II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 8 de julio de 1999

relativa a la ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder a Fiat Auto para el establecimiento de Piedimonte San Germano (Cassino)

[notificada con el número C(1999) 2267]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/317/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero 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,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos [1],

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Entre octubre y diciembre de 1997 y en virtud del apartado 3 del artículo 88 del Tratado, el Gobierno italiano notificó seis proyectos de ayudas estatales a la empresa Fiat Auto SpA [2] (en lo sucesivo denominada «Fiat»), entre los cuales figuraba el destinado al establecimiento de Piedimonte San Germano, distrito de Cassino, en la región del Lacio (en lo sucesivo denominada «Fiat Cassino»), que se registró con la referencia N 729/97 el 29 de octubre de 1997. Se solicitó repetidamente a las autoridades italianas el envío de información suplementaria con objeto de reunir los datos indispensables con miras a una decisión de la Comisión. El 23 de abril de 1998 se celebró una reunión en presencia de representantes de Italia y de Fiat para especificar las distintas modalidades de examen del expediente. Por último, mediante carta de 20 de noviembre de 1998, las autoridades italianas aportaron respuestas parciales a las preguntas planteadas por la Comisión.

(2) Por carta de 2 de marzo de 1999, la Comisión informó a Italia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado sobre estos proyectos de ayuda y conminó a Italia a que le proporcionase en el plazo de un mes todos los documentos, información y datos necesarios para apreciar la compatibilidad con el mercado común. A falta de respuesta, la Comisión advirtió que la decisión se adoptaría sobre la base de los elementos a su disposición.

(3) La decisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [3], junto con la invitación de la Comisión a los interesados a presentar observaciones.

La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.

(4) El 24 de febrero de 1999, los representantes de la Comisión viajaron a Mirafiori con el fin de discutir, entre otras cosas, del caso Fiat Cassino. Por último, el 17 de mayo de 1999, se visitaron las instalaciones de Cassino.

([1]) DO C 113 de 24.4.1999, p. 16.

([2]) Cuatro se refieren a la producción de vehículos automóviles: Cassino-Piedimonte San Germano, Mirafiori Carrozzeria (C 5/99, ex N 728/97), Pomigliano (C 4/99, ex N 727/97) y Rivalta (C 8/99, ex N 834/97); dos contemplan la fabricación de motores: Termoli (C 7/99, ex N 730/97) y Mirafiori Meccanica (C 9/99, ex N 838/97).

([3]) Véase la nota 1.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

(5) Las autoridades italianas preveían conceder la ayuda a Fiat, que posee fábricas situadas, entre otros lugares, en Italia, Polonia, Turquía y Sudamérica. En 1997, la empresa produjo 2,8 millones de automóviles, 1 800 000 de los cuales se fabricaron en Italia, bajo las marcas Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia y Maserati. En 1997 la sociedad disponía de unos 62 000 empleados en Italia, de los cuales 7 000 trabajaban en Cassino, donde se fabrican automóviles comercializados con la marca Fiat. Una parte significativa de las ventas de Fiat, casi un tercio, se realiza en otros Estados miembros.

(6) La inversión notificada se realiza en Fiat Cassino, en una zona asistida en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, que estipula un límite máximo regional del 10 % de equivalente de subvención neto (ESN) para las grandes empresas. El importe de la inversión, que se inició en 1993 y finalizó en 1997, ascendió a 677 800 millones de liras italianas (valor actual: 548 700 millones de liras italianas, lo que representa aproximadamente 233 millones de euros). Dicha inversión permite la producción de los nuevos modelos Fiat Bravo y Brava. Sin embargo, como consecuencia de la reforma radical del establecimiento se produjo una disminución neta de la capacidad de producción de 1 750 a 1 400 vehículos diarios con la supresión de medio turno.

(7) La ayuda, cuyo valor nominal según lo declarado por las autoridades italianas asciende a 56 400 millones de liras italianas (29 millones de euros), pensaba concederse en el marco del régimen establecido por la Ley nº 488 ([4]) de 19 de diciembre de 1992, Ley de refinanciación de la Ley nº 64/86 (en adelante «la Ley nº 488/92»), aprobado por decisión de la Comisión del 24 de marzo de 1995. Su intensidad actualizada ascendería así al 3,52 % ESN o al 4,30 % de equivalente de subvención bruto (ESB).

(8) La Comisión informó al Gobierno italiano de que había decidido incoar el procedimiento formal de investigación sobre el proyecto de ayuda notificado, principalmente por los motivos siguientes:

a) cuestionamiento sobre la naturaleza de ciertas inversiones, que pudieran suponer en realidad una modernización de las líneas de producción;

b) habida cuenta del régimen aprobado que se ejecuta, cuestionamiento sobre la concesión de ayuda a las inversiones efectuadas entre finales de febrero de 1993 y el 1 de mayo de 1994;

c) cuestionamiento relativo a la necesidad de la ayuda, en particular respecto a la pretendida movilidad de la inversión;

d) incertidumbre en cuanto al nivel de ayuda permisible, ya que las autoridades italianas no proporcionaron la información indispensable para la elaboración de un análisis de costes y beneficios (ACB).

([4]) GURI (Boletín Oficial de la República Italiana) nº 299 de 21.12.1992.

(9) Además, la Comisión exigió que Italia comunicara en el plazo de un mes todos los datos necesarios para apreciar la compatibilidad de las ayudas en cuestión. Se solicitaban algunos documentos específicos, entre los que figuraban los siguientes:

a) un estudio de localización que demostrara la movilidad geográfica del proyecto;

b) un ACB basado en la definición de una localización de referencia en una región no asistida de la Comunidad, que permitiera comparar los costes de explotación (personal, componentes y materiales, alquileres, almacenamiento, energías y agua, telecomunicaciones, transporte de insumos y de productos acabados, formación, etc.) sobre un período de tres años a partir del inicio de la producción comercial, así como los costes de inversión (que incluyen terrenos, edificios y demás construcciones, maquinaria e instalaciones, herramientas y prensas, herramientas a disposición de los proveedores, etc.);

c) la evolución de la capacidad de producción del grupo antes y después de la inversión.

A falta de respuesta, la Comisión comunicó su intención de adoptar una decisión sobre la base de los elementos de que dispone.

III. **COMENTARIOS DE ITALIA**

(10) Tras solicitar con fecha de 9 de abril de 1999 un plazo suplementario para contestar, las autoridades italianas transmitieron a la Comisión, por carta del 16 de abril de 1999, la información que consideraban necesaria para completar el examen de los seis expedientes notificados entre octubre y diciembre de 1997 y para los cuales la Comisión decidió incoar el procedimiento formal de investigación el 3 de febrero de 1999.

(11) En primer lugar, el Gobierno italiano hace hincapié en el hiato que en su opinión existe entre la realidad económica de la decisión de localización del establecimiento y el examen llevado a cabo por la Comisión, en particular sobre los temas relacionados entre sí que son la movilidad y la preparación del ACB. Las observaciones formuladas a este respecto rebasan el marco del expediente Fiat Cassino y se extienden a los seis expedientes Fiat anteriormente mencionados.

(12) Por lo que se refiere a las fábricas de montaje en cuestión ([5]), Italia observa que concretamente Fiat desarrolló un programa coherente de inversiones durante el período 1993-1998, tras estudiar dos hipótesis: realizar las inversiones en cuestión privilegiando la producción en las fábricas italianas o, a modo de alternativa, en las fábricas polacas (potenciando al máximo la transferencia de actividad hacia Tichy y Bielsko-Biala). Los diagramas que

([5]) Cassino, Mirafiori Carrozzeria, Pomigliano y Rivalta.

acompañaban la carta del 16 de abril de 1999 ilustran la asignación de capacidad por fábrica en función de la hipótesis considerada. Varios análisis realizados por Fiat demuestran que la rentabilidad de la opción de instalar capacidad de producción en Polonia para los vehículos de los segmentos B, C y D de las marcas Fiat y Alfa Romeo hubiese dado mejores resultados que la que Fiat finalmente retuvo y que limita la producción polaca exclusivamente al segmento A. Con una inversión igual o ligeramente superior se hubiese conseguido mayor rentabilidad, en particular, gracias a los costes inferiores de la mano de obra y del transporte hacia los mercados de destino ([6]) así como de los componentes, ya que la red de subcontratistas locales de Fiat, bien organizada de por sí, hubiera podido desarrollarse más aún.

(13) Italia puntualizó que gracias a los efectos de *turn over,* en particular el no sustituir a los trabajadores que se jubilan, que hubiesen sido numerosos debido a la estructura de la pirámide de edad de las fábricas del grupo, Fiat hubiese podido llevar a cabo la reducción de personal que exigía la transferencia de producción hacia Polonia. En cambio, la reducción del empleo en Italia, en regiones en decadencia industrial o en el sur del país, sería una consecuencia que incluso la propia Fiat hubiese considerado negativa.

(14) Las ayudas regionales consideradas no bastan para compensar los costes excesivos de la decisión de localizar las inversiones en Italia, pero desempeñaron un papel evidente de incentivo en la decisión.

(15) El Gobierno italiano considera por consiguiente que los proyectos de Fiat Cassino, Mirafiori Meccanica, Pomigliano y Rivalta cumplen el requisito de movilidad geográfica.

Por lo que se refiere al proyecto para Fiat Cassino, la movilidad es patente a la luz de las explicaciones generales suministradas. Italia añade que la disyuntiva real a la que se enfrentó Fiat para los modelos Bravo y Brava era la siguiente: 1) asignar 1 200 vehículos diarios a Fiat Cassino y 200 vehículos diarios al establecimiento de Rivalta o: 2) asignar 1 000 vehículos diarios a Fiat Cassino y el equivalente ([7]) de 400 vehículos diarios al establecimiento de Bielsko-Biala.

(16) En segundo lugar, la Ley nº 488/92 no permitió que para los seis casos en cuestión se concedieran ayudas a un programa transversal único, sino que se requirió una solicitud de subvención separada para cada caso. Puesto que seis localizaciones estaban interesadas en los dos primeros concursos destinados a seleccionar los proyectos susceptibles de recibir ayuda, Fiat introdujo seis solicitudes distintas. A continuación, los seis casos se notificaron a la Comisión, también por separado. Otra dificultad en el tratamiento de los seis casos procede de la notificación de los proyectos en dos momentos distintos, uno en octubre de 1997 y el otro en diciembre de 1997. Esta circunstancia condujo a la Comisión a aplicar las dos versiones distintas, en vigor respectivamente en las fechas de notificación ([8]), del marco comunitario de ayudas estatales a la industria del automóvil (en lo sucesivo denominado «el marco comunitario pertinente»). La primera exige que la localización de referencia del análisis de costes y beneficios esté situada en una región no asistida de la Comunidad; la segunda, en cambio, permite utilizar una localización de referencia situada en la Comunidad o en los países de Europa Central y Oriental.

(17) Esta doble dicotomía artificial no respeta la realidad económica de las inversiones e ignora la interdependencia productiva de las localizaciones y las sinergias que de ello se desprenden. Las autoridades italianas consideran que es difícil por lo tanto aplicar de manera separada dos metodologías de ACB como pide la Comisión, ya que eso no traduce el aspecto integrado del programa de inversión ni de los cálculos financieros derivados. La Comisión hubiera debido examinar de manera global los ACB. La carta de 16 de abril de 1999 enumera una serie de datos que podrían servir de base para elaborar los ACB de las fábricas de Mirafiori Carrozzeria, Rivalta, Cassino y Pomigliano con relación a Bielsko-Biala, en un contexto de distribución óptima de la producción entre Italia y Polonia.

(18) No obstante, para tener en cuenta la decisión de incoar el procedimiento en el caso de Fiat Cassino, en la que se afirma que el marco comunitario pertinente veda el recurso a una localización alternativa situada en un área que no sea una zona no asistida de la Comunidad, Italia preparó dos ACB en los que se comparan los establecimientos de Cassino y de Rivalta para la fabricación de los modelos Bravo y Brava. El primer ACB se basa en una hipótesis de producción móvil de 200 vehículos diarios y el segundo en 300 vehículos diarios. El período de cálculo de las desventajas de explotación sigue siendo idéntico: 1995-1997. Italia observa que Rivalta no se situaba en una región asistida cuando se adoptó la decisión de inversión.

(19) Los ACB efectuados por el Gobierno italiano demuestran una desventaja de Cassino, del 15,4% (en el caso de 200 vehículos diarios) y del 15,2% (en el caso de 300 vehículos diarios), suficiente para autorizar la ayuda en examen de una intensidad del 3,52%.

([6]) Se trata de los mercados de Europa Central (Alemania, Francia, Bélgica, Países Bajos, etc.) y de Europa del Este.

([7]) De hecho, en Polonia se trata de 374 vehículos diarios, ya que el número de días laborables es más elevado allí que en Italia. Un segmento de producción anual de 374 vehículos diarios por 246 días laborables corresponde a 400 vehículos diarios por 230 días laborables.

([8]) DO C 123 de 18.5.1989, p. 3 y DO C 279 de 15.9.1997, p. 1, respectivamente.

(20) En tercer lugar, con respecto a las inversiones realizadas entre febrero de 1993 y mayo de 1994, las autoridades italianas observan que el Decreto ministerial nº 527 ([9]), de 20 de octubre de 1995, relativo a las modalidades de aplicación de la Ley nº 488/92, autoriza por un período de veinticuatro meses la retroactividad de las inversiones para las que la solicitud de ayuda inicial ante el organismo competente se presentó en fecha posterior al 20 de agosto de 1992. Como Fiat presentó la primera solicitud de ayuda en virtud de la Ley nº 64/86 de 11 de julio de 1994, las inversiones hubieran podido considerarse retroactivamente seleccionables hasta julio de 1992. Como en realidad se iniciaron en 1993 deben darse por seleccionables en su totalidad.

(21) En cuarto lugar, Italia especifica que ninguna de las inversiones incluidas en la notificación examinada se refiere a una modernización de la producción de los modelos Tipo o Tempra. La mención de estos modelos en la carta del 20 de noviembre de 1998, en respuesta a una pregunta de la Comisión, sólo tenía por objeto mostrar las diferencias entre la producción anterior, con un alto grado de automatización, y la nueva que responde al principio de «fabricación integrada».

(22) Por último, se especifica que el proyecto incluye una reducción de la capacidad de producción en la fábrica de Cassino y que, en consecuencia, el efecto sobre la competencia no es significativo puesto que no hay aumento de capacidad.

IV. **VALORACIÓN DE LA AYUDA**

(23) La medida notificada por las autoridades italianas en favor de Fiat para la fábrica de Fiat Cassino es una ayuda estatal en virtud del apartado 1 del artículo 87 del Tratado. En efecto, la financiación correría a cargo del Estado o de los recursos estatales. Además, como representa una parte no desdeñable de la financiación del proyecto, pudiera falsear la competencia en la Comunidad al favorecer a Fiat con relación a otras empresas que no reciben ayudas. Por último, el mercado del automóvil se caracteriza por un comercio considerable entre Estados miembros.

(24) La ayuda estatal en cuestión que, en su caso, se concedería en virtud del régimen aprobado previsto en la Ley nº 488/92, se destina a una empresa que ejerce sus actividades en el sector de fabricación y montaje de vehículos automóviles. Por lo tanto, el proyecto de ayuda debe examinarse según el marco comunitario pertinente. Dado que el Gobierno italiano notificó el proyecto el 28 de octubre de 1997, el marco pertinente es el de 1989 modificado y prorrogado, como lo confirma el marco siguiente ([10]), que entró en vigor el 1 de enero de 1998 y cuyo apartado 6 del punto 2 específica que el marco anterior, que entró en vigor el 1 de enero de 1996 por un período de dos años, servirá de base para la valoración de los proyectos de ayuda que se hubieren notificado antes del 1 de noviembre de 1997 y sobre cuya compatibilidad la Comisión aún no hubiese emitido dictamen o para los cuales, antes de dicha fecha, se hubiere incoado el procedimiento a que se refiere el apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE. Italia no impugnó esta valoración en el marco del procedimiento.

(25) La Comisión observa por otra parte que las ayudas se concedieron en virtud de un régimen aprobado y que el coste del proyecto es superior a 17 millones de euros. Por consiguiente, las autoridades italianas respetaron la obligación de notificar el proyecto. No obstante, la Comisión lamenta que transcurriese tanto tiempo entre la firma del Decreto ministerial por el que se concedía la ayuda en cuestión, con fecha de 20 de noviembre de 1996, y la fecha de notificación oficial, que se demoró hasta finales de octubre de 1997.

(26) El apartado 2 del artículo 87 del Tratado especifica algunas formas de ayuda compatibles con el Tratado. Habida cuenta de la naturaleza y del objetvo de la ayuda, así como de la localización geográfica de las inversiones, las letras a), b) y c) de dicho artículo no se aplican al proyecto en cuestión. En el apartado 3 del mismo artículo se enumeran las ayudas que pueden considerarse compatibles con el mercado común. La compatibilidad debe apreciarse en el contexto de la Comunidad en su conjunto y no en un contexto puramente nacional. Con el fin de preservar el buen funcionamiento del mercado común y visto el principio enunciado en la letra g) del artículo 3 del Tratado, las excepciones enunciadas en el apartado 3 del artículo 87 deben interpretarse de manera restrictiva. En cuanto a las excepciones a que se refieren las letras b) y d) del apartado 3 del artículo 87, la ayuda en cuestión no se destina manifiestamente a un proyecto de interés común ni a un proyecto susceptible de remediar una grave perturbación de la economía italiana; ni está destinado tampoco a fomentar la cultura o conservar el patrimonio. En cuanto a las excepciones a que se refieren las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 87, sólo la letra c) es pertinente ya que Cassino se sitúa en una región asistida en virtud de dicha norma.

Por consiguiente, para decidir si las ayudas regionales previstas son compatibles con el mercado común en virtud de la excepción a que se refiere la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, la Comisión debe comprobar si se cumplen las condiciones establecidas en el marco comunitario pertinente.

(27) La Comisión reconoce que aportar nuevas inversiones a las regiones desfavorecidas puede contribuir al desarrollo regional. Por este motivo precisamente la Comisión mantiene una actitud favorable en general respecto a las ayudas a la inversión concedidas para remediar las desventajas estructurales que afectan a las regiones deprimidas de la Comunidad. Sin embargo, al evaluar las propuestas de ayuda regional, la Comisión debe comparar las ventajas

([9]) GURI (Boletín Oficial de la República Italiana) nº 292 de 15.12.1995.

([10]) DO C 284 de 28.10.1995, p. 3.

en términos de desarrollo regional (como la contribución al desarrollo sostenible de la región mediante la creación o la protección de empleos estables y la existencia de vínculos con la economía local comunitaria) con las posibles consecuencias perjudiciales sobre el conjunto del sector (como la creación o el mantenimiento de un exceso de capacidad importante). La evaluación en cuestión no tiene por objeto negar la contribución esencial de las ayudas regionales a la cohesión comunitaria, sino garantizar que también se tengan en cuenta otros elementos que presentan asimismo un interés para la Comunidad, como el desarrollo del sector a escala comunitaria. De modo que, cuando la Comisión debe examinar ayudas regionales a la industria del automóvil, tiene por práctica constante (a la luz del marco comunitario pertinente) proceder de la forma siguiente:

1) La Comisión comprueba ante todo si puede concederse la ayuda regional. Para ello examina, en particular, si la región interesada puede recibir ayudas de acuerdo con el Derecho comunitario y si el inversor puede elegir una localización alternativa para su proyecto, con el fin de demostrar la necesidad de la ayuda especialmente por la movilidad del proyecto.

2) La Comisión comprueba a continuación la admisibilidad de los costes previstos para los elementos móviles del proyecto.

3) La Comisión controla a continuación si la medida de ayuda prevista corresponde a los problemas regionales que debe contribuir a solucionar. Para ello, comprueba que el proyecto favorezca el desarrollo a largo plazo de la región en cuestión y recurre generalmente a un ACB.

4) Por último, examina la cuestión de los complementos de ayuda *(«top-up»)* que consisten en un aumento de la intensidad de la ayuda como incentivo suplementario para el inversor a invertir en la región interesada. Estos complementos se autorizan salvo si la inversión aumenta los problemas de capacidad de la industria del automóvil.

5) La suma de los importes determinados durante las dos últimas etapas equivale al importe total de ayuda que la Comisión puede autorizar, a reserva del límite máximo regional.

(28) El Gobierno italiano y Fiat, con motivo de numerosos expedientes anteriores de ayuda al sector del automóvil, conocen perfectamente este procedimiento. Por otra parte, las cuestiones de metodología planteadas con motivo de los encuentros con los autoridades italianas acompañadas de representantes de Fiat recibieron las respuestas adecuadas.

(29) Desde principios de los años noventa como mínimo, la fábrica en cuestión se sitúa en una región asistida en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, en la que normalmente pueden autorizarse auydas regionales a las grandes empresas hasta un límite máximo del 10 % ESN.

(30) Con el fin de demostrar la necesidad de la ayuda regional, las autoridades italianas deben suministrar pruebas, en particular de la movilidad del proyecto y de que existe una alternativa económicamente viable para la implantación de la totalidad o de parte de éste. En efecto, si ningún otro centro industrial del grupo interesado, nuevo o preexistente, puede acoger la inversión considerada, la empresa se vería obligada a realizar su proyecto en la única fábrica que pudiese acogerlo, con o sin ayuda.

(31) Como se indica en el considerando 15 anterior, según el Gobierno italiano la alternativa a la cual se enfrentó Fiat para los modelos Bravo y Brava era la siguiente: 1) asignar 1 200 vehículos diarios a Fiat Cassino y 200 a Rivalta o: 2) asignar 1 000 vehículos diarios a Fiat Cassino y un equivalente de 400 vehículos diarios a Bielsko-Biala. Esta distribución de la capacidad, que responde a una lógica económica, queda parcialmente confirmada en los diagramas que indican lo siguiente: a) por una parte, la fábrica de Fiat Cassino con una capacidad de 1 400 vehículos diarios, utilizada en su totalidad para la producción de coches de los segmentos C y D de marca Fiat, la fábrica de Rivalta que incluye la producción de modelos de los segmentos C y D de Fiat y una fábrica en Polonia con una capacidad de 2 000 vehículos diarios, utilizada hasta un máximo de 700 vehículos diarios para coches del segmento A de la marca Fiat; b) por otra parte, la fábrica de Fiat Cassino con una capacidad de 1 400 vehículos diarios utilizada para la producción de 1 000 vehículos diarios de los segmentos C y D de marca Fiat exclusivamente, la fábrica de Rivalta sin la fabricación de modelos Fiat de los segmentos C y D y una fábrica en Polonia con una capacidad de 2 000 vehículos diarios, entre los cuales vehículos de los segmentos C y D de la marca Fiat, utilizada a plena capacidad.

(32) Sobre la base de estos elementos la Comisión consultó a los especialistas independientes del IMO-Leuven y visitó con ellos la fábrica de Fiat Cassino.

(33) Por otra parte, la Comisión observa que, si la documentación proporcionada por las autoridades italianas pone de manifiesto que Fiat estudió la movilidad global de los proyectos Mirafiori Meccanica, Rivalta, Cassino y Pomigliano, la alternativa económica real no obliga a transferir simultáneamente capacidad de producción de las cuatro

fábricas italianas sino que hubiera sido posible trasladar (en función de las plataformas, en particular) sólo parte de la capacidad de una o varias fábricas, de manera racional desde el punto de vista técnico y financiero.

(34) Conviene tener en cuenta que, en realidad, la capacidad de Fiat Cassino se eleva actualmente a 1 200 vehículos diarios. La capacidad de 1 400 vehículos diarios supondría organizar un turno parcial complementario.

(35) Por consiguiente, la Comisión concluye que la parte móvil de la inversión de Fiat Cassino se limita a 200 vehículos diarios, es decir, la diferencia entre las hipótesis 1) y 2) a que se refiere el considerando 31, sólo para Fiat Cassino.

(36) Tal como se indica en la apertura de procedimiento, el hecho de que la ejecución de la inversión en Fiat Cassino comenzara más de un año antes de que se presentase la solicitud de ayuda inicial parece indicar que la ayuda en cuestión no era indispensable para realizar el proyecto. No obstante, en armonía con las decisiones de la Comisión de 18 de noviembre de 1997 ([11]), de 30 de septiembre de 1998 ([12]) y de 7 de abril de 1998 ([13]), determinadas circunstancias muy específicas en la terminación de la Ley nº 64/86 y la aplicación de la Ley nº 488/92 pudieran justificar excepcionalmente el desfase entre el comienzo del proyecto y la solicitud de ayuda. Por otra parte, ha quedado establecido que en el momento del comienzo de la inversión, en febrero de 1993, Fiat creyó firmemente en la probable concesión posterior de una ayuda regional. Obviamente, era imposible conocer de antemano el importe exacto de la ayuda potencial.

(37) La Comisión concluye por lo tanto que las ayudas regionales resultan necesarias para la ejecución del proyecto de inversión en beneficio de Fiat Cassino.

(38) La Comisión controló la admisibilidad de los costes con relación al régimen de ayudas aplicado. Aunque la inversión no se traduce en un aumento de la capacidad de producción, la Comisión considera que el proyecto notificado corresponde a una inversión inicial en el sentido de las directrices en materia de ayudas estatales con finalidad regional ([14]), ya que supone una profunda transformación de la estructura de producción de la fábrica. La Comisión no observa ningún elemento de modernización.

(39) Además, la Comisión observa que el Decreto ministerial nº 527/95 autoriza la admisibilidad retroactiva de los gastos de inversión efectuados hasta dos años antes de la fecha de candidatura inicial a una ayuda regional. Se trata de un procedimiento excepcional encaminado, de manera transitoria, a cubrir el vacío jurídico provocado por la desaparición de la Ley nº 64/86 y el retraso sufrido por la aprobación de la Ley nº 488/92. Para el proyecto en cuestión, las inversiones empezaron en febrero de 1993 y Fiat presentó la solicitud de ayuda a las autoridades italianas en julio de 1994. La Comisión concluye que, en virtud de la Ley nº 488/92, la totalidad de la inversión de 677 800 millones de liras italianas es seleccionable para las ayudas regionales.

(40) No obstante, la Comisión no puede considerar como seleccionables más que las inversiones móviles.

(41) Las consecuencias directas del proyecto (la inversión nominal de 677 800 millones de liras italianas y la protección de casi 1 100 empleos en Fiat) así como los efectos inducidos representan ventajas significativas para la economía local. La Comisión concluye que las ayudas consideradas que cofinancian este proyecto facilitan el desarrollo a largo plazo de la región de Cassino.

(42) El marco comunitario pertinente exige comparar el proyecto notificado con un proyecto similar realizado en una región no asistida de la Comunidad, con el fin de definir los costes suplementarios debidos a las deficiencias estructurales de la región asistida elegida para la inversión. El Gobierno italiano considera que la aplicación de este principio no traduce la disyuntiva económica que se le planteó a Fiat. Dicho Gobierno considera que la Comisión debería efectuar un examen que tuviese en cuenta el aspecto integrado de los proyectos, o dicho de otro modo, que la Comisión debería recurrir a las localizaciones de comparación que el inversor estudió realmente, es decir, Polonia y Tichy/Bielsko-Biala.

(43) Si en el caso Fiat Cassino la Comisión autorizase el empleo de un comparador que no estuviese situado en una región no asistida de la Comunidad, no respetaría el principio de igualdad de trato. De hecho estaría apreciando de modo significativamente diferente expedientes jurídicamente sujetos a una misma práctica, es decir, el conjunto de los casos examinados a la luz del marco en vigor antes de 1998, para los cuales la Comisión exigió que el establecimiento de comparación estuviese situado en una zona no asistida, como, por ejemplo, en el caso de la Decisión 96/666/CE de la Comisión ([15]).

(44) Además, cuando se llevó a cabo el estudio de localización realizado por Fiat y, por lo tanto, cuando se consideró la posibilidad de una posible ayuda estatal, a principios de 1993, la práctica de la Comisión obligaba a recurrir a un comparador situado en una zona no seleccionable para las ayudas regionales. Italia y Fiat conocían ya en aquella época esta metodología, por ejemplo en el caso Fiat Mezzogiorno ([16]), representativo para la aplicación del ACB. El único importe de ayuda que Fiat pudo tener en cuenta en el análisis financiero relativo a la decisión de implanta-

([11]) DO C 70 de 6.3.1998, p. 7.
([12]) DO C 409 de 30.12.1998, p. 7 y DO C 384 de 12.12.1998, p. 20.
([13]) DO C 240 de 31.7.1998, p. 3.
([14]) DO C 74 de 10.3.1998, p. 9.
([15]) DO L 308 de 29.11.1996, p. 46.
([16]) Expediente C 45/91 (ex N 255/91).

ción es el que se basa en una posible comparación entre la fábrica potencialmente beneficiaria de la ayuda regional y un lugar alternativo en una región no asistida de la Comunidad. El recurso a una fábrica alternativa en Polonia, como Italia quisiera, no fue posible hasta que entró en vigor la aplicación del marco comunitario pertinente en enero de 1998, casi cinco años después de la decisión de inversión.

(45) En conclusión, la Comisión no puede aceptar la posición expresada por el Gobierno italiano, en este caso examinar el programa integrado de inversiones de Fiat comparando las soluciones italianas y polacas.

(46) La Comisión considera que las trabas impuestas por el marco comunitario pertinente obligan a restringir la comparación de los costes de explotación y de inversión a la parte móvil del proyecto exclusivamente. Si el empleo de la localización alternativa real hubiese sido posible *(quod non)*, la solución óptima para el examen de la Comisión hubiera consistido en una comparación más global con el fin de definir con mayor precisión los costes excesivos inherentes a la decisión de implantar una capacidad superior en Fiat Cassino.

(47) De las informaciones presentadas por las autoridades italianas se desprende que la fábrica de Rivalta ([17]) que, cuando se adoptó la decisión de inversión, se hallaba situada en una zona no asistida de la Comunidad y en la que también se fabrican modelos Fiat Bravo, puede servir de comparador para el ACB que hay que efectuar para evaluar la intensidad de la ayuda que la Comisión puede autorizar.

(48) Sin embargo, Italia comunicó a la Comisión dos ACB distintos; el primero, que Italia considera válido, se basa en la hipótesis de una producción móvil de 200 vehículos diarios y el segundo sobre la hipótesis de 300 vehículos diarios. Los resultados en términos de desventaja para Fiat Cassino son muy parecidos, el 15,4% y el 15,2% respectivamente. Habida cuenta de los comentarios anteriores que establecen que sólo una capacidad de 200 vehículos diarios resulta realmente móvil, la Comisión considera que el ACB debe efectuarse sobre la base de la primera hipótesis. Los expertos de la Comisión estudiaron los datos comunicados por Italia con el fin de calcular los costes suplementarios netos que supondría la ejecución del proyecto en Fiat Cassino en lugar de Rivalta, para una producción máxima en condiciones óptimas de 200 vehículos diarios. La evaluación de las ventajas y desventajas de explotación se efectúa sobre tres años a partir del comienzo de la producción comercial. Puesto que la producción comercial de los modelos Bravo y Brava se inició en 1995, el período de referencia de tres años para el ACB comienza en 1995. Italia no impugna estos principios.

([17]) Parece haberse deslizado un error en la carta que enumera elementos del proyecto Cassino, (considerando 17), donde se hace mención de Arese como lugar de referencia.

(49) La Comisión debe tomar una decisión sobre la base de la información de que dispone, en particular la transmitida por las autoridades italianas tras la conminación de suministrar información del 3 de febrero de 1999. Conviene tener en cuenta que la carta del 16 de abril de 1999 contiene afirmaciones sin demostrar o insuficientemente detalladas o cuyas consecuencias no se calculan con precisión. La Comisión no puede integrar estos elementos en su evaluación de la desventaja a que se expone Fiat Cassino con relación a Rivalta, ya que debe interpretar las excepciones enunciadas en el apartado 3 del artículo 87 de manera restrictiva.

(50) Con relación al ACB proporcionado por Italia, la Comisión puso de relieve varias divergencias.

En primer lugar, al parecer los costes de transporte de los insumos contienen un error matemático en el cálculo de la desventaja unitaria sobre el período de referencia.

En segundo lugar, las investigaciones sobremanera detalladas de la Comisión y la información recogida, especialmente durante la visita a Cassino, permitieron definir incertidumbres en cuanto a la traducción financiera de las condiciones de arbitraje por el fabricante entre el recurso a la mano de obra y las inversiones de automatización.

En realidad, un problema fundamental para Fiat sigue siendo la dificultad para contratar personal cualificado y, especialmente, capaz de efectuar el mantenimiento técnico de los medios de producción modernos (como los robots). La Comisión observa que el proyecto en cuestión reduce el grado de automatización de la fábrica de Fiat Cassino. Además, un estudio detallado de las inversiones que habría que realizar en Fiat Cassino y en Rivalta puso de manifiesto que las desventajas de inversión en Fiat Cassino para una producción móvil de 200 vehículos diarios habían sido evaluadas de dos maneras distintas por las autoridades italianas. A este respecto, la Comisión considera que, según las evaluaciones más recientes y detalladas de las autoridades italianas, el importe de inversión móvil que se debe tener en cuenta para Rivalta asciende a 130 000 millones de liras italianas en valor nominal o, por interpolación, 107 100 millones de liras italianas en valor actualizado.

Los expertos de la Comisión consideran que las inversiones que se hubiesen realizado en Fiat Cassino y Rivalta habrían generado diferencias en el tiempo operatorio de montaje superiores a las definidas por Fiat. No obstante, habida cuenta de la naturaleza de las inversiones detalladas para Rivalta, el plazo de fabricación no hubiera superado 28 horas por vehículo. La Comisión ajustó en consecuencia la necesidad de mano de obra de Rivalta para la producción de 200 vehículos diarios.

En tercer lugar, las intensidades respectivas de la desventaja y de la ayuda deben calcularse en función de las inversiones que la Comisión considera seleccionables, en particular respecto a la movilidad, que ascienden a 208 600 millones de liras italianas (en valor actualizado).

(51) Las correcciones de la Comisión se traducen por una modificación radical de los resultados del ACB con relación a las evaluaciones de las autoridades italianas. Según la Comisión, la intensidad final de la desventaja de Fiat Cassino frente a Rivalta es superior al 40 %.

(52) La ayuda nominal de 56 400 millones de liras italianas corresponde a una ayuda actualizada de 23 600 millones, al tipo de actualización aplicable, lo que representa el 14 %. La intensidad de la ayuda considerada asciende finalmente al 11,3 % ESB o al 9,5 % ESN. El límite máximo regional para la gran empresa se ha fijado en el 10 % ESN.

(53) Habida cuenta del carácter sensible del sector del automóvil, la Comisión estudia habitualmente los efectos de cada proyecto de inversión en la competencia, en particular desde el punto de vista de la variación de la capacidad de producción del grupo interesado en el mercado en cuestión. En virtud del marco aplicable, el análisis induce la aplicación de un factor de ajuste *(«top-up»)* de 0 o 3 puntos de porcentaje.

En el caso que nos ocupa, los resultados del ACB hacen inútil este examen.

V. **CONCLUSIONES**

La intensidad de la ayuda notificada por Italia resulta a la vez inferior a la intensidad de la desventaja definida por el ACB y al límite máximo regional. Por consiguiente, la ayuda regional que el Gobierno italiano tiene previsto conceder a Fiat Cassino resulta compatible con el mercado común en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Italia tiene previsto conceder a Fiat Auto SpA, para su establecimiento de Piedimonte San Germano (Cassino), por un importe máximo de 23 600 millones de liras italianas, con un tipo de actualización del 14 % (base 1993), es compatible con el mercado común en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87.

Por tanto, se autoriza la ejecución de esta ayuda.

Artículo 2

Italia comunicará, el mes de junio de cada año y hasta el término del proyecto, un informe detallado sobre el desarrollo y la ejecución financiera de éste así como sobre el cumplimiento general de las condiciones enunciadas en la notificación de la ayuda en cuestión.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 1999.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión