II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 15 de febrero de 2000
sobre la ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder a Fiat Auto SpA para su fábrica de Rivalta (Turín)

[notificada con el número C(2000) 487]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/337/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 emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con los citados artículos ([1]), y habida cuenta de las observaciones transmitidas,

Considerando lo siguiente:

I. **PROCEDIMIENTO**

(1) Entre octubre y diciembre de 1997, Italia notificó a la Comisión, con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado, seis proyectos de ayuda estatal en favor de Fiat Auto SpA (en lo sucesivo denominada «Fiat»), incluido el destinado (registrado con la referencia N 834/97) a inversiones en la fábrica de montaje de automóviles de Rivalta, Turín, en la región de Piamonte (en lo sucesivo denominada «Fiat Rivalta»). La Comisión remitió a las autoridades italianas diversas peticiones de información complementaria y varios recordatorios con objeto de recabar la información necesaria para poder adoptar una decisión. El 23 de abril de 1998, se celebró una reunión con representantes de las autoridades italianas para abordar las modalidades de examen de los expedientes. Finalmente, mediante carta de 20 de noviembre de 1998, se facilitaron respuestas parciales a las preguntas formuladas por la Comisión.

(2) Seguidamente, mediante carta de 9 de marzo de 1999, la Comisión informó a Italia de su decisión de 3 de febrero de 1999 de incoar el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado contra este proyecto de ayuda, emplazándola a proporcionarle en el plazo de un mes todos los documentos, información y datos necesarios para evaluar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. En caso de no recibir respuesta, la Comisión adoptaría una decisión sobre la base de los elementos que estuviesen a su disposición.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ([2]). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones. No se han recibido observaciones de ningún interesado.

(4) El 24 de febrero de 1999 se desplazaron a Mirafiori unos representantes de la Comisión con el fin de abordar, entre otros asuntos, el presente caso.

(5) Tras haber solicitado, el 9 de abril de 1999, un plazo de respuesta adicional, las autoridades italianas transmitieron a la Comisión, mediante carta de 16 de abril de 1999, la información que consideraban necesaria para concluir el examen del expediente.

([1]) DO C 120 de 1.5.1999, y DO C 288 de 9.10.1999, p. 37.

([2]) DO C 120 de 1.5.1999, p. 6.

(6) Nuevos exámenes reforzaron las dudas expresadas inicialmente por la Comisión sobre el expediente Fiat Rivalta, y en particular por lo que se refiere a la necesidad de la ayuda prevista. Posteriormente, mediante carta de 14 de junio de 1999, la Comisión informó a Italia de su decisión de 26 de mayo de 1999 de ampliar el procedimiento incoado el 3 de febrero de 1999, instando a sus autoridades para que, en el plazo de un mes, presentaran todos los documentos, información y datos necesarios para evaluar la compatibilidad de las ayudas en cuestión. En caso de no recibir respuesta, la Comisión adoptaría una decisión sobre la base de los elementos que estuviesen a su disposición.

(7) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ([1]). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones. No se han recibido observaciones de ningún interesado.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

(8) La ayuda notificada estaría destinada a Fiat, controlada por Fiat SpA. El grupo Fiat está presente en el sector automovilístico a través de tres sociedades: Fiat Auto para los automóviles, IVECO para los vehículos comerciales, y Magneti Marelli para los componentes.

(9) Fiat posee fábricas en Italia, Polonia, Turquía y América del Sur. En 1998, la empresa vendió unos 2,4 millones de vehículos ([2]) a través de las marcas Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia y Maserati, con un 38 % correspondiente a Italia, el 29 % al resto de Europa, y el 33 % al resto del mundo.

(10) La inversión prevista por Fiat se sitúa en Rivalta, en una zona cualificada en virtud de lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado para recibir subvenciones durante el período incluido entre marzo de 1995 y 1999, en que el límite regional de intensidad de las ayudas correspondía al 10 % del equivalente neto de subvención (ENS) para las grandes empresas.

(11) En 1997, la fábrica de Rivalta, que contaba con 4 580 empleados, produjo alrededor de 85 000 automóviles.

(12) En líneas generales, el proyecto tendría los objetivos siguientes:

— desarrollar la flexibilidad de la fábrica con vistas a permitir la producción de los modelos Fiat Bravo/Brava y Marea, Lancia Nuova Dedra y Alfa Romeo 166,

— mejorar las condiciones ergonómicas de la fábrica,

— permitir un equilibrio más eficaz entre la automatización y el trabajo manual en el proceso de producción,

— reforzar la protección del medio ambiente,

— para los modelos Bravo/Brava y Marea, conseguir que Fiat Rivalta pueda hacer frente a los picos de producción que otras fábricas del grupo no estén en condiciones de absorber.

([1]) DO C 288 de 9.10.1999, p. 37.
([2]) Fuente: *Fiat, fatti e cifre 1999*.

(13) Las inversiones deben considerarse en el contexto de los estrechísimos vínculos existentes entre Fiat Rivalta y Fiat Mirafiori. En efecto, tanto los procesos de fabricación como una serie de acuerdos en materia de organización del trabajo permiten a ambas fábricas coordinar la producción en función de las necesidades técnicas y comerciales. Así pues, estas fábricas constituyen un complejo extraordinariamente integrado, denominado por la propia Fiat «complejo de Rivalta-Mirafiori».

(14) El inicio del programa y de las inversiones se remonta a 1994. Las actividades de *spending* comenzaron en septiembre de 1994. El lanzamiento de las preseries habría comenzado en Fiat Rivalta durante el primer semestre de 1997.

(15) Se prevé la concesión de ayudas regionales por un importe nominal de 46 000 millones de liras italianas (24 millones de euros) en el marco del régimen ya autorizado contemplado en la Ley nº 488/92. La intensidad de la ayuda actualizada se cifraba inicialmente en un 4,2 %.

(16) En el marco del procedimiento incoado el 3 de febrero de 1999, la Comisión formulaba diversas dudas sobre la compatibilidad de la ayuda prevista, especialmente por lo que se refiere a la movilidad del proyecto y a la proporcionalidad de las ayudas notificadas, solicitando asimismo a las autoridades italianas le transmitieran la información siguiente:

i) un estudio de localización (o equivalente) realizado por Fiat que acreditase claramente la movilidad de las inversiones, es decir, que el proyecto habría podido realizarse de forma económica rentable en un lugar alternativo de la Comunidad o en un país de Europa Central y Oriental,

ii) un análisis costes/beneficios (ACB) efectuado en concordancia con el citado estudio, en que se indicasen los costes de explotación y de inversión del proyecto,

iii) la evolución de las capacidades productivas de Fiat Rivalta.

(17) Se comprobó seguidamente que hasta marzo de 1995 Fiat Rivalta no se encontraba en una zona subvencionable. Ahora bien, el proyecto comenzó en 1994 y había estado precedido por estudios de viabilidad, de localización, etc. presumiblemente llevados a cabo hacia 1993. A priori, por lo tanto, la decisión de invertir en Rivalta no se adoptó antes de 1993-1994, cuando la fábrica no se encontraba en una zona subvencionable. Así, en su decisión de ampliación del procedimiento, la Comisión formuló serias dudas sobre la posibilidad de que el inversor hubiese tenido en cuenta la obtención de ayudas regionales en el marco de la financiación del proyecto. Por consiguiente, la ayuda no sería necesaria para la realización de las inversiones en cuestión en Fiat Rivalta.

(18) Además, tanto en la decisión de incoar el procedimiento como en la de su ampliación, la Comisión emplazó a Italia para que facilitara en el plazo de un mes todos los datos necesarios para evaluar la compatibilidad de estas ayudas. En caso de no recibir respuesta, la Comisión adoptaría una decisión sobre la base de los elementos que obrasen en su poder.

III. **OBSERVACIONES DE ITALIA**

(19) Tras haber solicitado, el 9 de abril de 1999, un plazo adicional para ultimar su respuesta a la incoación del procedimiento de 3 de febrero de 1999, las autoridades italianas transmitieron a la Comisión, mediante carta de 16 de abril de 1999, la información que consideraban necesaria para concluir el examen del expediente.

(20) En primer lugar, el Gobierno italiano explica que la parte móvil de proyecto se refiere a la producción de 200 Marea al día y de 200 Bravo/Brava al día. Como alternativa, la fabricación de estos vehículos habría podido realizarse en Polonia, en las fábricas de Tichy o Biesko-Biala. Esta solución habría tenido varias ventajas, y entre ellas la de ofrecer unos costes de mano de obra menos elevados aun garantizando un buen nivel de calidad, la de limitar la inversión y aproximar la producción de vehículos del segmento C y D del grupo a algunos mercados de Europa Central y, por último, la de permitir el desarrollo de una red de proveedores locales, objetivo importante de Fiat.

(21) En segundo lugar, las autoridades italianas han realizado un ACB en que se comparan los costes de los proyectos en Fiat Rivalta y en Polonia dentro de la hipótesis de movilidad a que se refiere el considerando 20. Las inversiones, que ascienden a un total de 689 000 millones de liras italianas (unos 356 millones de euros), se escalonan con arreglo al calendario siguiente:

(en miles de millones de liras italianas)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Inversiones móviles	11	43	115	76	49			294
Inversiones no móviles	10	55	190	52	34	33	21	395
Total	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) La desventaja neta de la fábrica italiana, derivada esencialmente de los costes adicionales en mano de obra e inversiones, sería pues del 65 %, mientras que la intensidad de la ayuda ascendería al 4,7 %.

(23) Las ayudas regionales previstas no compensan el coste adicional que supone la localización de las inversiones en Fiat Rivalta, pero incidieron sin duda a modo de incentivo en la decisión final.

(24) En tercer lugar, el Gobierno italiano precisa que las capacidades de producción, inicialmente de 1 400 vehículos al día, han venido disminuyendo a partir de 1997. No se facilita sin embargo ninguna cifra precisa sobre la magnitud de dicha reducción.

(25) En cuarto lugar, Italia recuerda genéricamente las condiciones específicas de aplicación de la Ley nº 488/92, en particular por lo que se refiere al criterio de retroactividad aplicable a la admisibilidad de las inversiones.

(26) En respuesta a la decisión de ampliación del procedimiento adoptada por la Comisión el 26 de mayo de 1999, Italia, con fecha de 20 de julio de 1999, envió una carta en la que se ilustran detalladamente dos elementos principales: por una parte, el proceso de aprobación del nuevo régimen de ayudas y su vinculación a la aplicación de las ayudas en cuestión y, por otra, el respeto de los criterios formales en la solicitud de ayuda.

IV. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

(27) La ayuda notificada en favor de Fiat Auto es una ayuda estatal en el sentido definido en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado. En efecto, estaría financiada por el Estado o con recursos estatales. Además, al representar una parte no desdeñable de la financiación del proyecto, la ayuda amenaza con falsear la competencia en la Comunidad, favoreciendo a Fiat Auto frente a otras empresas que no reciben ayudas. Por último, el mercado de automóviles se caracteriza por una notable intensidad de intercambio entre Estados miembros.

(28) Las ayudas en cuestión van destinadas a una empresa que ejerce su actividad en el ámbito de la fabricación y el montaje de vehículos automotores y que, por lo tanto, forma parte del sector automovilístico en el sentido definido en la normativa comunitaria sobre ayudas estatales a la industria automovilística [1] (en lo sucesivo denominada «la normativa comunitaria pertinente»).

(29) Las ayudas previstas, notificadas el 3 de diciembre de 1997, se habrían desembolsado en el ámbito del régimen ya aprobado, contemplado en la Ley nº 488/92. La normativa comunitaria pertinente precisa que deberán notificarse antes de su desembolso, con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado, todas las ayudas que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en aplicación de un régimen de ayudas autorizado en beneficio de una empresa que opere en el sector automovilístico, siempre y cuando se rebase por lo menos uno de los dos umbrales siguientes:

[1] DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

i) coste total del proyecto: 50 millones de euros, o

ii) importe bruto total de las ayudas estatales y de las ayudas procedentes de instrumentos comunitarios: 5 millones de euros.

(30) Tanto el coste total del proyecto como el importe de la ayuda superan el respectivo umbral de notificación. Así pues, al notificar las ayudas previstas en favor de Fiat Rivalta, las autoridades italianas han respetado lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado.

(31) El apartado 2 del artículo 87 especifica algunas formas de ayuda compatibles con el Tratado. Habida cuenta de la naturaleza y el objetivo de la ayuda, así como de la localización geográfica de las inversiones, las letras a), b) y c) de la mencionada disposición no son aplicables al proyecto analizado. El apartado 3 del mismo artículo enumera las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. Su compatibilidad debe evaluarse en el contexto de la Comunidad en su conjunto y no en un ámbito puramente nacional. A fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado común y teniendo en cuenta el principio enunciado en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones previstas en el apartado 3 del artículo 87 deben interpretarse con criterio restrictivo. Por lo que se refiere a las excepciones de las letras b) y d) del apartado 3 del artículo 87, es manifiesto que la ayuda no se destina a un proyecto de interés común europeo ni a un proyecto concebido para remediar una grave perturbación de la economía italiana, como tampoco a promover la cultura o conservar el patrimonio. En cuanto a las excepciones de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 87, sólo la letra c) podría resultar pertinente, ya que en la actualidad la región de Rivalta recibe subvenciones en virtud de dicha norma y nunca las ha recibido en virtud de la letra a).

(32) Así pues, para pronunciarse sobre la compatibilidad con el mercado común de las ayudas regionales previstas en virtud de la excepción contemplada en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, la Comisión procede a verificar si se cumplen las condiciones enunciadas en la normativa comunitaria pertinente.

(33) Dicha normativa establece que la Comisión velará siempre por que las ayudas concedidas sean tanto proporcionales a la gravedad de los problemas que se pretende resolver como necesarias para la realización del proyecto. El cumplimiento simultáneo de estos dos criterios de proporcionalidad y necesidad [1] es indispensable para que la Comisión pueda autorizar una ayuda estatal en el sector automovilístico.

(34) Aunque, por lo general, la proporcionalidad de las ayudas se evalúa mediante un ACB, en el caso que nos ocupa la Comisión podrá limitar su examen al cumplimiento del criterio de necesidad.

(35) La Comisión, al incoar el procedimiento, ha tomado nota de la peculiar situación que ha conducido en Italia a la autorización del régimen contemplado por la Ley nº 488/92. Análogamente a las decisiones adoptadas el 18 de noviembre de 1997 [2], el 7 de abril de 1998 [3] y el 30 de septiembre de 1998 [4], la Comisión constataba que circunstancias muy específicas inherentes a la aplicación de la Ley nº 488/92 podían explicar los largos intervalos de tiempo transcurridos entre el lanzamiento del proyecto, el inicio de la producción en serie de los vehículos automóviles objeto del proyecto, la solicitud de ayuda en 1996 y la notificación en diciembre de 1997. No obstante, el examen de la necesidad de la ayuda a los efectos de la ubicación del proyecto en Rivalta no puede limitarse exclusivamente a este análisis. La Comisión debe comprobar los elementos complementarios siguientes:

i) si la ayuda regional ha sido tomada en consideración de forma efectiva en el análisis financiero del proyecto, el estudio de localización, etc. a la hora de seleccionar el emplazamiento de Rivalta, y

ii) la movilidad real del proyecto.

(36) Por otra parte, con respecto a cada uno de los puntos, la Comisión debe comprobar si las pruebas aportadas por Italia en apoyo de sus argumentos son suficientes en el contexto de una interpretación restrictiva de las excepciones enunciadas en el apartado 3 del artículo 87 del Tratado y habida cuenta de las peticiones de información cursadas el 3 de febrero y el 26 de mayo de 1999.

(37) En primer lugar, la carta de las autoridades italianas de 16 de abril de 1999 ratifica que las inversiones comenzaron el 31 de mayo de 1994. Por otra parte, de las informaciones que obran en poder de la Comisión se desprende que las actividades de *spending* comenzaron en septiembre de 1994 y que la producción de los modelos Bravo/Brava y Marea (los únicos vehículos automotores claramente afectados por la cuestión de la pretendida movilidad y, por lo tanto, los únicos para los que podría autorizarse una ayuda regional) comenzó respectivamente en 1995 y 1996.

(38) La carta de las autoridades italianas de 20 de julio de 1999 precisa que las maquinarias se encargaron en marzo/abril de 1994 y que las primeras entregas se produjeron en el segundo semestre de 1994. Se ha confirmado asimismo que el estudio de localización que habría inducido a Fiat a elegir Rivalta se llevó a cabo en 1993 y 1994.

(39) La Comisión constata que Fiat Rivalta no estaba situada en una zona subvencionable hasta marzo de 1995, fecha en que la región de Rivalta se definió como tal en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado. Además, tal y como recordaban sus autoridades en la carta de 20 de julio de 1999, hasta septiembre de 1994 Italia no presentó su primera propuesta de regiones que debían acogerse a dicha disposición.

(40) La decisión de inversión se tomó, pues, en una fecha en la cual Fiat Rivalta no formaba parte de una zona subvencionable.

[1] Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 17 de septiembre de 1980, en el asunto 730/79: Philip Morris (Recopilación, p. 2671), apartado 17.
[2] DO C 70 de 6.3.1998, p. 7.
[3] DO C 240 de 31.7.1998, p. 3.
[4] DO C 409 de 30.12.1998, p. 7, y DO C 384 de 12.12.1998, p. 20.

(41) Ni el hecho de que Fiat Rivalta esté situada en una zona del objetivo nº 2 ni la pretendida posibilidad de transferir las maquinarias de un lugar a otro durante las primeras fases del proyecto pueden alterar esta valoración.

(42) Por otra parte, el inicio de la producción en serie de los modelos Bravo/Brava en Rivalta, ocurrido en 1995 según los datos facilitados por el Gobierno italiano, confirma que buena parte de las inversiones necesarias se había realizado antes de 1995, es decir, antes de la decisión sobre la cualificación como zona subvencionable.

(43) Por lo tanto, es bastante dudoso que Fiat haya efectivamente tenido en cuenta la obtención de una ayuda regional a la hora de establecer la financiación de su proyecto en Rivalta. Las autoridades italianas no han aportado ningún justificante capaz de disipar esta duda.

(44) Aun en el supuesto de que hubiera contemplado en su razonamiento la posibilidad de recibir una ayuda regional, la empresa aceptaba de manera implícita el riesgo de no recibirla, ya que en virtud de la normativa comunitaria pertinente tal ayuda debía ser previamente autorizada por una decisión de la Comisión.

(45) Por otra parte, cuando Fiat adoptó la decisión de inversión y, en consecuencia, cuando consideró la posibilidad de obtener una ayuda estatal para financiar el proyecto de Fiat Rivalta, la práctica de la Comisión exigía un ACB basado en una comparación entre la fábrica regional y un centro alternativo ubicado en una región no subvencionable de la Comunidad en que Fiat, con toda probabilidad, habría llevado a cabo la inversión en cuestión. Tanto Italia como Fiat ya conocían entonces esta metodología, puesto que habían tenido que aplicarla, entre otros casos, en el de Fiat Mezzogiorno ([1]). La Comisión no dispone de ninguna información sobre la selección del emplazamiento de referencia, pero la alternativa más probable habría sido una fábrica del centro-norte de Italia. La experiencia de la Comisión demuestra que, mediante un ACB realizado sobre la base de esta hipótesis, habría sido difícil, por no decir imposible, evidenciar la existencia de desventajas en Fiat Rivalta que permitieran, en consecuencia, autorizar una ayuda regional. Aun en tal caso, las autoridades italianas no han demostrado que Fiat, al decidir realizar la inversión en Fiat Rivalta, haya efectivamente tenido en cuenta la ayuda regional.

(46) La Comisión reitera que el recurso a una fábrica alternativa en Polonia (Biesko-Biala o Tichy), tal y como sugiere Italia en el presente caso, no fue posible hasta que empezó a aplicarse la normativa comunitaria pertinente en enero de 1998, es decir, cuatro años después de la decisión de inversión de Fiat.

([1]) DO C 37 de 11.2.1993, p. 15.

(47) Por último, la Comisión considera que no puede haber confianza legítima alguna respecto de la aplicación de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado a una región determinada por parte de un Estado miembro o, menos aún, de una empresa mientras la Comisión no haya adoptado una decisión en este sentido.

(48) Esta es la razón por la cual la Comisión concluye que el Gobierno italiano no ha demostrado que Fiat haya realmente tomado en consideración la concesión de una ayuda regional como criterio necesario para la selección del emplazamiento de Rivalta. Por tanto, la ayuda regional notificada no resulta necesaria para alcanzar los objetivos fijados en el apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

(49) En segundo lugar, para demostrar la necesidad de una ayuda regional con arreglo a la normativa comunitaria pertinente, la empresa beneficiaria de la ayuda debe probar de manera clara que posee una alternativa económicamente viable para la implantación de su proyecto o de algunas partes del mismo. En efecto, si ningún otro emplazamiento industrial del grupo, nuevo o existente, pudiera acoger la inversión, la empresa se vería obligada a llevar a cabo su proyecto en el único lugar viable, incluso sin recibir la ayuda. Este estudio de movilidad reviste mayor importancia hoy, con la normativa vigente, que en el pasado. Ya no se trata sólo de que la Comisión valide una movilidad teórica, sino más bien de que compruebe que el inversor tenía tanto la posibilidad como la intención de ubicar su proyecto en el emplazamiento alternativo en caso de que no se concediesen las ayudas regionales.

(50) La información facilitada por Italia a este respecto sigue siendo incompleta a pesar de las peticiones cursadas. La Comisión sólo ha recibido una brevísima explicación en que se afirma que Fiat optó entre las fábricas de Polonia y el polo industrial Rivalta/Mirafiori, y se sostiene que la solución polaca habría supuesto importantes ventajas con respecto a Italia, especialmente en lo relativo a los costes de la mano de obra.

(51) La Comisión considera que, cuando se adoptó la decisión de inversión hacia 1993-1994, la oportunidad real de localizar el proyecto en Polonia no era tan evidente como afirman actualmente las autoridades italianas. Por ejemplo, el riesgo industrial no era desdeñable, en un período en el que Fiat Auto Polonia estaba en plena reorganización. Las redes de proveedores locales de componentes eran tan densas como lo son actualmente, y no estaba claro que el establecimiento de proveedores fuera a tener éxito. Por otra parte, en el análisis de la movilidad del proyecto, las autoridades italianas eluden las importantes ventajas en términos de flexibilidad —uno de los objetivos estratégicos de Fiat— que se derivan de la constitución y conservación del polo Rivalta-Mirafiori.

(52) Así pues, el Gobierno italiano no ha podido proporcionar a la Comisión más que indicaciones demasiado parciales sobre la posibilidad de producir 200 Bravo/Brava y 200 Marea en Biesko-Biala o en Tichy en condiciones óptimas, y prácticamente no le ha proporcionado dato alguno sobre la intención real de Fiat de trasladar la inversión a Polonia.

(53) Por lo tanto, la Comisión considera que Italia no ha demostrado la movilidad del proyecto. Así pues, a falta de un emplazamiento alternativo creíble, la ayuda regional notificada no es necesaria para alcanzar los objetivos del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

(54) Otros objetivos de las ayudas, a los que en algún momento ha aludido el Gobierno italiano, como la protección del medio ambiente y la innovación, no han sido objeto de ninguna explicación detallada, a pesar de las peticiones de información cursadas por la Comisión. Por tanto, ésta no ha tenido ocasión de examinar la posibilidad de ayudas para actividades innovadoras o de protección del medio ambiente.

V. **CONCLUSIÓN**

(55) La ayuda regional prevista por las autoridades italianas en favor de Fiat Rivalta no es necesaria para alcanzar los objetivos previstos en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, en este caso el de facilitar el desarrollo de determinadas actividades o regiones económicas. Por consiguiente, la ayuda en cuestión es incompatible con el mercado común.

(56) Ya el 22 de diciembre de 1999, basándose en un razonamiento análogo, la Comisión adoptó una decisión final negativa sobre la ayuda (C 9/99) en favor de Fiat Mirafiori Meccanica.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Italia prevé conceder a la fábrica de Rivalta (Turín) de Fiat Auto SpA es incompatible con el mercado común.

Dicha ayuda no puede, por tanto, concederse.

Artículo 2

Dentro de los dos meses siguientes a la notificación de la presente Decisión, Italia informará a la Comisión de las medidas adoptadas para atenerse a ella.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 15 de febrero de 2000.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión