II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 2 de Outubro de 2002
relativa ao auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à Iveco SpA

[notificada com o número C(2002) 3580]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/310/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ([1]),

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 21 de Junho de 2001, as autoridades italianas notificaram à Comissão um projecto de auxílio regional a favor da Iveco SpA (a seguir denominada «Iveco»). Em 27 de Julho, a Comissão solicitou informações adicionais que foram fornecidas pelas autoridades italianas por carta de 5 de Outubro de 2001, registada em 17 de Outubro de 2001.

(2) Em 19 de Dezembro de 2001, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE (decisão de dar início ao procedimento de investigação formal), uma vez que subsistiam dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio com o mercado comum. A Itália apresentou as suas observações sobre o início do procedimento por carta de 12 de Fevereiro de 2002 (registada em 19 de Fevereiro). Em 12 de Abril de 2002, a Comissão efectuou uma visita ao estabelecimento de Foggia (Itália) e em 22 de Abril de 2002 pediu informações adicionais, que foram fornecidas pela Itália em 11 de Junho do mesmo ano (por carta registada em 12 de Junho).

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([2]), tendo a Comissão convidado as partes interessadas a apresentarem-lhe as suas observações sobre a medida em questão. A Comissão não recebeu observações das partes interessadas.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

O projecto

(4) O projecto notificado diz respeito à produção de uma nova família de motores *diesel* denominada F1, com versões de 2,3 e 3,0 litros. O motor, cuja produção começou em 2001, substitui o antigo modelo 8140 e equipará os veículos comerciais ligeiros do grupo Fiat e de outros fabricantes de veículos automóveis.

(5) O projecto é realizado nas instalações da Iveco de Foggia, na Apúlia, uma região abrangida pelo n.º 3, alínea a), do artigo 87.º, com um limite máximo de auxílio regional de 35 % para o período 2000-2006.

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

([2]) Ver nota de pé-de-página 1.

(6) O projecto teve início em Agosto de 2000 e estará terminado em Dezembro de 2003. Segundo as autoridades italianas, o projecto implica a instalação de linhas completamente novas para a produção dos motores F1 e, paralelamente, a redução gradual da produção do motor 8140. Após a conclusão do programa, a capacidade do estabelecimento será de 290 000 motores por ano, dos quais 230 000 da família F1 e os restantes 60 000 da família 8140. Além disso, serão produzidas cerca de 120 000 árvores de cames «stand alone», destinadas principalmente a um fabricante de veículos automóveis concorrente.

(7) Segundo as autoridades italianas, o projecto é móvel. Em 1998, tinha sido escolhida a unidade de Bielsko Biala, na Polónia, para a realização deste projecto. A montagem de veículos automóveis tinha sido interrompida nestas instalações, libertando-as para um novo investimento que pudesse aproveitar a *infra*-estrutura existente e parte da mão-de-obra. Simultaneamente, deveria ser reduzida de forma gradual a produção do motor 8140 no estabelecimento de Foggia. Após a conclusão do projecto, seria de qualquer forma produzido um volume de 60 000 motores por ano do modelo 8140 para satisfazer a procura dos países menos desenvolvidos. Além disso, estava prevista a realização de um «renovation center» de motores do modelo antigo na unidade de Foggia.

(8) Segundo a Itália, a Iveco comunicou a sua decisão de reduzir a produção em Foggia no início de 2000. Todavia, as autoridades italianas solicitaram à empresa que reconsiderasse essa decisão, propondo um auxílio estatal como compensação parcial dos custos adicionais associados à realização do projecto em Foggia. Na sequência de negociações com as autoridades italianas e na sequência da aprovação do novo mapa dos auxílios com finalidade regional nos termos do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º em Março de 2000 [1], a Iveco decidiu transferir o projecto para Foggia, tendo iniciado as obras em Agosto de 2000. O pedido de auxílio para o projecto foi formalmente apresentado às autoridades italianas em Julho de 2000 e por estas aprovado em Dezembro de 2000.

Base jurídica e montante do auxílio

(9) O auxílio notificado é concedido ao abrigo de regimes aprovados [2] previstos pela Lei n.º 488 [3], de 19 de Dezembro de 1992 (a seguir denominada «Lei n.º 488/92») e pela Lei n.º 662 [4], de 23 de Dezembro de 1996 (a seguir denominada «Lei n.º 662/96»).

(10) A Iveco tenciona investir um montante nominal de 323 270 000 euros (304 600 864 euros em valores actuais, ano de base 2000, com uma taxa de desconto de 5,70 %), dos quais 265 610 000 euros foram considerados elegíveis pelas autoridades italianas.

(11) O auxílio notificado foi concedido sob forma de subvenção a fundo perdido e eleva-se, em valores nominais, a 121 658 000 euros em equivalente subvenção bruto (ESB), correspondente a um valor actual de 108 915 621 euros. A intensidade do auxílio notificado pelas autoridades italianas corresponde a 35,76 % ESB.

(12) Não foi concedido ao projecto qualquer outro auxílio ou financiamento comunitário.

Motivos para dar início ao procedimento

(13) Na decisão de 19 de Dezembro de 2001 de dar início ao procedimento [5], a Comissão formulou dúvidas quanto às características de «mobilidade» e de «transformação» do projecto. Além disso, sublinhou a necessidade de verificar a existência de elementos comprovativos de que a Iveco tinha considerado Bielsko Biala como uma localização alternativa válida para o projecto.

(14) A Comissão manifestou igualmente dúvidas sobre uma série de elementos incluídos na análise custos/benefícios (ACB), relativos nomeadamente:

— à inclusão de custos de investimento não elegíveis na ACB,

— à justificação dos custos adicionais de investimento no que respeita a máquinas e equipamento para Foggia em comparação com Bielsko Biala,

— à inclusão ou não no projecto de custos de investimento para locação de equipamento aos fornecedores e, em caso afirmativo, a indicação do seu montante exacto, da localização dos investimentos e do nome dos fornecedores em questão,

— ao cálculo exacto dos custos de transporte para o exterior da unidade,

— ao número de trabalhadores necessários para a produção em ambas as unidades de produção,

— ao custo da mão-de-obra em Foggia.

III. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA

(15) Em 12 de Fevereiro de 2002, as autoridades italianas enviaram as suas observações sobre o início do procedimento. Em 12 de Abril de 2002, durante a visita a Foggia, foram fornecidas informações adicionais, assim como por carta de 11 de Junho de 2002.

[1] Decisão da Comissão de 1 de Março de 2000 relativa ao processo N 792/99 (JO C 175 de 24.6.2000).

[2] Decisão da Comissão de 12 de Julho de 2000 de não levantar objecções no processo N 715/99 (JO C 278 de 30.9.2000).

[3] Relativa à «conversão em lei, com alterações, do Decreto-Lei n.º 415, de 22 de Outubro de 1992, que altera a Lei n.º 64, de 1 de Março de 1986, relativa à disciplina orgânica da intervenção extraordinária no »Mezzogiorno« e normas de promoção das actividades produtivas».

[4] Relativa a «medidas de racionalização das finanças públicas».

[5] Ver nota de pé-de-página 1.

(16) Nas suas observações, as autoridades italianas sublinharam em primeiro lugar o carácter móvel do projecto, tendo facultado a este propósito documentos internos que comprovam que a decisão final de realizar o investimento em Foggia foi adoptada em Julho de 2000 ao mesmo tempo que era abandonado o projecto de Bielsko Biala.

(17) Em segundo lugar, as autoridades italianas afirmaram que o montante do investimento, em valores nominais, de 323 270 000 euros incluído na ACB refere-se a todos os custos móveis suportados pela Iveco no âmbito do projecto. Destes custos, 265 610 000 euros eram considerados investimentos elegíveis nos termos da Lei n.º 488/92, que constituiu a base jurídica do auxílio. As autoridades italianas afirmaram que o montante considerado inicialmente permite compreender melhor a opção económica que a empresa teve de tomar entre o local escolhido e o local alternativo e que, por isso, foi este o montante incluído na ACB. De qualquer forma, forneceram informações detalhadas sobre a natureza e o calendários das despesas relativas aos investimentos móveis elegíveis em máquinas e edifícios.

(18) Em terceiro lugar, as autoridades italianas forneceram documentação e informações detalhadas sobre os investimentos em equipamento e máquinas que implicaram custos adicionais em Foggia em comparação com Bielsko Biala. Ainda que as unidades de trabalho nos dois estabelecimentos sejam muito semelhantes, em Foggia existem diferenças significativas no que se refere às ligações entre as linhas, às soluções técnicas a nível das máquinas e à adaptação às soluções climatéricas estivais. Durante a visita efectuada em 12 de Abril de 2002, as autoridades italianas forneceram provas adicionais em apoio das suas afirmações.

(19) Em quarto lugar, as autoridades italianas prestaram esclarecimentos sobre as diferenças de custo em relação à locação de equipamento aos fornecedores no que se refere à Teksid. Os custos dos referidos investimentos teriam sido inferiores na Polónia, em virtude dos custos neste país serem mais baixos e da taxa de automatização inferior no estabelecimento do fornecedor.

(20) Em quinto lugar, as autoridades italianas reafirmaram que os motores produzidos em Foggia serão transportados para os estabelecimentos terminais por via rodoviária, enquanto o transporte a partir de Bielsko Biala se realizaria por via ferroviária. Como confirmação deste dado, apresentaram documentos relativos as instalações logísticas actualmente em funcionamento nos estabelecimentos de partida e de chegada. Além disso, as autoridades italianas forneceram informações mais detalhadas sobre os itinerários e os tempos de transporte.

(21) Em sexto lugar, as autoridades italianas forneceram informações detalhadas sobre o número de trabalhadores utilizados na produção do motor e sobre o número de horas de produção perdidas. As autoridades italianas forneceram igualmente elementos que confirmam os custos de mão-de-obra no estabelecimento de Foggia.

(22) Em sétimo lugar, as autoridades italianas forneceram esclarecimentos específicos sobre os custos do pessoal excedentário em Foggia se o projecto fosse realizado em Bielsko Biala e sobre os custos do pessoal excedentário efectivamente registado em Bielsko Biala, na sequência da opção pelo estabelecimento de Foggia para a realização do projecto.

(23) No que se refere a Foggia, as autoridades italianas calcularam que, tendo em conta a rotação natural e as necessidades para a produção residual do antigo motor, 950 trabalhadores seriam considerados excedentários até 2004, se o projecto não tivesse sido realizado. Destes, 200 teriam recebido incentivos para deixar a empresa, os outros 750 teriam podido ser transferidos para outros estabelecimentos da Iveco, do grupo Fiat e de fornecedores de componentes e, se necessário, 150 trabalhadores em idade de reforma teriam podido beneficiar de medidas especiais com base no regime da mobilidade. As autoridades italianas calcularam que o custo total do pessoal excedentário teria sido de 6 500 000 euros — 8 070 000 euros em valores actuais.

(24) No que diz respeito a Bielsko Biala, as autoridades italianas confirmaram que na notificação tinham sido incluídos apenas os custos do pessoal excedentário directa e inequivocamente ligado à decisão de não realizar o projecto na Polónia. Além disso, forneceram elementos que comprovam que os custos de despedimento elevam-se a 7 230 000 euros referentes a 1 250 dos 1 600 trabalhadores declarados excedentários em relação ao projecto.

(25) Por último, as autoridades italianas forneceram dados que indicam que a capacidade de produção europeia de veículos comerciais ligeiros nos sectores a que se destinam os motores manter-se-á constante durante todo o projecto a nível do grupo Fiat.

IV. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

(26) A medida notificada pela Itália a favor da Iveco constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. De facto, tal medida seria financiada pelo Estado mediante recursos estatais. Além disso, dado que representa uma parte importante do financiamento do projecto, o auxílio é susceptível de falsear a concorrência na Comunidade, favorecendo a Iveco em relação a outras empresas que não beneficiam do auxílio. Por último, o mercado dos veículos automóveis caracteriza-se por significativas trocas comerciais intracomunitárias.

(27) O disposto no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado CE especifica algumas formas de auxílio compatíveis com o Tratado. Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio, bem como a localização geográfica da empresa, as alíneas a), b) e c) do referido artigo não são aplicáveis ao projecto em questão. O n.º 3 do artigo 87.º define outras formas de auxílio que podem ser consideradas compatíveis com o mercado comum. A Comissão observa que o projecto está localizado na Apúlia, uma região susceptível de beneficiar de auxílios ao abrigo do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE, até um limite máximo regional de 35 % em equivalente subvenção líquido (ESL) para as grandes empresas, correspondente a 53,50 % ESB.

(28) O auxílio em questão destina-se à Iveco, uma empresa que exerce a sua actividade no sector do fabrico e montagem de motores, veículos comerciais ligeiros e camiões. Por conseguinte, a empresa integra o sector dos veículos automóveis na acepção do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis ([1]) (a seguir denominado «o enquadramento do sector automóvel»).

(29) O referido enquadramento precisa que os auxílios a conceder pelas autoridades públicas a um projecto individual no âmbito de regimes de auxílios autorizados a uma empresa que exerça a sua actividade no sector dos veículos automóveis devem ser notificados antes da sua concessão nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, se excederem pelo menos um dos dois limiares seguintes: a) custo total do projecto igual de 50 milhões de euros ou b) montante total dos auxílios estatais e dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários para o projecto de 5 milhões de euros. Quer o custo total do projecto, quer o montante dos auxílios excedem os limiares previstos para a notificação. Assim, ao notificarem os auxílios previstos a favor da Iveco, as autoridades italianas cumpriram o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(30) O enquadramento do sector automóvel estabelece que a Comissão assegura de qualquer forma que os auxílios concedidos são necessários à realização do projecto e proporcionais à gravidade dos problemas que se propõe resolver. É necessário que estes critérios, a necessidade e a proporcionalidade, sejam satisfeitos de forma cumulativa para que a Comissão autorize um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis.

(31) Nos termos da alínea a) do ponto 3.2 do citado enquadramento, para demonstrar a necessidade de um auxílio regional, a empresa beneficiária deve provar de maneira inequívoca que possui uma alternativa economicamente viável para a implantação do seu projecto. De facto, se nenhuma outra unidade industrial do grupo, nova ou preexistente, pudesse acolher o investimento em questão, a empresa ver-se-ia obrigada a realizar o seu projecto na única unidade de acolhimento possível, mesmo sem auxílio. Consequentemente, não pode ser autorizado qualquer auxílio regional a favor de um projecto sem mobilidade geográfica.

(32) A Comissão, com a ajuda do seu perito independente do sector dos veículos automóveis, examinou as informações e a documentação fornecida pela Itália e concluiu que o projecto tem características de mobilidade.

(33) Em primeiro lugar, as autoridades italianas demonstraram que Bielsko Biala constituía uma alternativa viável para o projecto. A documentação fornecida demonstra que Bielsko Biala foi escolhida para realizar o projecto em Abril de 1999 e que os trabalhos de preparação tinham sido iniciados no estabelecimento polaco durante esse ano. Tais trabalhos foram suspensos em Março de 2000, na sequência de contactos oficiais entre a Iveco e as autoridades italianas e enquanto não fosse tomada uma decisão final sobre a localização do projecto. Em Março de 2000, a Iveco organizou uma reunião com o fornecedor de máquinas Comau durante a qual foram avaliadas as possíveis alternativas de Bielsko Biala e de Foggia. Em Julho de 2000, a Iveco acabou por decidir realizar o investimento em Foggia, tendo, simultaneamente, abandonado o projecto de Bielsko Biala. O pedido oficial de auxílio foi apresentado às autoridades italianas em 24 de Julho de 2000 e o auxílio foi concedido, sob reserva da sua aprovação pela Comissão, em 21 de Dezembro de 2000.

(34) Em segundo lugar, durante a visita efectuada ao estabelecimento de Foggia em 12 de Abril de 2002, a Comissão verificou que o projecto implica o desmantelamento total das antigas linhas de produção e a instalação de máquinas e equipamentos completamente novos numa estrutura de produção global que é claramente diferente da anterior. Por conseguinte, pode ser considerado um projecto de transformação na acepção do enquadramento referido.

(35) Assim, a Comissão conclui que o projecto é móvel e que pode, por conseguinte, ser considerado elegível para um auxílio regional, visto que o auxílio é necessário para atrair investimentos para a região assistida.

(36) Quanto aos custos elegíveis, a Comissão observa que segundo a alínea b) do ponto 3.2 do enquadramento do sector automóvel, os custos elegíveis são definidos pelo regime regional aplicável na região assistida em causa. Os custos elegíveis constituem a base do cálculo da desvantagem e da intensidade do auxílio e são função do limite máximo de auxílio regional. No caso concreto, os custos elegíveis, tal como definidos pela Lei n.º 488/92, elevam-se a 265 610 000 euros em valores nominais, correspondentes a 247 763 583 euros em valores actuais, reportados ao ano 2000, com base numa taxa de desconto de 5,70 %. Consequentemente, a intensidade de auxílio é de 43,96 % ESB.

([1]) JO C 279 de 15.9.1997, p. 1 e JO C 368 de 22.12.2001, p. 10.

(37) Em conformidade com a alínea c) do ponto 3.2 do referido enquadramento, a Comissão assegura que a medida de auxílio prevista é proporcional aos problemas regionais para cuja resolução deve contribuir. Para este efeito, é utilizado o método da ACB.

(38) A ACB compara, no que diz respeito aos elementos móveis, os custos que o investidor deverá suportar para realizar o seu projecto na região em causa com os que deveria suportar para um projecto idêntico numa localização alternativa, o que permite determinar as desvantagens específicas da região assistida em causa A Comissão autoriza os auxílios regionais até ao limite das desvantagens regionais resultantes do investimento no local de referência.

(39) Em conformidade com a alínea c) do ponto 3.2 do enquadramento do sector automóvel, as desvantagens operacionais de Foggia em relação às de Bielsko Biala são avaliadas na ACB relativamente a um período de três anos, dado que se trata de um projecto de transformação e não um projecto realizado de raiz. O período de tempo abrangido pela ACB apresentada compreende os anos 2002-2004, ou seja, três anos a partir do início da produção, em conformidade com o ponto 3.3 do anexo I do enquadramento citado.

(40) A Comissão teve em conta informações suplementares provenientes de Itália após o início do procedimento. Com base nestes elementos novos e com a ajuda do seu perito do sector automóvel independente, a Comissão alterou alguns elementos da ACB, como a seguir indicado.

(41) No que diz respeito aos custos adicionais de investimento em máquinas e equipamento para Foggia, as informações fornecidas pela Itália e os elementos recolhidos durante a visita ao local demonstraram que a diferença dos custos entre Foggia (286 650 000 euros em valores nominais) e Bielsko Biala (241 290 000 euros em valores nominais) é justificada. Ainda que os processos e as máquinas de produção sejam de facto idênticos, a instalação de linhas de transferência é mais dispendiosa em Foggia, em razão da estrutura dos edifícios e da falta de espaço disponível. Nalguns casos, em Foggia, foi necessário instalar ligações aéreas para a transferência de componentes entre as estações. Em Foggia, os custos adicionais, ainda que mais reduzidos, decorrem da necessidade de melhorar os sistemas de arrefecimento das unidades eléctricas e electrónicas.

(42) Quanto aos custos de investimento para a locação de equipamento aos fornecedores, a Comissão observa que estes custos não foram incluídos nos 265 610 000 euros em valores nominais considerados custos elegíveis pelas autoridades italianas. Por este motivo, não foram tomadas em consideração na base sobre a qual são calculadas e comparadas com o limite máximo de auxílio regional as intensidades de desvantagem e de auxílio.

(43) Quanto aos custos de transporte para o exterior da unidade, a Comissão verificou os novos elementos fornecidos pela Itália e concluiu que a Iveco tinha a capacidade logística necessária para o transporte dos motores por caminho-de-ferro de Bielsko Biala para os estabelecimentos terminais. Isto permitiu realizar significativas economias de custos de transporte por motor/quilómetro em relação ao transporte rodoviário a utilizar na solução de Foggia. Todavia, a maior distância entre o estabelecimento polaco e os estabelecimentos de destino anularia esta economia de custos. Com base nas informações fornecidas, a Comissão calcula que Foggia beneficiará de uma vantagem, em termos de custos e de transporte, equivalente a 28 000 euros em valores actuais no período 2002-2004.

(44) Quanto aos níveis de emprego previstos, os documentos justificativos internos adicionais da Iveco fornecidos pela Itália demonstram claramente que o número de trabalhadores a contratar para o projecto é idêntico ao incluído na ACB. Os documentos confirmam igualmente a incidência relativamente elevada das horas de trabalho perdidas sobre o total das horas necessárias para a produção dos motores. A perda de mão-de-obra é imputável a dois factores principais: o elevado nível de absentismo no estabelecimento e a transição difícil da produção do motores de modelo antigo para a dos novos modelos. Por conseguinte, a Comissão conclui que os níveis de emprego apresentados na ACB estão correctos.

(45) Quanto aos custos de mão-de-obra em Foggia, os dados adicionais fornecidos pelas autoridades italianas indicam que os salários em Foggia correspondem aos dos outros estabelecimentos italianos do grupo Fiat. As autoridades italianas afirmam que, nos últimos anos, a diferença do custo da mão-de-obra entre o Norte e o Sul de Itália diminuiu, em virtude da eliminação progressiva de incentivos fiscais a favor do emprego no Sul. Além disso, a percentagem de mão-de-obra altamente especializada é superior num estabelecimento dotado de uma mecânica avançada, como no caso de Foggia, em comparação com um estabelecimento normal de carroçaria. Com base nestes elementos, a Comissão conclui que os custos da mão-de-obra incluídos na ACB podem ser aceites.

(46) Quanto ao custo do pessoal excedentário, a Comissão considera que deve ser incluído na ACB, a fim de se avaliarem as desvantagens comparativas de Foggia em relação a Bielsko Biala. A Comissão verificou os valores fornecidos pelas autoridades italianas e concluiu que os dados relativos à rotação natural, à necessidade de mão-de-obra residual em Foggia e à reforma antecipada em regime de mobilidade podem ser aceites. Todavia, a Comissão observa que as autoridades italianas não forneceram elementos suficientes que comprovem que 750 trabalhadores teriam podido ser facilmente transferidos para outros estabelecimentos da Iveco, do grupo Fiat ou de fornecedores de componentes.

(47) Em apoio desta declaração, segundo a qual teria sido possível transferir trabalhadores para estabelecimentos da Iveco situados no Norte de Itália, as autoridades italianas forneceram uma cópia de um acordo de 1996 celebrado entre a empresa e os sindicatos, nos termos do qual um certo número de trabalhadores da Foggia tinham sido transferidos para outros estabelecimentos da Iveco. Contudo, a Comissão duvida que esse acordo pudesse ter sido celebrado aquando do encerramento parcial do estabelecimento de Foggia. A transferência da mão-de-obra em 1997 ocorreu num momento em que a Iveco estava a realizar investimentos importantes no estabelecimento de Foggia, apesar de registar, na mesma altura, uma redução temporária da procura dos motores produzidos. O acordo prevê que a empresa incentive o regresso dos trabalhadores transferidos a Foggia em conformidade com as exigências da produção. Não é claro se os sindicatos dos trabalhadores teriam aceite um acordo deste tipo no caso de um corte significativo e permanente da produção do estabelecimento.

(48) Em apoio da declaração, segundo a qual os trabalhadores teriam podido ser transferidos para outros estabelecimentos do grupo Fiat, as autoridades italianas forneceram dados relativos à contratação de pessoal nos estabelecimentos da Fiat Auto na região. Todavia, os dados indicam que os novos trabalhadores foram em grande parte admitidos com contratos temporários ou com contratos que reduzem os custos indirectos da admissão de jovens trabalhadores (contratos de formação-trabalho). A Comissão considera que não foram fornecidas provas convincentes de que estes estabelecimentos estariam dispostos a admitir trabalhadores que eram excedentários em Foggia (que, segundo as autoridades italianas, tinham uma idade relativamente avançada e recebiam salários elevados). Por outro lado, não é claro se estes trabalhadores teriam aceite uma transferência para um novo posto de trabalho em piores condições contratuais. Quanto à capacidade de os fornecedores de componentes contratarem trabalhadores excedentários de Foggia, as autoridades italianas não forneceram qualquer prova convincente a este respeito.

(49) Com base nas informações de que dispõe, sobretudo as fornecidas pela Itália em resposta ao início do procedimento de investigação, a Comissão conclui que, sem o projecto em questão, Foggia registaria 950 trabalhadores excedentários. Destes, 150 teriam podido beneficiar do regime de mobilidade previsto para os trabalhadores próximos da idade da reforma. Os outros teriam de ser incentivados a deixarem a empresa. Por conseguinte, a Comissão calculou que os custos referentes aos trabalhadores excedentários em Foggia seriam de 21 870 000 euros, se não fosse realizado o projecto no período 2002-2004.

(50) Quanto aos custos dos trabalhadores potencialmente excedentários em Bielsko Biala, a Comissão observa que os despedimentos foram uma consequência directa da decisão da Iveco de realizar o projecto em Foggia. A reestruturação do estabelecimento polaco provocou vários milhares de despedimentos nos últimos anos e o projecto F1 teria permitido salvaguardar 1 600 postos de trabalho. Por este motivo, a Comissão conclui que os custos destes trabalhadores excedentários podem ser imputados apenas à decisão de não realizar o projecto na Polónia. As autoridades italianas forneceram provas suficientes de que os custos ligados ao despedimento de 1 250 trabalhadores se elevaram a 7 230 000 euros no período 2000-2001 e que outros 350 trabalhadores foram ou serão despedidos em breve. A Comissão, com base nas informações de que dispõe, calculou em 9 264 000 euros os custos totais dos trabalhadores excedentários em Bielsko Biala no período 2000-2002.

(51) Das alterações introduzidas na ACB decorrem resultados em termos de custos-benefícios que diferem dos inicialmente notificados pela Itália. A ACB alterada indica uma desvantagem líquida de custos para Foggia de 128 381 000 euros com base em 2000 (em relação ao montante inicialmente notificado de 139 280 000 euros). Consequentemente, o coeficiente de desvantagem do projecto é de 51,82 % (em relação ao inicialmente notificado de 45,72 %). Enquanto a desvantagem regional é inferior, em valores absolutos, à notificada pela Itália, o coeficiente de desvantagem aumenta, uma vez que só foram considerados como custos elegíveis 265 610 000 euros, nos termos do enquadramento do sector automóvel.

(52) Por último, a Comissão examinou a questão de uma eventual «majoração», isto é, um aumento da intensidade do auxílio que pode ser autorizado, como incentivo adicional para a empresa investir na região em questão. A documentação fornecida indica que a capacidade de produção europeia de veículos comerciais ligeiros nos segmentos a que se destinam os motores manter-se-á constante durante toda a duração do projecto a nível do grupo Fiat. Por conseguinte, o coeficiente de desvantagem regional decorrente da ACB foi aumentado de dois pontos percentuais, elevando-se o coeficiente final a 53,82 %.

V. **CONCLUSÃO**

(53) A intensidade de auxílio do projecto (43,96 %) é inferior tanto à desvantagem calculada pela ACB/majoração (53,82 %), como ao limite máximo de auxílio regional (35 % ESL). Uma intensidade de auxílio de 53,50 % ESB teria respeitado o limite máximo regional). Consequentemente, o auxílio regional que a Itália tenciona conceder a favor da Iveco respeita os critérios de compatibilidade com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio regional que a Itália tenciona conceder à Iveco SpA, em Foggia, no montante, em valor nominal, de 121 658 000 euros em equivalente subvenção bruto (correspondente a um valor actual de 108 915 621 euros, reportado ao ano 2000, com base numa taxa de desconto de 5,70 %), para um investimento elegível de 265 610 000 euros em valor nominal (correspondente a um valor actual de 247 763 583 euros), é compatível com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE.

Artigo 2.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 2 de Outubro de 2002.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão