II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 15 de Fevereiro de 2000
relativa ao auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à Fiat Auto SpA para a unidade de Rivalta (Turim)

[notificada com o número C(2000) 487]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2000/337/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 os interessados a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos [1] e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) No período entre Outubro e Dezembro de 1997, a Itália notificou à Comissão, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, seis projectos de auxílios estatais a favor da Fiat Auto SpA (a seguir denominada «Fiat»), entre os quais se incluía o projecto (registado com o n.º N 834/97) destinado a investimentos na unidade de montagem de veículos automóveis de Rivalta, Turim, na região de Piemonte (a seguir denominada «Fiat Rivalta»). A Comissão enviou às autoridades italianas vários pedidos de informações complementares, bem como numerosas cartas de insistência, a fim de obter informações indispensáveis para a adopção de uma decisão. Em 23 de Abril de 1998, foi efectuada uma reunião na presença de representantes do Governo italiano para avaliar as diferentes modalidades de apreciação dos casos. Através de uma carta de 20 de Novembro de 1998 foram por fim dadas respostas parciais às questões colocadas pela Comissão.

(2) Por carta de 9 de Março de 1999, a Comissão notificou à Itália a sua decisão de 3 de Fevereiro de 1999 de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente ao referido projecto de auxílios, exigindo a apresentação, no prazo de um mês, de todos os documentos, informações e dados necessários para poder avaliar a respectiva compatibilidade com o mercado comum. No caso de não ser dada resposta, a Comissão adoptaria uma decisão com base nos elementos de que dispunha.

(3) A decisão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [2]. A Comissão convidou os interessados a apresentarem-lhe as suas observações, não tendo recebido nenhumas.

(4) Em 24 de Fevereiro de 1999, deslocaram-se a Mirafiori representantes da Comissão para discutirem, nomeadamente, o processo em questão.

(5) As autoridades italianas, após terem solicitado, em 9 de Abril de 1999, uma prorrogação do prazo de resposta fixado, transmitiram à Comissão, por carta de 16 de Abril de 1999, as informações que consideravam necessárias para a conclusão do exame do processo.

[1] JO C 120 de 1.5.1999 e
JO C 288 de 9.10.1999, p. 37.

[2] JO C 120 de 1.5.1999, p. 6.

(6) Novas análises reforçaram as dúvidas expressas inicialmente pela Comissão no que diz respeito ao processo Fiat Rivalta, nomeadamente quanto à necessidade do auxílio previsto. Portanto, por carta de 14 de Junho de 1999, a Comissão informou a Itália da sua decisão de 26 de Maio de 1999, complementar da decisão de 3 de Fevereiro de 1999 de dar início ao procedimento, exigindo que o Governo italiano apresentasse, no prazo de um mês, todos os documentos, informações e dados necessários para avaliar a compatibilidade dos auxílios em causa. No caso de não ser dada resposta, a Comissão adoptaria uma decisão com base nos elementos de que dispunha.

(7) A decisão da Comissão complementar da decisão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([1]). A Comissão convidou os interessados a apresentarem observações, não tendo recebido nenhumas.

II. **DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO**

(8) O auxílio notificado seria concedido à Fiat, controlada pela Fiat SpA. O grupo Fiat exerce a sua actividade no sector dos veículos automóveis através de três empresas: Fiat Auto para os veículos automóveis, IVECO para os veículos comerciais e Magneti Marelli para os componentes.

(9) A Fiat tem unidades de produção em Itália, Polónia, Turquia e América do Sul. Em 1998, produziu cerca de 2,4 milhões de veículos ([2]) das marcas Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia e Maserati, dos quais 38 % em Itália, 29 % no resto da Europa e 33 % no resto do mundo.

(10) O investimento previsto pela Fiat destina-se a Rivalta, numa região assistida na acepção do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, devendo efectuar-se no período de Março de 1995-1999. A intensidade máxima regional dos auxílios estava fixada em 10 % do equivalente-subvenção líquido («ESL») para as grandes empresas.

(11) Em 1997, a unidade de Rivalta, que empregava 4 580 trabalhadores, produziu cerca de 85 000 veículos.

(12) Globalmente, o projecto tinha os seguintes objectivos:

— desenvolver a flexibilidade da unidade, a fim de permitir a produção dos modelos Fiat Bravo/Brava e Marea, Lancia Nuova Dedra e Alfa Romeo 166,

— melhorar a unidade do ponto de vista ergonómico,

— permitir um equilíbrio mais eficaz entre a automatização e as operações manuais incluídas no processo de produção,

— reforçar a protecção do ambiente,

— em relação aos modelos Bravo/Brava e Marea, dotar a Fiat Rivalta de meios para enfrentar os picos de produção que outras unidades do grupo não poderão absorver.

(13) Os investimentos devem ser considerados no contexto da ligação muito estreita entre a Fiat Rivalta e a Fiat Mirafiori. Com efeito, os processos de fabricação, bem como os acordos em matéria de organização do trabalho, permitem coordenar a produção das duas unidades em função das necessidades técnicas e comerciais. As duas unidades constituem portanto um complexo muito integrado denominado pela própria Fiat «comprensorio di Rivalta-Mirafiori».

(14) O início do programa e dos investimentos verificou-se em 1994. As actividades de «spending» começaram em Setembro de 1994. O arranque das «pré-séries» ter-se-ia iniciado na Fiat Rivalta no primeiro semestre de 1997.

(15) Estão previstos auxílios regionais num montante nominal de 46 mil milhões de liras (24 milhões de euros), no âmbito do regime já aprovado criado pela Lei n.º 488/92. A intensidade do auxílio actualizada foi inicialmente avaliada em 4,2 %.

(16) A Comissão, na sua decisão de 3 de Fevereiro de 1999, de início do procedimento, exprimia dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio previsto, em especial em relação à mobilidade do projecto e à proporcionalidade dos auxílios notificados, e solicitou, além disso, que as autoridades italianas transmitissem as seguintes informações:

i) Um estudo de localização (ou equivalente) realizado pela Fiat que comprovasse claramente a mobilidade dos investimentos, isto é, que o projecto teria podido ser realizado em condições economicamente válidas num local alternativo na Comunidade ou num país da Europa Central e Oriental;

ii) Uma análise custos-benefícios efectuada em coerência com o estudo acima referido, que incluísse os custos de financiamento e de investimento do projecto;

iii) A evolução das capacidades de produção da Fiat Rivalta.

(17) Posteriormente, verificou-se que a Fiat Rivalta não se encontrava numa região assistida até Março de 1995. Ora, o projecto tinha arrancado em 1994 e tinha sido antecedido de estudos de viabilidade, de localização, etc., realizados presumivelmente em 1993. Em princípio, portanto, a decisão de investir em Rivalta foi tomada o mais tardar em 1993/1994, quando a unidade não estava localizada numa região assistida. A Comissão, na decisão complementar de início do procedimento, exprimiu consequentemente sérias dúvidas quanto ao facto de o investidor ter tomado em consideração, no financiamento do projecto, a possibilidade de obtenção de auxílios regionais. Assim, o auxílio não seria necessário para a realização dos investimentos em causa na Fiat Rivalta.

([1]) JO C 288 de 9.10.1999, p. 37.
([2]) Fonte: «Fiat, fatti e cifre 1999».

(18) Além disso, tanto na decisão de início do procedimento como na decisão complementar, a Comissão solicitou à Itália que transmitisse, no prazo de um mês, todos os dados necessários para poder avaliar a compatibilidade dos auxílios em causa. No caso de não ser dada resposta, a Comissão adoptaria uma decisão com base nos elementos de que dispunha.

III. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

(19) Após ter solicitado, em 9 de Abril de 1999, um prazo suplementar para completar a sua resposta à decisão de início de procedimento de 3 de Fevereiro de 1999, as autoridades italianas transmitiram à Comissão, por carta de 16 de Abril de 1999, as informações que consideravam necessárias para a conclusão do exame do processo.

(20) Em primeiro lugar, o Governo italiano explica que a parte móvel do projecto diz respeito à produção de 200 Marea por dia e de 200 Bravo/Brava por dia. Em alternativa, os referidos veículos poderiam ser produzidos na Polónia, nas unidades existentes em Tichy ou Bielsko-Biala. Esta solução teria várias vantagens, nomeadamente a de oferecer custos de mão-de-obra menos elevados com garantia de bons níveis de qualidade, a de limitar o investimento e a de aproximar a produção de veículos do segmento C e D do grupo de alguns mercados da Europa Central e, por fim, a de permitir o desenvolvimento de uma rede de fornecedores locais, que é um objectivo importante da Fiat.

(21) Em segundo lugar, autoridades italianas realizaram uma análise custos-benefícios que compara os custo dos projectos na Fiat Rivalta e na Polónia na hipótese da mobilidade prevista no considerando 20. Os investimentos, num total global de 689 mil milhões de liras (cerca de 356 milhões de euros), foram realizados segundo o calendário seguinte:

(em milhares de milhões de liras)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
Investimentos móveis	11	43	115	76	49			294
Investimentos não móveis	10	55	190	52	34	33	21	395
Total	21	98	305	128	83	33	21	689

(22) A desvantagem líquida para a unidade italiana, que decorre essencialmente de custos adicionais de mão-de-obra e de investimentos, seria portanto de 65 %, enquanto a intensidade de auxílio seria de 4,7 %.

(23) Os auxílios regionais previstos não compensam os custos adicionais decorrentes da localização dos investimentos na Fiat Rivalta, mas tiveram sem dúvida um papel de incentivo para a decisão final.

(24) Em terceiro lugar, o Governo italiano precisa que as capacidades de produção, inicialmente de 1 400 veículos por dia, diminuíram a partir de 1997. Contudo, não apresentaram elementos precisos quanto ao valor da referida redução.

(25) Em quarto lugar, a Itália recorda de uma forma geral as condições específicas de aplicação da Lei n.º 488/92, nomeadamente no que se refere às condições de retroactividade para efeitos da elegibilidade dos investimentos.

(26) Em resposta à decisão da Comissão complementar de início do procedimento, de 26 de Maio de 1999, a Itália enviou uma carta em 20 de Julho de 1999 que pormenoriza dois elementos principais: por um lado, o percurso legislativo que levou à aprovação do novo regime de auxílios e sua conexão com a aplicação dos auxílios em questão e, por outro, o respeito dos critérios formais nos pedido de auxílios.

IV. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

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

(28) Os auxílios em questão são destinados a uma empresa que exerce a sua actividade no domínio da fabricação e montagem de veículos automóveis e que, consequentemente, pertence ao sector dos veículos automóveis na acepção do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis [1] (a seguir denominado «enquadramento comunitário pertinente»).

(29) Os auxílios previstos, notificados em 3 de Dezembro de 1997, seriam concedidos no âmbito do regime j á aprovado, criado pela Lei n.º 488/92. O enquadramento comunitário pertinente precisa que todos 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:

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

i) Custo total do projecto igual a 50 milhões de euros, ou

ii) Montante bruto total dos auxílios estatais e dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários para o projecto igual a 5 milhões de euros.

(30) Quer o custo total do projecto quer o montante dos auxílios excedem os limiares previstos para a notificação. Portanto, ao notificarem os auxílios previstos a favor da Fiat Rivalta, as autoridades italianas cumpriram o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(31) O n.º 2 do artigo 87.º do Tratado especifica algumas formas de auxílio compatíveis com o Tratado. Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio, bem como a localização geográfica dos investimentos, as alíneas a), b) e c) da referida norma não são aplicáveis ao projecto em questão. O disposto no n.º 3 do mesmo artigo define os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. A sua compatibilidade deve ser apreciada no âmbito da Comunidade e não num contexto puramente nacional. Para assegurar o bom funcionamento do mercado comum e ter em conta o princípio enunciado no artigo 3.º, alínea g), do Tratado, as derrogações previstas no n.º 3 do artigo 87.º devem ser interpretadas de forma restritiva. No que diz respeito às derrogações previstas no n.º 3, alíneas b) e d), do artigo 87.º, o auxílio em apreço não se destina manifestamente a fomentar a realização de um projecto de interesse europeu comum, ou a sanar uma perturbação grave da economia italiana, nem se destina a promover a cultura e a conservação do património. Quanto às derrogações previstas no n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º, só a alínea c) poderia ser aplicável, uma vez que a região de Rivalta está incluída nas regiões assistidas na acepção desta norma e nunca foi uma região assistida na acepção do n.º 3, alínea a), do mesmo artigo.

(32) A Comissão, depois de se certificar que as condições previstas no enquadramento comunitário pertinente estão preenchidas, decide se os auxílios regionais previstos são ou não compatíveis com o mercado comum ao abrigo da derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º

(33) O referido enquadramento estabelece que a Comissão vela no sentido de que os auxílios concedidos sejam simultaneamente proporcionais à gravidade dos problemas que se propõem resolver e necessários à realização do projecto. O respeito simultâneo destes dois aspectos, a proporcionalidade e a necessidade [1], torna-se obrigatório para que a Comissão autorize um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis.

(34) Se, como habitualmente, a proporcionalidade dos auxílios for apreciada mediante uma análise custos-benefícios, no caso em apreço a Comissão poderá restringir o seu exame apenas ao cumprimento do critério de necessidade.

(35) A Comissão observou no início de procedimento que a aprovação do regime previsto na Lei n.º 488/92 tinha sido precedida em Itália de uma situação particular. Tal como nas decisões de 18 de Novembro de 1997 [2], 7 de Abril de 1998 [3] e 30 de Setembro de 1998 [4], a Comissão concluiu que circunstâncias muito específicas quanto à aplicação da Lei n.º 488/92 podem explicar os longos intervalos de tempo entre o arranque do projecto, o início da produção em série dos veículos objecto do projecto, o pedido de auxílio em 1996 e a notificação em Dezembro de 1997. Contudo, a apreciação da necessidade do auxílio para a realização do projecto em Rivalta não se pode limitar a esta análise. A Comissão deve verificar os elementos complementares seguintes:

i) O facto de se ter tido realmente em conta o auxílio regional na análise financeira do projecto e o estudo de localização na selecção da unidade de Rivalta, e

ii) A mobilidade real do projecto.

(36) Além disso, relativamente a cada ponto, a Comissão deve controlar se as provas apresentadas pela Itália em apoio das suas afirmações são suficientes, no contexto de uma interpretação restritiva das derrogações enunciadas no n.º 3 do artigo 87.º do Tratado e tendo em conta as injunções da Comissão de 3 de Fevereiro e de 26 de Maio de 1999.

(37) Antes de mais, a carta das autoridades italianas de 16 de Abril de 1999 confirma que os investimentos se iniciaram em 31 de Maio de 1994. Além disso, com base em informações de que a Comissão dispõe, as actividades de «spending» começaram em Setembro de 1994 e a produção dos modelos Bravo/Brava e Marea (os únicos veículos objecto de uma alegada mobilidade e, portanto, os únicos a favor dos quais poderia ser autorizado um auxílio regional) arrancou em 1995 e 1996, respectivamente.

(38) A carta das autoridades italianas de 20 de Julho de 1999 precisa que os equipamentos foram encomendados em Março/Abril de 1994 e que as primeiras entregas se realizaram no segundo semestre de 1994. Por outro lado, confirma-se que o estudo de localização que teria levado a Fiat a optar por Rivalta foi elaborado em 1993 e 1994.

(39) A Comissão observa que a Fiat Rivalta não estava localizada numa região assistida, até Março de 1995, data em que a região de Rivalta passou a ser definida como tal, na acepção do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado. Além disso, tal como recordado na carta de 20 de Julho de 1999, a Itália só apresentou a primeira proposta de regiões a classificar como zonas abrangidas pelo n.º 3, alínea c), do artigo 87.º em Setembro de 1994.

(40) A decisão de investir foi por conseguinte tomada numa data em que a Fiat Rivalta não estava localizada numa região assistida.

[1] Ver o acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 17 de Setembro de 1980, proferido no processo 730/79, Philip Morris, Col. p. 2671, fundamento 17.

[2] JO C 70 de 6.3.1998, p. 7.
[3] JO C 240 de 31.7.1998, p. 3.
[4] JO C 409 de 30.12.1998, p. 7 e JO C 384 de 12.12.1998, p. 20.

(41) Esta apreciação não pode ser alterada pelo facto de a Fiat Rivalta estar localizada numa zona do objectivo n.º 2, nem pela alegada possibilidade de transferir os equipamentos de um local para outro durante as primeiras fases do projecto.

(42) O início da produção em série dos modelos Bravo/Brava em Rivalta, que se verificou em 1995 segundo os dados fornecidos pelo Governo italiano, confirma, além disso, que os investimentos necessários tinham sido em grande parte realizados até 1995, antes da decisão sobre a classificação de região assistida.

(43) Consequentemente, a Comissão tem dúvidas que a Fiat tenha efectivamente tido em conta a obtenção de um auxílio regional quando estimou o financiamento do seu projecto em Rivalta. As autoridades italianas não apresentaram elementos comprovativos para dissipar estas dúvidas.

(44) Mesmo que a empresa tivesse integrado nos seus cálculos a possibilidade de beneficiar de uma auxílio regional, aceitava implicitamente o risco de não o receber, porque tal auxílio deveria sempre ser autorizado previamente por uma decisão da Comissão ao abrigo do enquadramento comunitário pertinente.

(45) Por outro lado, quando a Fiat decidiu realizar o investimento e, portanto, tomou em consideração um eventual auxílio estatal no âmbito do financiamento do projecto Fiat Rivalta, a prática da Comissão tornava necessária uma análise custos-benefícios baseada numa comparação entre a unidade regional e uma unidade alternativa localizada numa região não assistida da Comunidade, onde a Fiat teria muito provavelmente realizado o investimento em causa. A Itália e a Fiat conheciam já nessa altura esta metodologia, aplicada, nomeadamente, no caso da Fiat Mezzogiorno ([1]). A Comissão não dispõe de qualquer informação quanto à selecção do local de comparação, mas a alternativa mais provável teria sido uma unidade do Centro-Norte de Itália. A experiência da Comissão mostra que uma análise custos-benefícios elaborada tendo em conta esta hipótese teria tornado difícil, ou impossível, demonstrar desvantagens da Fiat Rivalta e, consequentemente, autorizar um auxílio regional. Mesmo nesse caso, as autoridades italianas não demonstraram, de qualquer forma, que a Fiat, ao decidir realizar o investimento na Fiat Rivalta, tenha efectivamente tomado em consideração um auxílio regional.

(46) A Comissão, observa, *ad abundantiam*, que o recurso a uma unidade alternativa na Polónia (Bielsko-Biala ou Tichy), como sugere a Itália no caso presente, só foi possível com o início da aplicação do enquadramento comunitário pertinente em Janeiro de 1998, ou seja, quatro anos após a decisão de investimento da Fiat.

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

(47) Por fim, segundo a Comissão, não podem existir expectativas legítimas por parte dum Estado-Membro e, por maioria de razão, de uma empresa quanto à classificação de uma região para efeitos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado enquanto a Comissão não tiver tomado uma decisão nesse sentido.

(48) Por esta razão, a Comissão conclui que não ficou suficientemente demonstrado pelo Governo italiano que a Fiat considerou de facto a concessão de um auxílio regional como critério necessário para a selecção do local de Rivalta. O auxílio regional notificado não é portanto necessário para atingir os objectivos fixados pelo n.º 3 do artigo 87.º do Tratado.

(49) Em segundo lugar, segundo o enquadramento comunitário pertinente, 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 ou de parte(s) desse 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. Com o enquadramento em vigor, este estudo da mobilidade possui uma importância ainda maior actualmente do que no passado. Para a Comissão, não se trata apenas de aceitar uma mobilidade teórica, mas sobretudo de verificar que o investidor tinha a possibilidade e a intenção de localizar o seu projecto no local alternativo, se os auxílios regionais não fossem concedidos.

(50) As informações transmitidas pela Itália a este propósito, não obstante as injunções nesse sentido, continuam a apresentar lacunas. À Comissão só foi fornecida uma breve explicação em que se afirma que a escolha da Fiat se verificou entre as unidades na Polónia e o pólo de actividades Rivalta/Mirafiori e em que se declara que a solução polaca teria oferecido vantagens significativas em relação a Itália, em especial em termos de custos de mão-de-obra.

(51) A Comissão considera que no momento da decisão de investimento, por alturas de 1993-1994, a oportunidade real de uma implantação do projecto na Polónia não era tão clara como as autoridades italianas pretendem actualmente. Por exemplo, o risco industrial não era negligenciável, num período em que a Fiat Auto Polónia estava em plena reorganização. As redes de fornecedores locais não eram tão densas como hoje e não era certo que a implantação de fornecedores tivesse êxito. Além disso, na análise da mobilidade do projecto, as autoridades italianas não mencionam as vantagens importantes em termos de flexibilidade, um dos objectivos estratégicos da Fiat, que decorrem da constituição e conservação do pólo Mirafiori/Rivalta.

(52) O Governo italiano só forneceu à Comissão indicações demasiado parcelares sobre a possibilidade de produzir 200 Bravo/Brava e 200 Marea em Bielsko-Biala ou em Tichy em condições ideais e quase nenhuma informação quanto a facto relativos à intenção real da Fiat de deslocalizar o investimento em causa na Polónia.

(53) Consequentemente, a Comissão considera que a mobilidade do projecto não foi demonstrada pela Itália. Na ausência de um local alternativo credível, o auxílio regional notificado não é portanto necessário para atingir os objectivos fixados pelo n.º 3 do artigo 87.º do Tratado.

(54) Outros objectivos do auxílio, avançados pelo Governo italiano num primeiro momento, como a protecção do ambiente e a inovação, nunca foram objecto de explicações detalhadas, não obstante as injunções da Comissão para a prestação de informações. Assim, não foi possível à Comissão examinar a presença de auxílios relativos a eventuais acções inovadoras ou de protecção do ambiente.

V. **CONCLUSÃO**

(55) O auxílio regional previsto pelas Autoridades italianas a favor da Fiat Rivalta não é necessário para atingir os objectivos previstos no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, isto é, facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas. Consequentemente, o auxílio em questão é incompatível com o mercado comum.

(56) Em 22 de Dezembro de 1999, com base num raciocínio análogo, a Comissão adoptou uma decisão final negativa relativamente ao auxílio (C9/99) a favor da Fiat Mirafiori Meccanica,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à Fiat Auto SpA, a favor da unidade de Rivalta (Turim), é incompatível com o mercado comum.

Consequentemente, este auxílio não pode ser concedido.

Artigo 2.º

No prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, a Itália deve informar a Comissão sobre as medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 3.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 15 de Fevereiro de 2000.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão