II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 15 febbraio 2000
relativa all'aiuto di Stato al quale l'Italia intende dare esecuzione in favore della Fiat Auto SpA, per lo stabilimento di Rivalta (Torino)

[notificata con il numero C(2000) 487]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/337/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], e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

(1) L'Italia, tra ottobre e dicembre 1997, ha notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, sei progetti di aiuti di Stato in favore della Fiat Auto SpA (in prosieguo: «la Fiat»), tra cui quello (protocollato con il n. N 834/97) destinato ad investimenti nello stabilimento di assemblaggio di automobili di Rivalta, Torino, nella regione Piemonte (in prosieguo: «la Fiat Rivalta»). La Commissione ha inviato alle autorità italiane varie richieste d'informazioni complementari nonché numerosi solleciti per raccogliere le informazioni indispensabili all'adozione di una decisione. Il 23 aprile 1998 si è svolta una riunione in presenza di rappresentanti del governo italiano per valutare le diverse modalità di esame dei casi. Risposte parziali agli interrogativi formulati dalla Commissione sono state infine fornite con lettera del 20 novembre 1998.

(2) Con lettera del 9 marzo 1999, la Commissione ha quindi informato l'Italia della decisione del 3 febbraio 1999 di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei riguardi del progetto di aiuti in causa ed ha ingiunto all'Italia di fornirle, entro il termine di un mese, tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. In caso contrario la Commissione avrebbe adottato una decisione sulla base degli elementi in suo possesso.

(3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentarle osservazioni. Non sono pervenute osservazioni al riguardo.

(4) Rappresentanti della Commissione si sono recati a Mirafiori il 24 febbraio 1999 per discutere, tra l'altro, del caso in questione.

(5) Dopo aver chiesto, il 9 aprile 1999, una proroga del termine di risposta fissato, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione, con lettera del 16 aprile 1999, le informazioni a loro avviso necessarie per completare l'esame del fascicolo.

[1] GU C 120 dell'1.5.1999 e GU C 288 del 9.10.1999, pag. 37.

[2] GU C 120 dell'1.5.1999, pag. 6.

(6) Nuove analisi hanno rafforzato i dubbi espressi inizialmente dalla Commissione in merito al fascicolo Fiat Rivalta, in particolare per quanto riguarda la necessità dell'aiuto prospettato. Con lettera del 14 giugno 1999, la Commissione ha quindi informato l'Italia della decisione del 26 maggio 1999, complementare all'avvio del procedimento del 3 febbraio 1999, ed ha ingiunto al governo italiano di fornirle entro un mese tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la compatibilità degli aiuti in causa. In caso contrario la Commissione avrebbe adottato una decisione sulla base degli elementi in suo possesso.

(7) La decisione della Commissione complementare all'avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [1]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni. Non sono pervenute osservazioni al riguardo.

II. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**

(8) L'aiuto notificato sarebbe accordato alla Fiat, controllata dalla Fiat SpA. Il gruppo Fiat è presente nel settore automobilistico tramite tre società: Fiat Auto per le autovetture, Iveco per i veicoli industriali e Magneti Marelli per i componenti.

(9) La Fiat possiede stabilimenti in Italia, Polonia, Turchia e America del Sud. Nel 1998 l'impresa ha venduto circa 2,4 milioni di veicoli [2] attraverso le marche Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia e Maserati, di cui il 38 % in Italia, il 29 % nel resto dell'Europa e il 33 % nel resto del mondo.

(10) L'investimento previsto dalla Fiat si situa a Rivalta, in un'area assistita, in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, nel periodo marzo 1995-1999; il massimale regionale d'intensità degli aiuti era fissato al 10 % dell'equivalente sovvenzione netto («ESN») per le grandi imprese.

(11) Nel 1997 lo stabilimento di Rivalta, che contava 4 580 dipendenti, ha prodotto circa 85 000 autovetture.

(12) In generale il progetto avrebbe i seguenti obiettivi:

— sviluppare la flessibilità dello stabilimento al fine di permettere la produzione dei modelli Fiat Bravo/Brava e Marea, Lancia Nuova Dedra e Alfa Romeo 166,

— migliorare lo stabilimento sotto il profilo ergonomico,

— consentire un bilanciamento più efficace dell'automazione e della manualità nel processo di produzione,

— rafforzare la tutela dell'ambiente,

— per i modelli Bravo/Brava e Marea, rendere la Fiat Rivalta in grado di far fronte ai picchi di produzione che altri stabilimenti del gruppo non saranno in grado di assorbire.

(13) Gli investimenti devono essere considerati nel contesto degli strettissimi legami che uniscono la Fiat Rivalta e la Fiat Mirafiori. I processi di fabbricazione nonché accordi in materia di organizzazione del lavoro permettono infatti ai due stabilimenti di coordinare la produzione in funzione dei fabbisogni tecnici e commerciali. Essi costituiscono quindi un complesso molto integrato denominato dalla stessa Fiat «comprensorio di Rivalta-Mirafiori».

(14) L'inizio del programma e degli investimenti risale al 1994. Le attività di «spending» sono iniziate nel settembre 1994. L'avvio delle «pre-serie» avrebbe avuto luogo alla Fiat Rivalta nel corso del primo semestre 1997.

(15) Sono previsti aiuti regionali per un importo nominale di 46 miliardi di ITL (24 milioni di EUR) nel quadro del regime già approvato previsto dalla legge n. 488/92. L'intensità dell'aiuto attualizzata era inizialmente valutata al 4,2 %.

(16) In occasione dell'avvio del procedimento in data 3 febbraio 1999, la Commissione ha manifestato vari dubbi sulla compatibilità dell'aiuto prospettato, in particolare per quanto concerne la mobilità del progetto e la proporzionalità degli aiuti notificati e ha chiesto inoltre alle autorità italiane di fornirle le seguenti informazioni:

i) uno studio di localizzazione (o equivalente) realizzato dalla Fiat comprovante chiaramente la mobilità degli investimenti, vale a dire che il progetto avrebbe potuto essere realizzato in maniera economicamente valida in un sito alternativo nella Comunità o in un PECO;

ii) un'analisi costi/benefici («ACB») effettuata coerentemente con lo studio di cui sopra, indicante i costi di esercizio e d'investimento del progetto;

iii) l'evoluzione delle capacità produttive della Fiat Rivalta.

(17) Successivamente è emerso che la Fiat Rivalta fino al marzo 1995 non si trovava in un'area assistita. Orbene, il progetto era iniziato nel 1994 ed era stato preceduto da studi di fattibilità, di localizzazione ecc. presumibilmente eseguiti verso il 1993. A priori pertanto, la decisione d'investire a Rivalta è stata presa non oltre il 1993/1994, quando lo stabilimento non era in un'area assistita. La Commissione, nella decisione complementare all'avvio del procedimento, ha pertanto espresso seri dubbi quanto al fatto che l'investitore abbia potuto prendere in considerazione, ai fini del finanziamento del progetto, l'ottenimento di aiuti regionali. Di conseguenza, l'aiuto non sarebbe necessario alla realizzazione degli investimenti in questione alla Fiat Rivalta.

[1] GU C 288 del 9.10.1999, pag. 37.
[2] Fonte: «Fiat, fatti e cifre 1999».

(18) Inoltre, sia nella decisione di avviare il procedimento che nella decisione complementare, la Commissione ha ingiunto all'Italia di comunicarle entro il termine di un mese tutti i dati necessari per valutare la compatibilità degli aiuti in causa. In caso contrario la Commissione avrebbe adottato una decisione sulla base degli elementi a sua disposizione.

III. **COMMENTI DELL'ITALIA**

(19) Dopo aver chiesto, il 9 aprile 1999, una proroga per mettere a punto la risposta all'avvio del procedimento del 3 febbraio 1999, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione, con lettera del 16 aprile 1999, le informazioni che ritenevano necessarie per concludere l'esame del fascicolo.

(20) Innanzi tutto, il governo italiano spiega che la parte mobile del progetto riguarda la produzione di 200 Marea/giorno e di 200 Bravo-Brava/giorno. In alternativa, la fabbricazione di detti autoveicoli avrebbe potuto essere effettuata in Polonia, presso gli stabilimenti esistenti di Tichy o Biesko-Biala. Tale soluzione avrebbe presentato vari vantaggi, tra cui quelli di offrire costi di manodopera meno elevati pur garantendo un buon livello di qualità, di limitare l'investimento e di ravvicinare la produzione di veicoli del segmento C e D del gruppo ad alcuni mercati dell'Europa centrale, e, infine, di permettere lo sviluppo di una rete di fornitori locali, obiettivo importante della Fiat.

(21) In secondo luogo, le autorità italiane hanno realizzato un'ACB che raffronta i costi dei progetti alla Fiat Rivalta e in Polonia nell'ipotesi della mobilità di cui al considerando 20. Gli investimenti, ammontanti complessivamente a 689 miliardi di ITL (circa 356 milioni di EUR), sono realizzati secondo il calendario seguente:

(in miliardi di ITL)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totale
Investimenti mobili	11	43	115	76	49			294
Investimenti non mobili	10	55	190	52	34	33	21	395
Totale	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) Lo svantaggio netto per lo stabilimento italiano, che deriva essenzialmente da sovraccosti di manodopera e d'investimenti, sarebbe quindi del 65 %, mentre l'intensità di aiuto ammonterebbe al 4,7 %.

(23) Gli aiuti regionali prospettati non compensano i sovraccosti di una localizzazione degli investimenti alla Fiat Rivalta, ma hanno avuto indubbiamente un ruolo d'incentivo rispetto alla decisione finale.

(24) In terzo luogo, il governo italiano precisa che le capacità di produzione, inizialmente di 1 400 veicoli/giorno, sono diminuite a partire dal 1997. Tuttavia non viene fornita alcuna cifra precisa circa l'entità di detta riduzione.

(25) In quarto luogo, l'Italia in generale fa presente le condizioni specifiche di applicazione della legge n. 488/92, in particolare per quanto riguarda le condizioni di retroattività ai fini dell'ammissibilità degli investimenti.

(26) In risposta alla decisione complementare all'avvio del procedimento adottata dalla Commissione il 26 maggio 1999, l'Italia, in data 20 luglio 1999, ha inviato una lettera che illustra dettagliatamente due elementi principali: da un lato, l'iter di approvazione del nuovo regime di aiuti e il nesso con l'attuazione degli aiuti in questione e, dall'altro, il rispetto dei criteri formali nella domanda di aiuto.

IV. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

(27) L'aiuto notificato in favore della Fiat Auto è un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Infatti sarebbe finanziato dallo Stato ovvero mediante risorse statali. Inoltre, rappresentando una parte non trascurabile del finanziamento del progetto, minaccia di falsare la concorrenza nella Comunità, favorendo la Fiat Auto rispetto ad altre imprese che non ricevono aiuti. Infine, il mercato delle automobili è caratterizzato da notevoli scambi tra Stati membri.

(28) Gli aiuti in questione sono destinati ad un'impresa che esercita la sua attività nel campo della fabbricazione e del montaggio di autovetture e che quindi fa parte del settore automobilistico ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica [1] (in prosieguo: «la disciplina comunitaria pertinente»).

(29) Gli aiuti previsti, notificati il 3 dicembre 1997, sarebbero erogati nell'ambito del regime già approvato, previsto dalla legge n. 488/92. La disciplina comunitaria pertinente precisa che tutti gli aiuti che le autorità pubbliche intendono concedere ad un progetto individuale, nell'ambito di un regime di aiuti autorizzato in favore di un'impresa operante nel settore automobilistico, devono essere notificati prima della loro erogazione, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, qualora sia superata almeno una delle seguenti soglie:

[1] GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1.

i) costo totale del progetto: 50 milioni di EUR, oppure

ii) ammontare lordo totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto: 5 milioni di EUR.

(30) Sia il costo totale del progetto che l'importo di aiuto superano la rispettiva soglia di notificazione. Pertanto, notificando gli aiuti prospettati per la Fiat Rivalta, le autorità italiane si sono conformate all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(31) L'articolo 87, paragrafo 2, specifica talune forme di aiuto compatibili con il trattato. Tenuto conto della natura e dello scopo dell'aiuto, nonché della localizzazione geografica degli investimenti, le lettere a), b) e c), della norma citata non si applicano al progetto in questione. Il paragrafo 3 del medesimo articolo elenca gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La loro compatibilità deve essere valutata nel contesto della Comunità nel suo insieme e non in ambito puramente nazionale. Per assicurare il corretto funzionamento del mercato comune e per tener conto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, devono essere interpretate in maniera restrittiva. Per quanto riguarda le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), l'aiuto in causa manifestamente non è destinato ad un progetto d'interesse comune né ad un progetto atto a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia italiana né a promuovere la cultura e a conservare il patrimonio. Quanto alle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), soltanto la lettera c) potrebbe risultare pertinente giacché l'area di Rivalta è stata assistita in forza di detta norma e non è mai stata assistita in forza della lettera a).

(32) Per pronunciarsi sulla compatibilità con il mercato comune degli aiuti regionali prospettati in virtù della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, la Commissione verifica quindi se siano rispettate le condizioni enunciate dalla disciplina comunitaria pertinente.

(33) In base a detta disciplina la Commissione provvede comunque, in tutti i casi, affinché gli aiuti concessi siano proporzionati alla gravità dei problemi che essi mirano a risolvere e necessari alla realizzazione del progetto. Il rispetto simultaneo di questi due criteri di proporzionalità e di necessità [1] è indispensabile perché la Commissione possa autorizzare un aiuto di Stato nel settore automobilistico.

(34) Se, di solito, la proporzionalità degli aiuti viene valutata ricorrendo ad un'ACB, nel caso in oggetto la Commissione potrà limitare l'esame unicamente al rispetto del criterio di necessità.

(35) La Commissione, nell'avviare il procedimento, ha preso atto della situazione particolare che aveva portato in Italia all'autorizzazione del regime previsto dalla legge n. 488/92. Analogamente alle decisioni adottate il 18 novembre 1997 [2], il 7 aprile 1998 [3] e il 30 settembre 1998 [4], la Commissione rilevava che circostanze molto specifiche inerenti all'attuazione della legge n. 488/92 potevano spiegare i lunghi intervalli di tempo intercorsi tra il lancio del progetto, l'inizio della produzione in serie degli autoveicoli oggetto del progetto, la domanda di aiuto nel 1996 e la notificazione nel dicembre 1997. Tuttavia, l'esame della necessità dell'aiuto ai fini dell'ubicazione del progetto a Rivalta non può limitarsi a quest'unica analisi. La Commissione deve verificare i seguenti elementi complementari:

i) l'effettiva presa in considerazione dell'aiuto regionale nell'analisi finanziaria del progetto, lo studio di localizzazione nella selezione del sito di Rivalta, e

ii) la reale mobilità del progetto.

(36) Inoltre, per ciascun punto, la Commissione deve controllare se le prove fornite dall'Italia a sostegno delle sue affermazioni siano sufficienti nel contesto di un'interpretazione restrittiva delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, del trattato e tenuto conto delle ingiunzioni della Commissione del 3 febbraio e del 26 maggio 1999.

(37) Innanzi tutto, la lettera delle autorità italiane del 16 aprile 1999 ribadisce che gli investimenti sono iniziati il 31 maggio 1994. Inoltre, da informazioni in possesso della Commissione risulta che le attività di «spending» sono iniziate nel settembre 1994 e che la produzione dei modelli Bravo-Brava e Marea (gli unici autoveicoli interessati da una asserita mobilità e quindi i soli per i quali potrebbe essere autorizzato un aiuto regionale) è iniziata rispettivamente nel 1995 e 1996.

(38) La lettera delle autorità italiane del 20 luglio 1999 precisa che i macchinari sono stati ordinati in marzo/aprile 1994 e che le prime consegne hanno avuto luogo nel secondo semestre del 1994. Inoltre, è confermato che lo studio di localizzazione che avrebbe indotto la Fiat a scegliere Rivalta si è svolto nel 1993 e 1994.

(39) La Commissione rileva che la Fiat Rivalta non era situata in un'area assistita, fino al marzo 1995, data in cui la zona di Rivalta è stata definita tale in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Inoltre, come ribadito nella lettera del 20 luglio 1999, l'Italia ha presentato la prima proposta di regioni da definire quali aree assistite in base a detta norma, soltanto nel settembre 1994.

(40) La decisione relativa all'investimento in questione risale quindi ad una data in cui la Fiat Rivalta non era in zona assistita.

[1] Cfr. Sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, del 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris, Racc. pag. 2671, punto 17 della motivazione.

[2] GU C 70 del 6.3.1998, pag. 7.
[3] GU C 240 del 31.7.1998, pag. 3.
[4] GU C 409 del 30.12.1998, pag. 7 e GU C 384 del 12.12.1998, pag. 20.

(41) Tale valutazione non può essere modificata né dal fatto che la Fiat Rivalta sia ubicata in un'area obiettivo 2 né dall'asserita possibilità di trasferire i macchinari da un sito all'altro nel corso delle prime fasi del progetto.

(42) L'inizio della produzione in serie dei modelli Bravo/Brava a Rivalta, avvenuto nel 1995 secondo i dati forniti dal governo italiano, conferma inoltre che gli investimenti necessari erano stati in gran parte realizzati fino al 1995, prima della decisione sulla definizione di area assistita.

(43) Pertanto è quanto mai dubbio che la Fiat abbia effettivamente preso in considerazione nel finanziamento del suo progetto a Rivalta l'ottenimento di un aiuto regionale. Le autorità italiane non hanno apportato elementi probanti atti a dissipare tale dubbio.

(44) Anche ammettendo che avesse incluso nel suo ragionamento la possibilità di beneficiare di un aiuto regionale, l'impresa accettava implicitamente il rischio di non fruirne giacché in base alla disciplina comunitaria pertinente occorreva la decisione preliminare di autorizzazione della Commissione.

(45) Inoltre, allorché la Fiat ha deciso di effettuare l'investimento e quindi ha tenuto conto di un eventuale aiuto di Stato ai fini del finanziamento del progetto Fiat Rivalta, la prassi della Commissione esigeva un'ACB basata sul raffronto tra lo stabilimento regionale e un sito alternativo ubicato in una regione non assistita della Comunità in cui la Fiat con ogni probabilità avrebbe realizzato l'investimento in questione. Sia l'Italia che la Fiat erano entrambe al corrente, all'epoca, di tale metodologia già applicata, tra l'altro, nel caso della Fiat Mezzogiorno [1]. La Commissione non dispone d'informazioni sulla selezione del sito di riferimento, ma l'alternativa più probabile sarebbe stata uno stabilimento situato nel centro-nord dell'Italia. L'esperienza della Commissione mostra che un'ACB svolta in base a tale ipotesi avrebbe reso difficile, per non dire impossibile, evidenziare svantaggi per la Fiat Rivalta e quindi autorizzare un aiuto regionale. Anche in tal caso le autorità italiane non hanno comunque dimostrato che la Fiat, nel decidere di realizzare l'investimento alla Fiat Rivalta, abbia effettivamente preso in considerazione un aiuto regionale.

(46) La Commissione osserva ad abundantiam che il ricorso ad uno stabilimento alternativo in Polonia (Biesko-Biala o Tichy), come suggerisce l'Italia nel caso di specie, è diventato possibile soltanto con l'inizio dell'applicazione della disciplina comunitaria pertinente nel gennaio 1998, ossia quattro anni dopo la decisione d'investimento di Fiat.

(47) Infine, secondo la Commissione, uno Stato membro e a fortiori un'impresa non possono legittimamente contare sulla possibilità che una determinata regione sia definita area assistita ex articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, fintantoché la Commissione non abbia adottato una decisione in tal senso.

(48) Per tale motivo la Commissione conclude che il governo italiano non ha dimostrato che la Fiat abbia effettivamente preso in considerazione la concessione di un aiuto regionale quale criterio necessario alla selezione del sito di Rivalta. L'aiuto regionale notificato non è dunque necessario per conseguire le finalità di cui all'articolo 87, paragrafo 3, del trattato.

(49) In secondo luogo, in base alla disciplina comunitaria pertinente, per dimostrare la necessità di un aiuto regionale, la società beneficiaria dell'aiuto deve dimostrare chiaramente di possedere un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del suo progetto o di parti del progetto stesso. 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. Attualmente, con la disciplina in vigore, questo studio della mobilità riveste un'importanza maggiore che in passato. Per la Commissione non si tratta più di riconoscere una mobilità teorica, bensì di verificare che l'investitore avesse sia la possibilità che l'intenzione di ubicare il suo progetto nel sito alternativo qualora non fosse stata possibile l'erogazione di aiuti regionali.

(50) Le informazioni fornite dall'Italia a questo riguardo, malgrado le ingiunzioni, restano carenti. Alla Commissione è stata fornita soltanto una brevissima spiegazione in cui si afferma che la scelta della Fiat è stata operata tra gli stabilimenti in Polonia e il polo di attività Rivalta/Mirafiori e si sostiene che la soluzione polacca avrebbe offerto notevoli vantaggi rispetto all'Italia, in particolare in termini di costi di manodopera.

(51) La Commissione ritiene che al momento della decisione d'investire, verso il 1993-1994, l'opportunità reale di ubicare il progetto in Polonia non era così evidente come sostengono attualmente le autorità italiane. Ad esempio, il rischio industriale non era trascurabile in un periodo in cui la Fiat Auto Polonia era in piena riorganizzazione. Le reti di fornitori locali di componenti non erano così fitte come oggi e non era certo che l'insediamento di fornitori avrebbe avuto successo. Inoltre, nell'analisi della mobilità del progetto, le autorità italiane eludono i vantaggi importanti in termini di flessibilità, uno degli obiettivi strategici della Fiat, che derivano dalla costituzione e dalla conservazione del polo Rivalta/Mirafiori.

[1] GU C 37 dell'11.2.1993, pag. 15.

(52) Il governo italiano ha fornito alla Commissione soltanto indicazioni frammentarie circa la possibilità di produrre 200 Bravo/Brava e 200 Marea a Biesko-Biala o a Tichy in condizioni ottimali e praticamente nessuna informazione quanto all'effettiva intenzione della Fiat di delocalizzare l'investimento in causa in Polonia.

(53) La Commissione ritiene quindi che l'Italia non abbia dimostrato la mobilità del progetto. In mancanza di un sito alternativo credibile, l'aiuto regionale notificato non è dunque necessario per conseguire le finalità di cui all'articolo 87, paragrafo 3, del trattato.

(54) Altri obiettivi degli aiuti, citati incidentalmente dal governo italiano, tra cui la tutela dell'ambiente e l'innovazione, non hanno mai formato oggetto di spiegazioni dettagliate, malgrado le ingiunzioni della Commissione di fornirle informazioni. La Commissione non ha dunque potuto esaminare la sussistenza di aiuti relativi ad eventuali azioni innovative o alla tutela dell'ambiente.

V. **CONCLUSIONE**

(55) L'aiuto regionale prospettato dalle autorità italiane in favore della Fiat Rivalta non è necessario per conseguire le finalità di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, ossia per agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche. Di conseguenza l'aiuto in questione è incompatibile con il mercato comune.

(56) In base ad un ragionamento analogo, il 22 dicembre 1999 la Commissione ha adottato una decisione finale negativa per l'aiuto (C 9/99) in favore della Fiat Mirafiori Meccanica,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato cui l'Italia intende dare esecuzione in favore della Fiat Auto SpA, stabilimento di Rivalta (Torino) è incompatibile con il mercato comune.

Tale aiuto, pertanto, non può essere posto in esecuzione.

Articolo 2

Entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, l'Italia informa la Commissione dei provvedimenti presi per conformarvisi.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 15 febbraio 2000.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione