II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 2 ottobre 2002
relativa all'aiuto di Stato cui l'Italia ha dato esecuzione in favore di Iveco SpA

[notificata con il numero C(2002) 3580]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/310/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli [1],

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 21 giugno 2001 le autorità italiane hanno notificato un progetto di aiuto regionale in favore di Iveco SpA (in prosieguo «Iveco»). Il 27 luglio la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, che sono state fornite dalle autorità italiane con lettera del 5 ottobre 2001, registrata il 17 ottobre 2001.

(2) Il 19 dicembre 2001 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE (decisione di avviare il procedimento d'indagine formale) sussistendo dubbi circa la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. L'Italia ha presentato le proprie osservazioni sull'avvio del procedimento con lettera del 12 febbraio 2002 (registrata il 19 febbraio). Il 12 aprile 2002 la Commissione ha effettuato una visita presso lo stabilimento di Foggia (Italia) e il 22 aprile 2002 ha chiesto ulteriori informazioni, che sono state fornite dall'Italia l'11 giugno 2002 (con lettera registrata il 12 giugno).

(3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2], unitamente all'invito rivolto alle parti interessate a presentare osservazioni sulla misura in questione. Alla Commissione non è pervenuta alcuna osservazione.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

Il progetto

(4) Il progetto notificato riguarda la produzione di una nuova famiglia di motori diesel denominata F1, nelle versioni 2,3 e 3,0 litri. Il motore, la cui produzione è iniziata nel 2001, sostituisce il vecchio modello 8140 e attrezzerà veicoli commerciali leggeri del gruppo Fiat e di altri costruttori automobilistici.

(5) Il progetto viene realizzato presso lo stabilimento Iveco di Foggia, in Puglia, ossia in una regione assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a), ove il massimale di aiuto regionale è del 35 %, nell'arco temporale 2000-2006.

[1] GU C 53 del 28.2.2002, pag. 2.

[2] Cfr. nota 1.

(6) Il progetto è iniziato nell'agosto 2000 e sarà completato entro il dicembre 2003. Secondo quanto dichiarato dalle autorità italiane, il progetto comporta l'installazione di linee completamente nuove per la produzione dei motori F1 e, parallelamente, la graduale riduzione della produzione del motore 8140. Dopo il completamento del programma, la capacità dello stabilimento sarà di 290 000 motori/anno, di cui 230 000 della famiglia F1 e i rimanenti 60 000 della famiglia 8140. Inoltre, verranno prodotti circa 120 000 alberi motore «stand alone» destinati principalmente alla vendita ad un produttore di veicoli concorrente.

(7) Secondo le autorità italiane il progetto è mobile. Nel 1998, per la realizzazione del progetto, era stato scelto il sito di Bielsko Biala in Polonia, di proprietà del gruppo Fiat. In precedenza vi era stato sospeso l'assemblaggio di autovetture, per cui si era liberato spazio per un nuovo investimento atto a sfruttare le infrastrutture esistenti e parte della manodopera. Allo stesso tempo doveva essere gradualmente ridotta la produzione del motore 8140 presso lo stabilimento di Foggia. Una volta completato il progetto, sarebbe stato comunque prodotto un volume di 60 000 motori/anno del modello 8140 per soddisfare la domanda di paesi meno sviluppati. Inoltre era prevista la realizzazione nel sito di Foggia di un «renovation center» di vecchi motori.

(8) Secondo l'Italia, Iveco ha comunicato la propria decisione di ridurre la produzione a Foggia all'inizio del 2000. Tuttavia le autorità italiane hanno chiesto alla società automobilistica di riesaminare la scelta ed hanno offerto un aiuto di Stato a titolo di parziale compensazione dei sovraccosti connessi alla realizzazione del progetto a Foggia. Al termine dei negoziati con le autorità italiane e in seguito all'approvazione della nuova carta degli aiuti regionali ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a), nel marzo 2000 ([1]), Iveco ha deciso di spostare il progetto a Foggia ed ha iniziato i lavori durante la pausa estiva dell'agosto 2000. La domanda di aiuto per il progetto è stata ufficialmente presentata alle autorità italiane nel luglio 2000 e da esse approvata nel dicembre 2000.

Base giuridica e importo dell'aiuto

(9) L'aiuto notificato è concesso nel quadro di regimi di aiuto già autorizzati ([2]), disposti dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488 ([3]) (in prosieguo «legge 488/92») e dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662 ([4]) (in prosieguo «legge 662/96»).

(10) Iveco intende investire un importo nominale di 323 270 000 EUR (304 600 864 EUR in valore attuale, sulla base dell'anno 2000, al tasso di sconto del 5,70 %) di cui 265 610 000 EUR erano stati considerati ammissibili dalle autorità italiane.

(11) L'aiuto notificato è concesso sotto forma di sovvenzione a fondo perduto e ammonta, in valore nominale, a 121 658 000 EUR in equivalente sovvenzione lordo (in prosieguo «ESL»), pari, in valore attuale, a 108 915 621 EUR. L'intensità di aiuto notificata dalle autorità italiane corrisponde al 35,76 % ESL.

(12) Non sono stati stanziati altri aiuti o finanziamenti comunitari al progetto.

Motivi per avviare il procedimento

(13) Nella decisione del 19 dicembre 2001 di avviare il procedimento ([5]), la Commissione ha formulato dubbi circa le caratteristiche di «mobilità» e di «trasformazione» del progetto. Inoltre ha manifestato la necessità di verificare l'esistenza di prove attestanti che Iveco aveva considerato Bielsko Biala come un'alternativa geografica valida per il progetto.

(14) La Commissione ha anche espresso dubbi su una serie di elementi contenuti nell'analisi costi/benefici (in prosieguo «ACB»), riguardanti in particolare:

— l'inclusione di costi d'investimento non ammissibili nell'ACB,

— la giustificazione dei sovraccosti d'investimento per attrezzature e macchinari per Foggia rispetto a Bielsko Biala,

— l'inclusione o meno nel progetto di costi d'investimento per il prestito d'uso ai fornitori e, in caso di risposta affermativa, l'indicazione del loro ammontare esatto, della localizzazione degli investimenti e dei nomi dei fornitori in questione,

— il calcolo esatto dei costi di trasporto in uscita,

— il numero di lavoratori necessari per la produzione nei due siti,

— i costi della manodopera a Foggia.

III. **OSSERVAZIONI TRASMESSE DALL'ITALIA**

(15) Il 12 febbraio 2002 le autorità italiane hanno inviato le loro osservazioni sull'avvio del procedimento. Altre informazioni sono state fornite durante la visita in loco a Foggia, il 12 aprile 2002, nonché con lettera dell'11 giugno 2002.

([1]) Decisione della Commissione del 1º marzo 2000 relativa al caso N 792/99 (GU C 175 del 24.6.2000).
([2]) Decisione della Commissione del 12 luglio 2000 di non sollevare obiezioni nel caso N 715/99 (GU C 278 del 30.9.2000).
([3]) Recante «conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, recante modifiche alla legge 1º marzo 1986, n. 64, in tema di disciplina organica dell'intervento straordinario nel mezzogiorno e norme per l'agevolazione delle attività produttive».
([4]) Recante «misure di razionalizzazione della finanza pubblica».
([5]) Cfr. nota 1.

(16) Nelle loro osservazioni, le autorità italiane innanzitutto ribadiscono il carattere mobile del progetto e, a tal fine, hanno fornito documenti interni attestanti che la decisione finale di realizzare l'investimento a Foggia è stata adottata nel luglio 2000 e che allo stesso tempo era stato abbandonato il progetto di Bielsko Biala.

(17) In secondo luogo, le autorità italiane affermano che l'ammontare dell'investimento, in valore nominale, di 323 270 000 EUR contenuto nell'ACB riguarda tutti i costi mobili sostenuti da Iveco per il progetto. Di questi costi 265 610 000 EUR erano stati considerati investimenti ammissibili in base alla legge 488/92, che costituisce la base giuridica dell'aiuto. Le autorità italiane affermano che la cifra originaria consente una migliore comprensione della scelta economica che la società ha dovuto effettuare tra la località prescelta e il sito alternativo e che per tale motivo era stata inserita nell'ACB. Esse hanno comunque fornito informazioni dettagliate sulla natura e sui tempi delle spese per gli investimenti mobili ammissibili nonché sui metodi di ammortamento utilizzati per gli investimenti ammissibili in macchinari e fabbricati.

(18) In terzo luogo, le autorità italiane hanno fornito informazioni dettagliate e relativa documentazione sugli investimenti per attrezzature e macchinari che hanno comportato sovraccosti a Foggia rispetto a Bielsko Biala. Benché le stazioni di lavoro nei due stabilimenti fossero molto simili, a Foggia sono state individuate notevoli differenze per quanto concerne i collegamenti tra le linee, le soluzioni tecniche a bordo degli stessi macchinari e l'adattamento alle soluzioni climatiche estive. Durante la visita effettuata il 12 aprile 2002 le autorità italiane hanno fornito ulteriori prove a sostegno delle loro affermazioni.

(19) In quarto luogo, le autorità italiane hanno fornito chiarimenti sulle differenze di costo per il prestito d'uso ai fornitori relativamente alla Teksid. I costi di detti investimenti sarebbero stati inferiori in Polonia, dati i minori costi della Polonia e il minor tasso di automazione presso lo stabilimento del fornitore.

(20) In quinto luogo, le autorità italiane hanno riaffermato che i motori prodotti a Foggia verranno trasportati verso gli stabilimenti terminali via strada, mentre il trasporto da Biesko Biala sarebbe avvenuto per ferrovia. A conferma di ciò hanno fornito una documentazione relativa agli impianti logistici attualmente in funzione presso gli stabilimenti di partenza e di arrivo. Le autorità italiane hanno inoltre fornito informazioni più dettagliate sugli itinerari e tempi di trasporto.

(21) In sesto luogo, le autorità italiane hanno fornito informazioni dettagliate sul numero di lavoratori occupati nella produzione del motore e sul numero di ore di produzione perse. Le autorità italiane hanno anche fornito elementi che confermano i costi della manodopera rilevati per Foggia.

(22) In settimo luogo, le autorità italiane hanno fornito chiarimenti specifici sui costi degli esuberi che si sarebbero verificati a Foggia se il progetto fosse stato realizzato a Bielsko Biala e sui costi degli esuberi che si sono effettivamente registrati a Bielsko Biala, una volta scelto il sito di Foggia per la realizzazione del progetto.

(23) Per quanto concerne Foggia, le autorità italiane hanno calcolato che, tenuto conto del naturale turnover e dei fabbisogni per la produzione residua del vecchio motore, se non fosse stato realizzato il progetto, 950 lavoratori sarebbero stati dichiarati in esubero entro il 2004. Di questi, 200 avrebbero ricevuto incentivi a lasciare il lavoro, gli altri 750 avrebbero potuto essere trasferiti verso altri stabilimenti Iveco, del gruppo Fiat e di fornitori di componenti, e se necessario, 150 di essi, in età pensionabile, avrebbero potuto beneficiare di provvedimenti speciali in base all'istituto della mobilità. Le autorità italiane calcolano che il costo totale degli esuberi a Foggia sarebbe stato di 6 500 000 EUR — 8 070 000 EUR in valore attuale.

(24) Per quanto riguarda Bielsko Biala, le autorità italiane hanno confermato che nella notifica erano stati inclusi soltanto i costi degli esuberi direttamente e univocamente connessi con la decisione di non realizzare il progetto in Polonia. Esse hanno inoltre fornito prove attestanti che i costi di licenziamento ammontano a 7 230 000 EUR per 1 250 dei 1 600 lavoratori dichiarati in esubero in relazione al progetto.

(25) Infine, le autorità italiane hanno fornito dati indicanti che la capacità di produzione europea di veicoli commerciali leggeri nei settori cui sono destinati i motori rimarrà costante per la durata del progetto a livello del gruppo Fiat.

IV. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

(26) La misura notificata dall'Italia in favore di Iveco costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Infatti sarebbe finanziata dallo Stato mediante risorse statali. Inoltre, giacché rappresenta una parte non trascurabile del finanziamento del progetto, l'aiuto rischia di falsare la concorrenza all'interno della Comunità recando un vantaggio ad Iveco rispetto ad altre imprese che non ne beneficiano. Infine, il mercato degli autoveicoli è caratterizzato da notevoli scambi intracomunitari.

(27) L'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE elenca talune forme di aiuti compatibili con il trattato CE. Tenuto conto della natura e dello scopo dell'aiuto nonché dell'ubicazione geografica dell'impresa, le lettere a), b) e c) non sono applicabili al progetto in questione. L'articolo 87, paragrafo 3, enuncia altre forme di aiuto che possono essere considerate compatibili con il mercato comune. La Commissione rileva che il progetto in causa è ubicato in Puglia, regione ammessa a beneficiare di aiuti a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), a concorrenza del massimale regionale del 35 % in equivalente sovvenzione netto (in prosieguo «ESN») per le grandi imprese, corrispondente al 53,50 % ESL.

(28) L'aiuto in questione è destinato a Iveco, impresa che esercita la sua attività nel campo della fabbricazione e dell'assemblaggio di motori, veicoli commerciali leggeri e autocarri. Pertanto l'impresa fa parte del settore automobilistico conformemente alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica ([1]) (in proseguo «la disciplina automobilistica»).

(29) Detta disciplina precisa che gli aiuti che i poteri pubblici intendono accordare a un progetto individuale, nell'ambito di un regime di aiuto autorizzato a favore di un'impresa operante nel settore automobilistico, devono essere notificati prima della loro concessione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE se almeno uno dei seguenti massimali è oltrepassato: a) costo totale del progetto: 50 milioni di EUR, oppure b) ammontare totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto: 5 milioni di EUR. Sia il costo totale del progetto che l'ammontare degli aiuti oltrepassano i massimali previsti per la notifica. Pertanto, notificando l'aiuto proposto in favore di Iveco, le autorità italiane hanno rispettato le condizioni di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

(30) In base alla succitata disciplina relativa all'industria automobilistica, la Commissione provvede comunque in tutti i casi, affinché gli aiuti concessi siano necessari alla realizzazione del progetto e proporzionati alla gravità dei problemi che essi mirano a risolvere. Il rispetto simultaneo di questi due criteri di necessità e di proporzionalità è indispensabile perché la Commissione possa autorizzare la concessione di un aiuto di Stato nel settore automobilistico.

(31) In base al punto 3.2, lettera a), della succitata disciplina, per dimostrare la necessità di un aiuto regionale, la società beneficiaria deve dimostrare chiaramente di possedere un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del suo progetto. Se infatti, in seno al gruppo, nessun altro sito industriale nuovo o preesistente potesse accogliere l'investimento in questione, l'impresa sarebbe obbligata a realizzare il proprio progetto nell'unico stabilimento possibile, anche in assenza di aiuti. Di conseguenza non può essere autorizzato alcun aiuto regionale per un progetto privo di mobilità geografica.

(32) La Commissione, con l'aiuto del suo esperto automobilistico indipendente, ha esaminato le informazioni e la documentazione fornite dall'Italia ed ha concluso che il progetto presenta la caratteristica della mobilità.

(33) Innanzitutto, le autorità italiane hanno dimostrato che Bielsko Biala era un'alternativa geografica valida per il progetto. La documentazione fornita dimostra che Bielsko Biala è stata scelta per realizzare il progetto nell'aprile 1999 e che i lavori di preparazione erano iniziati presso lo stabilimento polacco nel corso dello stesso anno. Tali lavori sono stati sospesi nel marzo 2000, in seguito a contatti ufficiali tra Iveco e le autorità italiane e in attesa della decisione finale sulla localizzazione del progetto. Nel marzo 2000 Iveco aveva organizzato una riunione con il fornitore di macchinari Comau nel corso della quale erano state valutate le possibili alternative di Bielsko Biala e Foggia. Nel luglio 2000 Iveco ha infine deciso di realizzare l'investimento a Foggia e, contemporaneamente, ha abbandonato il progetto a Bielsko Biala. La domanda ufficiale di aiuto è stata presentata alle autorità italiane il 24 luglio 2000 e l'aiuto è stato concesso, subordinatamente all'approvazione della Commissione, il 21 dicembre 2000.

(34) In secondo luogo, durante la visita effettuata presso lo stabilimento di Foggia il 12 aprile 2002, la Commissione ha verificato che il progetto comporta il completo smantellamento delle vecchie linee di produzione e l'installazione di macchinari e attrezzature del tutto nuovi in una struttura di produzione globale che è chiaramente diversa dalla precedente. Pertanto il progetto può essere considerato un progetto di trasformazione nel quadro della disciplina succitata.

(35) La Commissione conclude pertanto che il progetto è mobile e che, di conseguenza, può essere considerato ammissibile ad aiuto regionale giacché l'aiuto è necessario per attrarre investimenti nella regione assistita.

(36) Quanto ai costi ammissibili, la Commissione rileva che secondo il punto 3.2, lettera b), della disciplina automobilistica succitata, i costi ammissibili sono definiti dal regime applicabile nella regione assistita in questione. I costi ammissibili costituiscono la base per il calcolo dell'handicap e dell'intensità di aiuto e sono raffrontati con il massimale di aiuto regionale. Nella fattispecie i costi ammissibili, quali definiti dalla legge 488/92, ammontano a 265 610 000 EUR in valore nominale corrispondenti a 247 763 583 EUR in valore attuale, sulla base dell'anno 2000 al tasso di sconto del 5,70 %. Ne consegue che l'intensità di aiuto è pari al 43,96 % ESL.

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

(37) Secondo il punto 3.2, lettera c), della succitata disciplina automobilistica, la Commissione deve verificare che la misura di aiuto prevista sia proporzionata all'entità dei problemi regionali che deve contribuire a risolvere. A tal fine viene utilizzato il metodo dell'ACB.

(38) L'ACB mette a confronto, per gli elementi mobili, i costi che l'investitore dovrà sostenere per realizzare il proprio progetto nella regione interessata con quelli che dovrebbe sostenere per realizzare un progetto identico in un sito alternativo in modo da determinare gli svantaggi specifici della regione assistita in questione. La Commissione autorizza gli aiuti regionali entro i limiti degli svantaggi regionali risultanti dall'investimento nel sito di riferimento.

(39) In conformità del punto 3.2, lettera c), della succitata disciplina automobilistica, gli svantaggi operativi di Foggia rispetto a quelli di Bielsko Biala sono valutati nell'arco di tre anni nell'ACB, dato che il progetto in questione è un progetto di trasformazione e non un progetto di sito vergine. L'arco di tempo coperto dall'ACB presentata comprende gli anni 2002-2004, ossia tre anni dall'inizio della produzione, conformemente al punto 3.3 dell'allegato I della disciplina succitata.

(40) La Commissione ha tenuto conto delle informazioni supplementari pervenute dall'Italia in seguito all'avvio del procedimento. Sulla base di questi nuovi elementi e con l'aiuto del suo esperto automobilistico indipendente la Commissione ha modificato alcuni elementi dell'ACB, come indicato in appresso.

(41) Per quanto riguarda i sovraccosti d'investimento per macchinari e attrezzature a Foggia, le informazioni fornite dall'Italia e gli elementi raccolti durante la visita in loco hanno dimostrato che la differenza dei costi tra Foggia (valore nominale 286 650 000 EUR) e Bielsko Biala (valore nominale 241 290 000 EUR) è giustificata. Benché i processi e le macchine di produzione siano di fatto identici, l'installazione di linee di trasferimento è più costosa a Foggia, dati il lay-out dei fabbricati e la mancanza di spazio disponibile. In alcuni casi, a Foggia, è stato necessario installare collegamenti aerei per il trasferimento di componenti tra le stazioni. I costi addizionali, a Foggia, per quanto di minore entità, sono derivati dalla necessità di migliorare i sistemi di raffreddamento delle unità elettriche ed elettroniche.

(42) Quanto ai costi di investimento per il prestito d'uso ai fornitori, la Commissione rileva che tali costi non sono stati inclusi nei 265 610 000 EUR di valore nominale considerati costi ammissibili dalle autorità italiane. Per tale motivo non concorrono a costituire la base su cui sono calcolate e comparate con il massimale di aiuto regionale le intensità di handicap e di aiuto.

(43) Quanto ai costi di trasporto in uscita, la Commissione ha verificato i nuovi elementi forniti dall'Italia ed ha concluso che Iveco aveva le capacità logistiche necessarie per trasportare motori per ferrovia da Bielsko Biala agli stabilimenti terminali. Tuttavia la maggiore distanza tra lo stabilimento polacco e gli stabilimenti di destinazione avrebbe annullato tali risparmi. In base alle informazioni fornite la Commissione calcola che Foggia trarrà un vantaggio, in termini di costi e di trasporto in uscita, pari a 28 000 EUR in valore attuale nel periodo 2002-2004.

(44) Quanto ai livelli di occupazione previsti, i documenti giustificativi interni addizionali di Iveco forniti dall'Italia dimostrano chiaramente che il numero di lavoratori da assumere per il progetto è identico a quello figurante nell'analisi costi-benefici. I documenti confermano anche l'incidenza relativamente elevata delle ore di lavoro perse sul totale delle ore necessarie per la produzione dei motori. Le perdite di manodopera sono da imputarsi a due fattori principali: l'elevato livello di assenteismo nello stabilimento e la difficile transizione dalla produzione del vecchio modello di motore a quella dei nuovi modelli. La Commissione conclude pertanto che i livelli di occupazione sono stati correttamente riportati nell'ACB.

(45) Quanto ai costi della manodopera a Foggia, le cifre addizionali fornite dalle autorità italiane indicano che i costi salariali a Foggia sono conformi a quelli di altri stabilimenti italiani del gruppo Fiat. Le autorità italiane affermano che negli ultimi anni la differenza del costo della manodopera tra il Nord e il Sud dell'Italia è diminuita, data la progressiva eliminazione di incentivi fiscali all'occupazione al Sud. Inoltre, la percentuale di manodopera altamente specializzata è superiore in uno stabilimento di meccanica avanzata, come nel caso di Foggia, rispetto ad un normale stabilimento di carrozzeria. Sulla base di tali fatti la Commissione conclude che i costi della manodopera riportati nell'ACB possono essere accettati.

(46) Quanto ai costi degli esuberi, la Commissione ritiene che debbano essere inclusi nell'ACB al fine di valutare gli svantaggi comparativi di Foggia rispetto a Bielsko Biala. La Commissione ha verificato le cifre fornite dalle autorità italiane ed ha concluso che quelle relative al turnover naturale, al fabbisogno di manodopera residua Foggia e al prepensionamento tramite l'istituto della mobilità possono essere accettate. Tuttavia la Commissione osserva che le autorità italiane non hanno fornito prove sufficienti attestanti che 750 lavoratori avrebbero potuto essere facilmente trasferiti verso altri stabilimenti Iveco, del gruppo Fiat, o di fornitori di componenti.

(47) A sostegno dell'affermazione secondo la quale sarebbe stato possibile trasferire lavoratori presso stabilimenti Iveco situati nel Nord Italia, le autorità italiane hanno fornito copia di un accordo del 1966 stipulato tra la società e i sindacati, da cui risulta che un certo numero di lavoratori di Foggia erano stati trasferiti presso altri stabilimenti Iveco. Tuttavia la Commissione dubita che tale accordo possa essere stato stipulato in occasione della parziale chiusura dello stabilimento di Foggia. Il trasferimento della manodopera nel 1997 ha avuto luogo in un momento in cui Iveco stava realizzando importanti investimenti presso lo stabilimento di Foggia, pur registrando, allo stesso tempo, un temporaneo calo della domanda dei motori prodotti. L'accordo prevede che la società incentivi il ritorno dei lavoratori trasferiti a Foggia compatibilmente con le esigenze della produzione. Non è chiaro se i sindacati dei lavoratori avrebbero accettato un accordo simile in caso di un taglio significativo e permanente della produzione dello stabilimento.

(48) A sostegno dell'affermazione secondo cui i lavoratori avrebbero potuto essere trasferiti presso altri stabilimenti del gruppo Fiat, le autorità italiane forniscono dati relativi all'assunzione di personale presso gli stabilimenti Fiat Auto nella regione. Tuttavia le cifre indicano che i nuovi lavoratori sono stati in gran parte assunti o su base temporanea oppure con contratti che riducono i costi indiretti dell'assunzione di giovani lavoratori (contratti di formazione-lavoro). La Commissione ritiene che non siano state fornite prove convincenti indicanti che questi stabilimenti sarebbero stati disposti ad assumere lavoratori in esubero a Foggia (che, secondo le autorità italiane, erano di età relativamente avanzata e percepivano salari elevati). D'altro lato non è chiaro che questi lavoratori avrebbero accettato il trasferimento verso un nuovo posto di lavoro a condizioni contrattuali peggiori. Quanto alla capacità dei fornitori di componenti di assumere lavoratori in esubero a Foggia, le autorità italiane non hanno fornito alcuna prova convincente al riguardo.

(49) In base alle informazioni in suo possesso, soprattutto quelle fornite dall'Italia in risposta all'avvio del procedimento d'indagine, la Commissione conclude che senza il progetto in questione a Foggia vi sarebbero stati 950 esuberi. Di questi, 150 lavoratori avrebbero potuto beneficiare dell'istituto della mobilità previsto per i lavoratori prossimi all'età pensionabile; gli altri avrebbero invece dovuto essere incentivati a lasciare il lavoro. La Commissione ha pertanto calcolato pari a 21 870 000 EUR i costi degli esuberi che si sarebbero registrati a Foggia se non fosse stato realizzato il progetto nel periodo 2002-2004.

(50) Quanto ai costi dei potenziali esuberi a Bielsko Biala, la Commissione rileva che i licenziamenti sono stati una conseguenza diretta della decisione di Iveco di realizzare il progetto a Foggia. Il ridimensionamento dello stabilimento polacco ha provocato varie migliaia di licenziamenti negli ultimi anni e il progetto F1 avrebbe permesso di salvaguardare 1 600 posti di lavoro. Per tale motivo la Commissione conclude che i costi di detti esuberi possono essere univocamente imputati alla decisione di non realizzare il progetto in Polonia. Le autorità italiane hanno fornito prove sufficienti attestanti che i costi connessi al licenziamento di 1 250 lavoratori sono ammontati a 7 230 000 EUR negli anni 2000-2001 e che altri 350 lavoratori sono o saranno licenziati nel breve periodo. La Commissione, sulla base delle informazioni in suo possesso, ha calcolato pari a 9 264 000 EUR i costi totali degli esuberi a Bielsko Biala nel periodo 2000-2002.

(51) Le modifiche introdotte nell'ACB producono risultati in termini di costi-benefici che differiscono da quelli inizialmente notificati dall'Italia. L'ACB modificata indica un handicap netto di costo per Foggia pari a 128 381 000 EUR sulla base del 2000 (rispetto all'importo inizialmente notificato di 139 280 000 EUR). Di conseguenza, il coefficiente di handicap del progetto è pari al 51,82 % (rispetto a quello inizialmente notificato del 45,72 %). Mentre l'handicap regionale è in valore assoluto inferiore a quello notificato dall'Italia, il coefficiente di handicap è aumentato dato che soltanto 265 610 000 EUR sono stati considerati costi ammissibili, secondo la disciplina automobilistica succitata.

(52) Infine, la Commissione ha esaminato la questione di un'eventuale «top-up», ossia di un aumento dell'intensità di aiuto autorizzabile, inteso quale ulteriore incentivo per l'investitore ad investire nella regione in questione. La documentazione fornita indica che la capacità di produzione europea di veicoli commerciali leggeri nei segmenti cui sono destinati i motori rimarrà costante per la durata del progetto a livello del gruppo Fiat. Pertanto, il coefficiente di handicap regionale derivante dall'ACB è aumentato di due punti percentuali pari ad un coefficiente finale di 53,82 %.

V. **CONCLUSIONE**

(53) L'intensità di aiuto del progetto (43,96 % ESL) è inferiore sia allo svantaggio individuato dall'ACB/top-up (53,82 %) che al massimale di aiuto regionale (35 % ESN. Un'intensità di aiuto pari al 53,50 % ESL avrebbe rispettato il massimale regionale). L'aiuto regionale che l'Italia intende concedere in favore di Iveco rispetta quindi i criteri per poter essere considerato compatibile con il mercato comune in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È compatibile con il mercato comune, in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, l'aiuto di Stato cui l'Italia intende dare esecuzione in favore di Iveco SpA, a Foggia, per un importo di 121 658 000 EUR, equivalente sovvenzione lordo in valore nominale (pari a 108 915 621 EUR in valore attuale, sulla base dell'anno 2000, al tasso di sconto del 5,70 %), per un investimento ammissibile di 265 610 000 EUR in valore nominale (pari a 247 763 583 EUR in valore attuale).

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 2 ottobre 2002.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione