II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 2 de octubre de 2002
relativa a la ayuda estatal ejecutada por Italia en favor de Iveco SpA

[notificada con el número C(2002) 3580]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2003/310/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Tras haber invitado a los interesados a presentar sus observaciones de conformidad con dichos artículos ([1]),

Considerando lo que sigue:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 21 de junio de 2001 las autoridades italianas notificaron un proyecto de ayuda regional en favor de Iveco SA (en lo sucesivo, «Iveco»). El 27 de julio la Comisión pidió más datos, que fueron facilitados por las autoridades italianas mediante carta de 5 de octubre, registrada el 17 de octubre de 2001.

(2) El 19 de diciembre de 2001 la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado (decisión de incoar el procedimiento de investigación formal) al existir dudas sobre la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. Italia presentó observaciones sobre la incoación del procedimiento mediante carta de 12 de febrero de 2002 (registrada el 19 de febrero). El 12 de abril la Comisión efectuó una visita a la fábrica de Foggia (Italia) y el 22 de abril pidió más información, que fue facilitada por Italia el 11 de junio (mediante carta registrada el 12 de junio).

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ([2]), junto con la invitación a las partes interesadas a presentar observaciones sobre la medida en cuestión. La Comisión no recibió ninguna observación.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

Proyecto

(4) El proyecto notificado concierne a la producción de una nueva familia de motores diesel denominados F1, en versiones de 2,3 y 3,0 litros. El motor, cuya producción fue iniciada en 2001, reemplaza al viejo modelo 8140 y equipará a vehículos comerciales ligeros del grupo Fiat y de otros constructores automovilísticos.

(5) El proyecto se lleva a cabo en el establecimiento Iveco de Foggia, en Apulia, región asistida con arreglo a la letra a) del apartado 3 del artículo 87, por lo que el límite máximo de ayuda regional es del 35 % para el período 2000-2006.

([1]) DO C 53 de 28.2.2002, p. 2.

([2]) Véase la nota 1.

(6) El proyecto fue iniciado en agosto de 2000 y estará completado en diciembre de 2003. Según las autoridades italianas, el proyecto incluye la instalación de líneas completamente nuevas para la producción de los motores F1 y, paralelamente, la reducción gradual de la producción del motor 8140. Después de completado el programa, la capacidad de la factoría será de 290 000 motores anuales, de los cuales 230 000 son de la familia F1 y los restantes 60 000 de la familia 8140. Además serán producidos unos 120 000 árboles motor destinados principalmente a la venta a otro productor de vehículos competidor.

(7) Según las autoridades italianas el proyecto es móvil. En 1998 se había escogido, para su realización, el emplazamiento de Bielsko Biala, en Polonia, propiedad del grupo Fiat, donde se había parado el montaje de automóviles, con lo cual se liberó espacio para una nueva inversión que sirviera para explotar las infraestructuras existentes y parte de la mano de obra. Al mismo tiempo tuvo que reducirse gradualmente la producción del motor 8140 en la fábrica de Foggia. Una vez completado el proyecto se habría producido un volumen de 60 000 motores anuales del modelo 8140 para satisfacer la demanda en países menos desarrollados. Además, se preveía la realización en la fábrica de Foggia de un centro de renovación de viejos motores.

(8) Según Italia, Iveco comunicó su decisión de reducir la producción en Foggia a principios de 2000. Sin embargo las autoridades italianas pidieron a la sociedad automovilística que reexamina su elección y ofrecieron ayuda estatal para compensar parcialmente los sobrecostes ligados a la realización del proyecto en Foggia. Al término de las negociaciones con las autoridades italianas y tras la aprobación del nuevo mapa de ayudas regionales en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87, en marzo de 2000 ([1]), Iveco decidió trasladar el proyecto a Foggia e inició las obras durante las vacaciones de verano, en agosto de 2000. La solicitud de ayuda para el proyecto fue presentada oficialmente a las autoridades italianas en julio de 2000 y estas la aprobaron en diciembre.

Base jurídica e importe de la ayuda

(9) La ayuda notificada se concede en el marco de regímenes de ayuda autorizados ([2]), en virtud de la Ley nº 488 ([3]) de 19 de diciembre de 1992 (en lo sucesivo, «la Ley nº 488/92») y de la Ley nº 662 ([4]) de 23 de diciembre de 1996 (en lo sucesivo, «la Ley nº 662/96»).

(10) Iveco quiere invertir un importe nominal de 323 270 000 euros (304 600 864 euros en valor actual, sobre la base del año 2000, con un tipo de descuento del 5,70 %) de los que 265 610 000 fueron considerados admisibles por las autoridades italianas.

(11) La ayuda notificada se concede bajo forma de subvención a fondo perdido y asciende, en valor nominal, a 121 658 000 euros en equivalente bruto de subvención (en lo sucesivo, «EBS»), lo que equivale, en valor actual, a 108 915 621 euros. La intensidad de la ayuda notificada por las autoridades italianas corresponde al 35,76 % del EBS.

(12) No se han concedido otras ayudas o financiaciones comunitarias al proyecto.

Motivos para incoar el procedimiento

(13) En la Decisión de 19 de diciembre de 2001 de incoar el procedimiento ([5]) la Comisión expresó dudas sobre las características de movilidad y transformación del proyecto. Además manifestó la necesidad de verificar la existencia de pruebas de que Iveco consideró a Bielsko Biala como una alternativa geográfica válida para el proyecto.

(14) La Comisión también expresó dudas sobre una serie de elementos contenidos en el análisis coste/beneficio relativos, en especial, a:

— la inclusión en el análisis coste/beneficio de costes de inversión no subvencionables,

— la justificación de los sobrecostes de inversión en equipos y maquinaria en Foggia con respecto a Bielsko Biala,

— la inclusión en el proyecto de costes de inversión para utillaje de proveedores y, en caso afirmativo, su importe exacto, localización y nombres de los proveedores afectados,

— el cálculo exacto de los costes de transporte de salida,

— el número de trabajadores necesarios para la producción en las dos fábricas,

— los costes de mano de obra en Foggia.

III. **OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR ITALIA**

(15) El 12 de febrero de 2002 las autoridades italianas enviaron sus observaciones sobre la incoación del procedimiento. Otros datos fueron facilitados durante la visita *in situ* a Foggia, el 12 de abril de 2002, además de mediante carta del 11 de junio de 2002.

([1]) Decisión de la Comisión de 1 de marzo de 2000 relativa al asunto N 792/99 (DO C 175 de 24.6.2000).

([2]) Decisión de la Comisión de 12 de julio de 2000 de no plantear objeciones en el asunto N 715/99 (DO C 278 de 30.9.2000).

([3]) Relativa a la «conversión en ley, con modificaciones, del Decreto-Ley de 22 de octubre de 1992, nº 415, relativo a las modificaciones de la Ley del 1 de marzo de 1986, nº 64, sobre la disciplina orgánica de la intervención extraordinaria en el Mezzogiorno y normas para la exoneración de actividades productivas».

([4]) Relativa a «medidas de racionalización de las finanzas públicas».

([5]) Véase la nota 1.

(16) En sus observaciones, ante todo las autoridades italianas rebaten el carácter móvil del proyecto y a tal fin han facilitado documentos internos que muestran que la decisión final de realizar la inversión en Foggia fue adoptada en julio de 2000 y que al mismo tiempo se abandonó el proyecto de Bielsko Biala.

(17) En segundo lugar, las autoridades italianas afirman que el importe de la inversión (en valor nominal) de 323 270 000 euros contenido en el análisis coste/beneficio se refiere a todos los costes móviles soportados por Iveco en el proyecto. De estos costes, 265 610 000 euros fueron considerados inversiones subvencionables en virtud de la Ley nº 488/92, que constituye el fundamento jurídico de la ayuda. Las autoridades italianas afirman que la cifra original permite una mejor comprensión de la disyuntiva económica que la sociedad tuvo que afrontar entre la localidad elegida y el emplazamiento alternativo y que por tal motivo fue insertada en el análisis coste/beneficio. Han facilitado, en todo caso, información detallada sobre la naturaleza y el calendario de gastos para las inversiones móviles subvencionables, además de sobre los métodos de amortización utilizados por las inversiones subvencionables en maquinaria y edificios.

(18) En tercer lugar, las autoridades italianas han facilitado información detallada y documentación sobre las inversiones en aparatos y maquinaria que han supuesto sobrecostes en Foggia con respecto a Bielsko Biala. Aunque las estaciones de trabajo en ambas fábricas eran muy parecidas, en Foggia se localizaron notables diferencias por cuanto atañe a los enlaces entre líneas, las soluciones técnicas en la misma maquinaria y la adaptación a las condiciones climáticas de verano. Durante la visita efectuada el 12 de abril de 2002 las autoridades italianas aportaron más pruebas en apoyo de sus afirmaciones.

(19) En cuarto lugar, las autoridades italianas han facilitado explicaciones detalladas y documentación sobre las diferencias de costes de inversión para utillaje de proveedores, en concreto para Teksid. Dichos costes habrían sido inferiores en Polonia dados los menores costes en ese país y la menor tasa de automatización de las instalaciones del proveedor.

(20) En quinto lugar, las autoridades italianas han reafirmado que los motores producidos en Foggia serán transportados a las instalaciones terminales por carretera, mientras que el transporte desde Biesko Biala se habría hecho por ferrocarril. Como confirmación de este extremo se ha facilitado documentación relativa a las instalaciones logísticas en funcionamiento próximas a los centros de salida y llegada. Las autoridades italianas, además, han facilitado informaciones más detalladas sobre itinerarios y tiempos de transporte.

(21) En sexto lugar, las autoridades italianas han facilitado información detallada sobre el número de trabajadores ocupados en la producción del motor, el número de horas de producción perdidas y elementos que confirman los costes de mano de obra de Foggia.

(22) En séptimo lugar, las autoridades italianas han dado explicaciones específicas sobre el coste de la sobreproducción que se habría dado en Foggia si el proyecto hubiera sido realizado en Bielsko Biala y el coste efectivamente registrado en Bielsko Biala una vez elegida Foggia para la realización del proyecto.

(23) En lo que respecta a Foggia las autoridades italianas han calculado que, teniendo en cuenta los movimientos naturales y las exigencias de la producción restante del viejo motor, si no se hubiera realizado el proyecto 950 trabajadores habrían sobrado en 2004, de los cuales 200 habrían recibido incentivos para abandonar su puesto de trabajo, 750 habrían podido ser trasladados a otros establecimientos Iveco del grupo Fiat y de proveedores de componentes y, en caso necesario, 150, próximos a la edad de jubilación, habrían podido beneficiarse de medidas especiales del *istituto della mobilità*. Las autoridades italianas calculan que el coste total de los excedentes en Foggia habría estado comprendido entre 6 500 000 y 8 070 000 euros en valor actual.

(24) En lo relativo a Bielsko Biala las autoridades italianas han confirmado que en la notificación fueron incluidos sólo los costes de los excedentes directa y exclusivamente ligados a la decisión de no realizar el proyecto en Polonia. Además han facilitado pruebas en el sentido de que los costes de despido ascienden a 7 230 000 euros para 1 250 de los 1 600 trabajadores excedentarios como resultado del proyecto.

(25) Por último, las autoridades italianas han facilitado datos que indican que la capacidad de producción europea de vehículos comerciales ligeros en los sectores a los que se destinan los motores será constante mientras dure el proyecto del grupo Fiat.

IV. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

(26) La medida notificada por Italia en favor de Iveco constituye una ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado ya que sería financiada por el Estado mediante fondos estatales. Además, como representa una parte no irrelevante de la financiación del proyecto, la ayuda amenaza con falsear la competencia dentro de la Comunidad otorgando una ventaja a Iveco con respecto a otras empresas que no se benefician. Además el mercado de los vehículos automóviles se caracteriza por notables intercambios intracomunitarios.

(27) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado CE enumera algunas formas de ayudas compatibles con el Tratado. Teniendo en cuenta la naturaleza y el objetivo de la ayuda y la ubicación geográfica de la empresa, las letras a), b) y c) no son aplicables al proyecto en cuestión. El apartado 3 del artículo 87 enuncia otras formas de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La Comisión nota que el proyecto está ubicado en Apulia, región que puede beneficiarse de ayudas en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87, hasta el máximo regional del 35 % en equivalente neto de subvención (en lo sucesivo, «ENS») para las grandes empresas, correspondiente al 53,5 % de equivalente bruto de subvención.

(28) La ayuda en cuestión se destina a Iveco, empresa del sector de la fabricación y montaje de motores, vehículos comerciales ligeros y camiones. Por lo tanto la empresa forma parte del sector automovilístico, de conformidad con las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor (en lo sucesivo, «las Directrices») ([1]).

(29) Dichas Directrices precisan que las ayudas que los poderes públicos quieran conceder un proyecto individual, en el ámbito de un régimen de ayudas autorizado en favor de una empresa del sector automovilístico, tienen que ser notificadas antes de su concesión, en el sentido del apartado 3 del artículo 88 del Tratado, si por lo menos uno de los siguientes máximos es superado: a) coste total del proyecto: 50 millones de euros, o bien, b) importe total de las ayudas estatales y de las procedentes de instrumentos comunitarios para el proyecto: 5 millones de euros. El coste total del proyecto corresponde a la suma de las ayudas que superan los máximos previstos por la notificación. Por lo tanto, al notificar la ayuda propuesta en favor de Iveco las autoridades italianas han respetado las condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.

(30) Basándose en las Directrices la Comisión vela en todos los casos para que las ayudas concedidas sean necesarias a la realización del proyecto y proporcionadas a la gravedad de los problemas que pretende solucionar. El respeto simultáneo de estos dos criterios de necesidad y proporcionalidad es indispensable para que la Comisión pueda autorizar la concesión de una ayuda estatal en el sector de los vehículos de motor.

(31) Con arreglo a la letra a) del punto 3.2 de dichas Directrices, para demostrar la necesidad de una ayuda regional la empresa beneficiaria tiene que demostrar claramente que cuenta con una alternativa económicamente viable para la implantación de su proyecto. Si ningún emplazamiento industrial del grupo, nuevo o ya existente, pudiera acoger la inversión de que se trate, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en la única instalación disponible, incluso careciendo de ayuda. Por consiguiente no puede autorizarse ninguna ayuda regional para un proyecto privado de movilidad geográfica.

(32) La Comisión, con ayuda de asesor independiente experto en el sector de los vehículos de motor, ha examinado la información y documentación facilitados por Italia y ha concluido que el proyecto presenta la característica de movilidad.

(33) Ante todo las autoridades italianas han demostrado que Bielsko Biala era una alternativa geográfica válida para el proyecto. La documentación demuestra que Bielsko Biala fue elegido en abril de 1999 para realizar el proyecto y que las obras de preparación fueron iniciadas en el emplazamiento polaco en el curso del mismo año pero fueron suspendidos en marzo de 2000, tras los contactos oficiales entre Iveco y las autoridades italianas y en espera de la decisión final sobre la localización del proyecto. En marzo de 2000 Iveco organizó una reunión con el fabricante de maquinaria Comau durante la que las posibles alternativas de Bielsko Biala y Foggia fueron analizadas. En julio Iveco decidió por fin realizar la inversión en Foggia y, al mismo tiempo, abandonar el proyecto de Bielsko Biala. La solicitud oficial de ayuda fue presentada a las autoridades italianas el 24 de julio de 2000 y la ayuda fue concedida, supeditada a la aprobación de la Comisión, el 21 de diciembre de 2000.

(34) En segundo lugar, durante la visita efectuada a la fábrica de Foggia el 12 de abril de 2002, la Comisión averiguó que el proyecto comporta el completo desmantelamiento de las viejas líneas de producción y la instalación de maquinaria y equipos completamente nuevos en una estructura de producción que es claramente diferente de la anterior. Por lo tanto, el proyecto puede ser considerado un proyecto de transformación en marco de las Directrices.

(35) La Comisión concluye por tanto que el proyecto es móvil y que, por consiguiente, puede acogerse a la ayuda regional, que es necesaria para atraer inversiones a la región asistida.

(36) En cuanto a los costes subvencionables la Comisión observa que, según la letra b) del punto 3.2 de las Directrices, se definen por el régimen regional aplicable en la región asistida en cuestión. Los costes subvencionables constituyen la base de cálculo de la desventaja y la intensidad de la ayuda y son comparados con el importe garantizado de ayuda regional. En este caso los costes subvencionables, definidos por la Ley nº 488/92, ascienden a 265 610 000 euros en valor nominal, correspondientes a 247 763 583 euros en valor actual, sobre la base del tipo de descuento del 5,70 % en el año 2000. Por lo tanto la intensidad de la ayuda es igual al 43,96 % EBS.

([1]) DO C 279 de 15.9.1997, p. 1, y DO C 368 de 22.12.2001, p. 10.

(37) Según la letra c) del el punto 3.2 de las Directrices la Comisión velará para que la medida de ayuda prevista sea proporcional a los problemas regionales a cuya resolución debe contribuir. A tal fin se utiliza el método del análisis coste/beneficio.

(38) El análisis coste/beneficio compara, para los elementos móviles, los costes que el inversor deberá sufragar para realizar el proyecto en la región de que se trate con los que le corresponderían por un proyecto idéntico en una localización alternativa, lo cual permite determinar las desventajas específicas de la región asistida en cuestión. La Comisión autoriza las ayudas regionales hasta el límite de las desventajas regionales derivadas de la inversión en el lugar objeto de la comparación.

(39) Con arreglo a la letra c) del punto 3.2 de las Directrices, las desventajas operativas de Foggia con respecto a Bielsko Biala se evalúan para un período de tres años en el análisis coste/beneficio, puesto que el proyecto es un proyecto de transformación y no de nueva construcción. El período cubierto por el análisis coste/beneficio presentado comprende los años 2002-2004, es decir, tres años desde el principio de la producción, conforme al punto 3.3 del anexo I de las Directrices.

(40) La Comisión ha tenido en cuenta la información suplementaria facilitada por Italia tras la incoación del procedimiento. Sobre la base de estos nuevos elementos y con la ayuda de su asesor independiente la Comisión ha modificado algunos elementos del análisis coste/beneficio, como se indica a continuación.

(41) Por lo que respecta a los sobrecostes de inversión en maquinaria y equipos en Foggia, la información enviada por Italia y los elementos recogidos durante la visita han demostrado que la diferencia de costes entre Foggia (valor nominal de 286 650 000 euros) y Bielsko Biala (241 290 000 euros) está justificada. Aunque los procesos y maquinaria de producción sean de hecho idénticos, la instalación de líneas de transferencia es más cara en Foggia, por la configuración de los edificios y la falta de espacio disponible: en algunos casos ha sido necesario instalar cintas aéreas por trasladar componentes entre las estaciones. Los costes adicionales en Foggia, aunque de menor entidad, se derivan de la necesidad de mejorar los sistemas de refrigeración de las unidades eléctricas y electrónicas.

(42) En cuanto a los costes de inversión por costes de inversión para utillaje de proveedores, la Comisión nota que no han sido incluidos en los 265 610 000 euros de valor nominal considerados como costes subvencionables por las autoridades italianas. Por tal motivo no se incluyen en la base sobre la que son calculadas y comparadas con el importe máximo de ayuda regional las intensidades de desventaja y de ayuda.

(43) En cuanto a los costes de transporte de salida, la Comisión ha verificado los nuevos elementos facilitados por Italia y concluye que Iveco tenía la capacidad logística necesaria para transportar motores por ferrocarril desde Bielsko Biala a las instalaciones terminales. Ello ha permitido ahorros notables en términos de coste de transporte de cada motor con respecto al transporte por carretera que se utilizaría en la alternativa de Foggia. Sin embargo la mayor distancia entre la fábrica polaca y las instalaciones de destino habría anulado tales ahorros. Sobre la base de los datos facilitados la Comisión calcula que Foggia obtendrá una ventaja, en términos de costes y transporte en salida, de 28 000 euros en valor actual en el período 2002-2004.

(44) En cuanto a los niveles de ocupación previstos, los documentos internos adicionales de Iveco facilitados por Italia demuestran claramente que el número de trabajadores a asumir por el proyecto es idéntico al del análisis coste-beneficio. Los documentos también confirman la incidencia relativamente elevada de las horas de trabajo perdidas en el total de horas necesarias para la producción de los motores. Las pérdidas deben imputarse a dos factores principales: el elevado nivel de absentismo en la fábrica y la difícil transición desde la producción del viejo modelo de motor a los nuevos modelos. La Comisión concluye por tanto que los niveles de ocupación han sido contabilizados correctamente en el análisis coste/beneficio.

(45) En cuanto a los costes de mano de obra en Foggia, las cifras adicionales enviadas por las autoridades italianas indican que los costes salariales de Foggia son similares a los de otros establecimientos italianos del grupo Fiat. Las autoridades italianas afirman que en los últimos años la diferencia del coste de la mano de obra entre el norte y el sur de Italia ha disminuido, dada la progresiva eliminación de los incentivos fiscales al trabajo en el sur. Además el porcentaje de mano de obra sumamente especializada es superior en una fábrica de mecánica avanzada, como en Foggia, con respecto a una normal de carrocerías. Sobre la base de tales hechos la Comisión concluye que los costes de mano de obra incluidos en el análisis coste/beneficio pueden ser aceptados.

(46) Con respecto al coste de los excedentes la Comisión cree que deben incluirse en el análisis coste/beneficio para valorar las desventajas comparativas de Foggia con respecto a Bielsko Biala. La Comisión ha verificado las cifras facilitadas por las autoridades italianas y concluye que las relativas a los movimientos naturales, la necesidad residual de mano de obra en Foggia y la jubilación anticipada a través del *istituto della mobilità* pueden ser aceptadas. Sin embargo la Comisión observa que las autoridades italianas no han aportado pruebas suficientes sobre los 750 trabajadores que habrían podido ser trasladados fácilmente a otros establecimientos de Iveco, del grupo Fiat, o a proveedores de componentes.

(47) En apoyo de la afirmación según la cual habría sido posible trasladar a trabajadores a instalaciones de Iveco situadas en el norte de Italia, las autoridades italianas han enviado copia de un acuerdo de 1996 entre la sociedad y los sindicatos del que resulta que un cierto número de trabajadores de Foggia fueron trasladados a otros establecimientos Iveco. Sin embargo la Comisión tiene dudas al respecto de que tal acuerdo pudo deberse al cierre parcial de la fábrica de Foggia. El traslado de la mano de obra en 1997 tuvo lugar en un momento en que Iveco realizaba importantes inversiones en Foggia, coincidentes con una bajada temporal de la demanda de motores. El acuerdo prevé que la sociedad incentivará el regreso de los trabajadores trasladados a Foggia siempre que ello sea compatible con las exigencias de la producción. No está claro si los sindicados habrían aceptado un acuerdo parecido en caso de un recorte significativo y permanente de la producción de la factoría.

(48) En apoyo de la afirmación según la cual los trabajadores habrían podido ser trasladados a otras fábricas del grupo Fiat, las autoridades italianas aportan datos relativos a la asunción de personal en instalaciones de Fiat Auto en la región. Sin embargo las cifras indican que los nuevos trabajadores fueron en gran parte absorbidos de forma temporal o bien con contratos que reducen los costes indirectos de contratar a jóvenes trabajadores (contratos de formación-trabajo). La Comisión cree que no se han aportado pruebas convincentes en el sentido de que estos establecimientos habrían estado dispuestos a contratar trabajadores excedentes de Foggia (que, según las autoridades italianas, eran relativamente de edad avanzada y percibían sueldos elevados). Por otro lado no está claro que estos trabajadores habrían aceptado el traslado a un nuevo puesto de trabajo en condiciones contractuales peores. En cuanto a la capacidad de los proveedores de componentes para contratar trabajadores excedentes de Foggia, las autoridades italianas no han aportado ninguna prueba convincente al respecto.

(49) Con base en la información de la que dispone, sobre todo la facilitada por Italia en respuesta a la incoación del procedimiento, la Comisión concluye que sin el proyecto en cuestión de Foggia se habrían perdido 950 puestos de trabajo. De ellos, 150 habrían podido beneficiarse del sistema del *istituto della mobilità* previsto para los trabajadores próximos a la edad de jubilación; los demás habrían tenido que ser incentivados para dejar su puesto de trabajo. La Comisión ha calculado por tanto en 21 870 000 euros el coste de los excedentes de mano de obra que se habría registrado en Foggia si no hubiera sido realizado el proyecto en el período 2002-2004.

(50) En cuanto a los costes de los potenciales excedentes en Bielsko Biala, la Comisión nota que los despidos han sido una consecuencia directa de la decisión de Iveco de realizar el proyecto en Foggia. La reorganización del establecimiento polaco provocó varios miles de despidos en los últimos años y el proyecto F1 habría permitido de salvaguardar 1 600 puestos de trabajo. Por tal motivo la Comisión concluye que los costes de dichos excedentes pueden imputarse exclusivamente a la decisión de no realizar el proyecto en Polonia. Las autoridades italianas han facilitado pruebas suficientes de que los costes conexos al despido de 1 250 trabajadores ascendieron a 7 230 000 euros en los años 2000-2001 y que otros 350 trabajadores son o serán despedidos a corto plazo. La Comisión, sobre la base de la información de la que dispone, ha calculado en 9 264 000 euros los costes totales de los excedentes en Bielsko Biala en el período 2000-2002.

(51) Las modificaciones introducidas en el análisis coste/beneficio producen resultados distintos de los inicialmente notificados por Italia. El análisis modificado indica una desventaja neta de costes para Foggia igual a 128 381 000 euros sobre la base del 2000 (con respecto al importe inicialmente notificado de 139 280 000). Por consiguiente el coeficiente de desventaja del proyecto es igual al 51,82 % (con respecto al inicialmente notificado del 45,72 %). Mientras la desventaja regional es en valor absoluto inferior a la notificada por Italia, el coeficiente aumenta puesto que solamente 265 610 000 euros han sido considerados costes subvencionables, con arreglo a las Directrices.

(52) Por último la Comisión ha examinado la cuestión de un eventual aumento de la intensidad de la ayuda que podría autorizarse, entendido como un mayor incentivo para que un inversor invierta en la región afectada. La documentación disponible indica que la capacidad de producción europea de vehículos comerciales ligeros, a cuyo segmento se destinan los motores, seguirá constante durante la duración del proyecto del grupo Fiat. Por lo tanto el coeficiente de desventaja regional derivado del análisis coste/beneficio es incrementado en dos puntos porcentuales, lo que da un coeficiente final del 53,82 %.

V. **CONCLUSIÓN**

(53) La intensidad de ayuda del proyecto (43,96 % de EBS) es inferior a la desventaja calculada por el análisis coste/beneficio (53,82 %) y al máximo de ayuda regional (35 % de ENS); una intensidad igual al 53,50 % de EBS habría respetado el máximo regional). La ayuda regional que Italia quiere conceder en favor de Iveco respeta por lo tanto los criterios para poder ser considerada compatible con el mercado común en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se declara compatible con el mercado común, en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo del Tratado, la ayuda estatal que Italia tiene previsto ejecutar en favor de Iveco SA, de Foggia, por un importe de 121 658 000 euros, equivalente bruto de subvención, en valor nominal (igual a 108.915.621 euros en valor actual, tomando como base el año 2000 y con un tipo de descuento del 5,70 %), para una inversión subvencionable de 265 610 000 euros en valor nominal (igual a 247 763 583 euros en valor actual).

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 2 de octubre de 2002.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión