni presentate all'inizio del procedimento, sosteneva che [...] di euro⁽⁶⁾ d'investimento nell'impianto di pretrattamento del reparto di verniciatura di Arazuri dovevano considerarsi un investimento mobile e che parte dei costi erano da ritenersi sovvenzionabili. Tuttavia, la Commissione non può accettare la stima dei costi sovvenzionabili presentata dalla Spagna.
- (46) La Commissione ritiene che, per quanto riguarda l'impianto di pretrattamento, le autorità spagnole non abbiano effettuato una comparazione corretta tra l'entità degli investimenti necessari per fabbricare rispettivamente 1 000 autovetture al giorno (progetto mobile a Bratislava) e 1 500 autovetture al giorno (progetto mobile ad Arazuri). Nel primo caso, gli investimenti contabilizzati sono quelli necessari per adattare un impianto vecchio ai fini della produzione di 1 000 autovetture al giorno (parte non mobile del progetto), mentre nel secondo caso si tratta d'investimenti in un impianto del tutto nuovo, per la produzione di 1 000 autovetture al giorno (parte non mobile del progetto) e delle altre 500 autovetture al giorno (parte mobile del progetto). Basarsi sulla differenza tra queste due stime significa esagerare i costi d'investimento per le 500 autovetture al giorno (parte mobile del progetto), poiché si attribuiscono a tale produzione anche i costi relativi alle 1 000 autovetture al giorno (parte non mobile del progetto).
- (47) Perché la comparazione fosse significativa, le autorità spagnole avrebbero dovuto calcolare il costo di un impianto del tutto nuovo di pretrattamento per 1 000 autovetture al giorno, il costo di un impianto del tutto nuovo di pretrattamento per 1 500 autovetture, e la differenza tra tali costi.
- (48) Tuttavia, le autorità spagnole non hanno fornito informazioni sull'investimento necessario per un impianto del tutto nuovo di pretrattamento per 1 000 autovetture al giorno, sostenendo che il gruppo VW non l'aveva mai ritenuto un'opzione. Secondo la Commissione, anche ammettendo che il gruppo VW non avesse considerato tale opzione, resta pur sempre il fatto che le autorità spagnole attribuiscono carattere mobile ad alcuni costi che, in effetti, rientrano tra gli elementi non mobili del progetto. Costruendo un nuovo impianto di pretrattamento ad Arazuri, la VW Navarra potrà avvalersi di un impianto di punta, di livello qualitativo superiore, il che ridurrà i costi di manutenzione e avrà una vita produttiva più lunga che non adattando un impianto vecchio. Questi effetti positivi andranno a beneficio di tutta la produzione del nuovo modello, e non soltanto della parte mobile del progetto.
- (49) Per tali motivi, la Commissione conclude che si possono considerare costi sovvenzionabili soltanto gli investimenti relativi effettivamente alle 500 autovetture al giorno della parte mobile del progetto. Di conseguenza, la Commissione deve determinare quale percentuale dell'investimento di [...] di euro destinato all'impianto di pretrattamento riguardi le 500 autovetture al giorno (parte mobile del progetto). Una tale percentuale sarà considerata la parte dei costi sovvenzionabili.

⁽⁶⁾ Ossia [...] milioni di euro per la nuova linea di pretrattamento per 1 500 autovetture al giorno, meno [...] milioni di euro per l'adattamento della linea esistente per 1 000 autovetture al giorno. Cfr. il considerando 27.

- (50) Nelle osservazioni presentate all'inizio del procedimento, le autorità spagnole sostenevano che il costo di una nuova linea aggiuntiva per la produzione di 500 autovetture al giorno sarebbe ammontato a [...] di euro. Tuttavia, la Commissione ritiene che in tale cifra sia sopravvalutato il costo effettivo dell'investimento mobile, poiché essa comporta che il costo dell'impianto di pretrattamento per le 1 000 autovetture al giorno (parte non mobile del progetto) ammontasse a [...] di euro, il che equivale al 31 % dei costi per il 66 % delle autovetture prodotte. Ciò equivale ad attribuire tutti i costi fissi del nuovo impianto di pretrattamento di Arazuri alla parte mobile dell'investimento.
- (51) La Commissione, coadiuvata del suo perito, ritiene che, poiché del nuovo impianto di pretrattamento beneficerebbero entrambe le parti mobile e immobile della produzione, i costi d'investimento si debbano dividere proporzionalmente tra le due parti. Secondo la Commissione, quindi, può esser considerato di carattere mobile un terzo dei costi dell'investimento per l'impianto di pretrattamento ad Arazuri (ossia [...] di euro in termini nominali), corrispondente a [...] di euro in valori attualizzati, se l'investimento specifico sarà effettuato nei medesimi tempi previsti per il resto del progetto.
- (52) La Commissione conclude quindi che i costi sovvenzionabili per il progetto ammontano in totale a 299 335 000 EUR in valori attualizzati.
- (53) Secondo il punto 3.2.c) della Disciplina automobili, la Commissione deve accertare che l'aiuto previsto sia proporzionale ai problemi regionali alla cui soluzione intende contribuire. A tale scopo ci si avvale dell'analisi costi/benefici.
- (54) Nell'analisi costi/benefici si comparano, per quanto riguarda gli elementi mobili del progetto, da un lato l'investimento e i costi di funzionamento che un investitore dovrebbe sostenere per attuare il progetto nella regione in questione e, dall'altro, i costi che si dovrebbero sostenere per un identico progetto in un'altra ubicazione. Tale comparazione consente di determinare gli handicap specifici della regione assistita. La Commissione autorizza l'aiuto regionale entro il limite degli handicap regionali risultanti dall'investimento nell'impianto che serve di base per la comparazione.
- (55) Nell'analisi costi/benefici, gli handicap operativi di Arazuri rispetto a Bratislava sono stimati su un arco di tempo di tre anni, poiché si tratta di un progetto di espansione e non di un impianto del tutto nuovo. Il periodo a cui si riferisce l'analisi è il 2002-2004, ossia tre anni dall'inizio della produzione, ai sensi del punto 3.3 dell'allegato I della Disciplina automobili.
- (56) L'analisi costi/benefici presentata dalle autorità spagnole indica un handicap netto di 61,02 milioni di EUR di Arazuri rispetto a Bratislava, con una risultante «intensità di handicap» del 18,2 %.
- (57) La Commissione, con l'ausilio del suo perito del settore automobilistico, ha valutato l'analisi costi/benefici notificata, per determinare sino a che punto l'aiuto regionale proposto sia proporzionale ai problemi regionali alla cui soluzione intende contribuire. Tenuto conto delle informazioni supplementari inviate dalla Spagna dopo l'inizio del procedimento, l'analisi costi/benefici è stata modificata in alcuni elementi, che vengono indicati qui di seguito.
- (58) Anzitutto, la Commissione ha aggiunto come costo supplementare per Bratislava [...] di euro, che sarebbero stati necessari per attuare il progetto Tuareg fuori dell'attuale perimetro dello stabilimento. Secondo la Commissione, tali costi sono stati in nesso diretto con la decisione su dove produrre le 500 Polo al giorno (parte mobile del progetto) e non si sono poi resi necessari, perché il progetto Polo è stato attuato ad Arazuri e non a Bratislava. Il gruppo VW, quindi, deve aver considerato la questione di tali costi come un vantaggio diretto a favore dell'attuazione del progetto in Spagna.
- (59) In secondo luogo, dalla comparazione nell'ambito dell'analisi costi/benefici la Commissione ha escluso i costi non relativi agli aspetti mobili dell'impianto di pretrattamento (ossia i costi riguardanti le 1 000 autovetture al giorno che costituiscono la parte non mobile del progetto). Come già si è detto, ne è risultato un calo dei costi per l'impianto di pretrattamento da [...] di euro [...] di euro in termini nominali. Se l'investimento specifico si fosse realizzato nei medesimi tempi del resto del progetto, l'importo suddetto avrebbe comportato la riduzione rispettivamente a [...] euro, in valori attualizzati, dei costi dell'investimento ad Arazuri, ed a [...] euro, pure in valori attualizzati, dell'handicap di Arazuri rispetto a Bratislava (?).
- (60) In terzo luogo, per quanto riguarda i costi dei licenziamenti, la Commissione ha esaminato le informazioni supplementari inviate dalle autorità spagnole dopo l'inizio del procedimento. Nelle nuove informazioni sono descritte le norme spagnole in materia di licenziamenti collettivi giustificati da cause economiche, tecniche, organizzative o di produzione, ed è presentato il profilo, in termini di anzianità, dei lavoratori che sarebbero stati licenziati se il progetto fosse stato attuato a Bratislava. In base a tali informazioni, la Commissione ritiene veritiero il bilancio delle spese di licenziamento, il cui importo è stato indicato a [...] di euro.

(?) Quest'importo risulta dal valore attualizzato della differenza tra i costi ammissibili indicati dalla Spagna ([...] euro) ed i costi ammissibili calcolati dalla Commissione ([...] euro).

- (61) Le modifiche introdotte nell'analisi costi/benefici danno risultati diversi da quelli notificati dalla Spagna, con un handicap netto per Arazuri, per quanto riguarda i costi, di 16 235 000 EUR ai valori 2001 (rispetto ai 61,02 milioni di EUR notificati inizialmente). Il coefficiente di handicap risultante del progetto è del 5,42 % (quello notificato era del 18,2 %).
- (62) Infine, ai sensi del punto 3.2.d) della Disciplina automobili, la Commissione ha esaminato la questione dell'«aggiustamento», ossia l'aumento dell'intensità dell'aiuto ammissibile che costituisce per l'investitore un incentivo supplementare a investire nella regione in oggetto. La documentazione fornita mostra che la capacità della VW in Europa è rimasta praticamente costante nel periodo 2000-2004, con un calo da 4 257 300 a 4 247 700 autoveicoli all'anno. Secondo la Disciplina automobili, il «coefficiente regionale di handicap» risultante dall'analisi costi/benefici cresce di un punto percentuale (incidenza «moderata» sulla concorrenza nel caso di un progetto d'investimento in una regione alla quale si applica la lettera c) del paragrafo 3 dell'articolo 87), con conseguente coefficiente finale del 6,42 %.
- (63) Nondimeno, la Commissione osserva che un moderato accrescimento della capacità europea del gruppo VW al termine del progetto, rispetto ai livelli previsti, presupporrà un'incidenza elevata sulla concorrenza⁽⁸⁾. In tal caso, il «coefficiente di handicap regionale» risultante dall'analisi costi/benefici si ridurrebbe di 2 punti percentuali, con un conseguente coefficiente finale del 5,42 %. Considerata la potenziale distorsione della concorrenza derivante da un aumento della capacità, la Commissione ritiene necessario che le autorità spagnole sorveglino l'evolversi della capacità del gruppo VW. A norma della Disciplina automobili, la Commissione può esigere controlli e valutazioni a posteriori dell'aiuto concesso, i quali saranno più o meno minuziosi a seconda del caso in oggetto e in funzione della potenziale distorsione della concorrenza. La Commissione chiede quindi che le autorità spagnole le trasmettano, entro l'aprile 2005, una relazione riguardante l'esito del controllo sulla situazione della capacità del gruppo VW in Europa nel dicembre 2004.

VI. CONCLUSIONE

- (64) La Commissione deve concludere che l'aiuto regionale che la Spagna intende concedere alla VW Navarra per il progetto in questione è compatibile con il mercato comune, purché non superi, in termini d'intensità dell'aiuto, il 6,42 % dei costi sovvenzionabili. La Commissione constata che i costi sovvenzionabili per il

progetto ammontano a 299 335 000 EUR ai valori del 2001 (al tasso di sconto del 6,33 %). Di conseguenza, la Commissione deve ritenere che l'aiuto regionale che la Spagna intende concedere alla VW Navarra per il progetto in questione è compatibile con il mercato comune, purché non superi l'importo di 19 228 000 EUR in equivalente lordo di sovvenzione (ai valori del 2001 e al tasso di sconto del 6,33 %).

- (65) Ogni aiuto di Stato supplementare concesso a favore dei progetti d'investimento in questione sarà incompatibile con il mercato comune.
- (66) Pur non dubitando della veridicità dei calcoli fornitile, la Commissione chiede alle autorità spagnole d'inviarle entro l'aprile 2005 una relazione indicante la capacità del gruppo VW in Europa nel dicembre 2004. Se tale capacità risulterà diversa dai dati notificati, la Commissione si riserva il diritto di ridurre di conseguenza l'importo dell'aiuto compatibile,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto all'investimento regionale che la Spagna ha previsto di concedere alla Volkswagen Navarra S.A., dell'importo di 19 228 000 EUR in equivalente lordo di sovvenzione in valori attualizzati, assumendo come anno di base il 2001 e al tasso di sconto del 6,33 %, per il progetto relativo alla produzione ad Arazuri del nuovo modello Polo della VW, è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87 del Trattato. Tale importo corrisponde a un'intensità dell'aiuto pari al 6,42 % dell'investimento sovvenzionabile, che è di 299 335 000 EUR in valori attualizzati.

Articolo 2

Ogni altro aiuto di Stato in aggiunta all'importo indicato all'articolo 1, che la Spagna voglia concedere alla Volkswagen Navarra SA per il progetto formante oggetto della presente decisione, sarà incompatibile con il mercato comune.

Articolo 3

Entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, la Spagna informerà la Commissione delle misure adottate per conformarsi.

Inoltre, entro l'aprile 2005 la Spagna presenterà una relazione indicante la capacità europea del gruppo VW nel dicembre 2004.

⁽⁸⁾ Ai sensi del punto 3.2.d) della Disciplina automobili, l'incidenza sulla concorrenza è elevata quando il coefficiente tra la capacità del gruppo dopo e prima dell'investimento è pari o superiore a 1,01. Nel caso in oggetto, l'incidenza sulla concorrenza sarebbe elevata se, al compimento del progetto, la capacità della VW fosse di 4 299 873 autoveicoli all'anno o più.

Articolo 4

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 giugno 2003.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione
