DECISIONI

DECISIONE (UE) 2019/1127 DELLA COMMISSIONE

del 4 ottobre 2018

relativa all'aiuto di stato SA.45359-2017/C (ex 2016/N) al quale la Slovacchia intende dare esecuzione a favore di Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.

[notificata con il numero C(2018) 6545]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, 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 secondo il predetto articolo ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 12 maggio 2016, la Slovacchia ha notificato alla Commissione un aiuto all'investimento a finalità regionale del valore di 125 046 543 EUR sotto forma di sovvenzione diretta a favore di Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. («il beneficiario»), previa approvazione della Commissione. Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. fa parte del gruppo Jaguar Land Rover ([2]) («JLR»).

(2) Con lettera del 24 maggio 2017 (la «decisione di avvio»), la Commissione ha comunicato alla Slovacchia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») in relazione all'aiuto di Stato notificato e a un eventuale ulteriore aiuto di Stato non notificato e ha invitato la Slovacchia a presentare osservazioni entro un mese.

(3) Con lettera del 20 luglio 2017, le autorità slovacche hanno presentato le proprie osservazioni in merito alla decisione della Commissione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.

(4) La decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([3]) l'8 dicembre 2017. La Commissione ha invitato altri interessati a presentare osservazioni entro un mese.

(5) L'unica osservazione che la Commissione ha ricevuto da altri interessati è stata presentata da JLR il 19 dicembre 2017. Il 17 gennaio 2018 la Commissione ha trasmesso le osservazioni alla Slovacchia. Le osservazioni della Slovacchia in merito alla comunicazione di JLR sono state registrate il 5 febbraio 2018.

(6) Il 9 e il 23 febbraio 2018 la Commissione ha inviato richieste di informazioni a cui la Slovacchia ha risposto il 9 marzo, il 12 e il 18 aprile 2018. L'11 giugno 2018 la Commissione ha inviato un'ulteriore richiesta di informazioni alla Slovacchia a cui quest'ultima ha risposto il 3 luglio 2018.

(7) Il 10 ottobre 2017, il 27 novembre 2017 e il 1º marzo 2018 si sono tenute riunioni tra i servizi della Commissione e le autorità slovacche.

([1]) GU C 422 dell'8.12.2017, pag. 21.
([2]) Come ulteriormente definito alla sezione 2.3 della presente decisione.
([3]) Cfr. nota a piè di pagina 1.

(8) La Commissione ha ricevuto una lettera di JLR datata 14 maggio 2018 a cui ha risposto con lettera del 22 maggio 2018. Il 2 luglio 2018 la Commissione ha ricevuto ulteriori informazioni da JLR.

(9) Con lettera del 3 luglio 2018, la Slovacchia ha convenuto che la presente decisione sarebbe stata adottata e comunicata alla Slovacchia in inglese.

(10) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi in merito sia alla compatibilità dell'aiuto notificato sia all'eventuale ulteriore aiuto non notificato. In considerazione del fatto che l'eventuale ulteriore aiuto non notificato potrebbe aver avuto un impatto sulla compatibilità dell'aiuto notificato, in particolare sulla proporzionalità e relativamente a un effetto negativo evidente, nella presente decisione la Commissione valuta in primo luogo l'esistenza di un ulteriore aiuto non notificato. Tale valutazione è essenziale nel definire l'ambito di applicazione della valutazione della compatibilità.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Obiettivo dell'aiuto

(11) Le autorità slovacche intendono promuovere lo sviluppo regionale fornendo un aiuto all'investimento a finalità regionale a favore della grande impresa JLR per la costruzione e l'allestimento di una struttura produttiva di veicoli in alluminio del segmento «premium» a Nitra, situata nella regione di Nitra in Slovacchia, zona ammissibile a ricevere aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, con un massimale standard di aiuto a finalità regionale del 25 % in base alla carta degli aiuti a finalità regionale della Slovacchia per il periodo compreso tra il 1º luglio 2014 e il 31 dicembre 2020 ([4]).

2.2. Il progetto notificato

(12) L'obiettivo del progetto di investimento, che comporta costi di investimento ammissibili proposti del valore nominale di 1 406 621 000 EUR (valore corrente di 1 369 295 298 EUR ([5])), è la realizzazione di un nuovo stabilimento per la produzione di auto con una capacità annua di 150 000 veicoli del «segmento D SUV premium» ([6]). L'investimento, avviato nel dicembre 2015 e destinato a completarsi nel 2020, è effettuato in un parco industriale in costruzione, il Parco strategico di Nitra («NSP»), su un terreno che, al momento della creazione dell'NSP l'8 luglio 2015, era ancora prevalentemente terreno agricolo di proprietà privata. Si prevede che il progetto crei 2 834 nuovi posti di lavoro diretti.

(13) La portata del progetto di investimento notificato, proposto alle autorità slovacche nella domanda formale di aiuto del 24 novembre 2015, fa riferimento a una capacità produttiva di 150 000 veicoli l'anno. La portata del progetto di investimento, inizialmente proposta nel progetto di domanda di aiuto di JLR presentato alle autorità slovacche il 25 giugno 2015, faceva riferimento a un investimento con una capacità produttiva annua di 300 000 veicoli che doveva essere attuato in due fasi e prevedeva la produzione di altri due modelli ancora da decidere. La Slovacchia ha spiegato che nell'autunno del 2015 JLR ha deciso di ridurre la portata iniziale del progetto a un impianto avente una capacità produttiva notificata di 150 000 veicoli l'anno. Il prodotto da fabbricare nella fase 2 presso il sito non era ancora noto all'epoca e non era ancora presente alcun impegno in merito all'estensione prevista dell'investimento alla fase 2.

2.3. Il beneficiario

(14) Il beneficiario dell'aiuto di Stato è Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. Secondo quanto descritto nella decisione di avvio, Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. è per l'85 % di proprietà di Jaguar Land Rover Limited e per il 15 % di proprietà di Jaguar Land Rover Holdings Limited. Jaguar Land Rover Limited è di proprietà esclusiva di Jaguar Land Rover Holdings Limited, che a sua volta appartiene interamente a Jaguar Land Rover Automotive plc. La controllante diretta di Jaguar Land Rover Automotive plc è Tata Motors Limited India («Tata Motors»). Le principali attività di Tata Motors sono la fabbricazione e la vendita di autovetture, veicoli commerciali, autobus e pullman. Nella presente decisione il termine JLR non comprende Tata Motors.

([4]) SA.37447 (N/2013) (GU C 210 del 4.7.2014, pag. 4).

([5]) I valori correnti nella presente decisione sono calcolati sulla base di un tasso di attualizzazione dell'1,17 %, applicabile al momento della presentazione della specifica domanda di aiuto, ossia il 24 novembre 2015. I valori correnti sono attualizzati all'esercizio finanziario del Regno Unito 2015/2016, che rappresenta la data prevista di aggiudicazione dell'appalto. JLR utilizza l'esercizio finanziario del Regno Unito decorrente dal 1º aprile al 31 marzo.

([6]) Produzione prevista del nuovo Land Rover Discovery, noto come […] (*), e di […], noto come […].
(*) *Segreto commerciale*

(15) Le autorità slovacche hanno confermato e fornito informazioni in base alle quali la Commissione ha verificato che JLR e la sua impresa madre Tata Motors non costituiscono imprese in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà ([7]).

2.4. **Importo e intensità dell'aiuto**

2.4.1. *L'aiuto notificato*

(16) La sovvenzione diretta notificata del valore nominale di 129 812 750 EUR o del valore corrente di 125 046 543 EUR ([8]) fa riferimento alla spesa ammissibile del valore corrente di 1 369 295 298 EUR di cui al considerando 12 e corrisponde pertanto a un'intensità di aiuto pari al 9,13 %. L'aiuto all'investimento a finalità regionale notificato deve essere concesso a titolo del bilancio nazionale.

2.4.2. *L'eventuale ulteriore aiuto non notificato*

(17) Nella sezione 3.1.2 della decisione di avvio, la Commissione ha ritenuto che la Slovacchia potesse aver concesso, oltre all'aiuto notificato, un aiuto illegale sotto forma di sviluppo infrastrutturale, ivi compresa la vendita di terreni a un prezzo inferiore a quello di mercato, nell'NSP e un'esenzione dall'obbligo di pagamento di una tassa per la trasformazione dei terreni agricoli. Il soggetto considerato responsabile dalle autorità slovacche della realizzazione dell'NSP è la MH Invest («MHI»), una società interamente statale, controllata, amministrata e finanziata dal ministero dei Trasporti, delle costruzioni e dello sviluppo regionale della Slovacchia. La MHI è il proprietario iniziale dei siti dell'NSP. Le autorità slovacche, mediante l'affidamento della MHI a terzi, stanno effettuando i lavori sull'NSP, ossia lavori preparatori di bonifica dei terreni, lavori relativi alle utenze, collegamenti stradali e ferroviari, protezione contro le inondazioni e lavori di gestione delle acque sotterranee. Železnice sloveskej republiky («Ferrovie slovacche»), anch'esse società interamente statale, stanno costruendo un terminale di trasporto multimodale all'interno dell'NSP. Il costo totale di tali opere e del suddetto terminale è stimato a circa 500 milioni di EUR.

(18) Come indicato alla sezione 3.1.3 della decisione di avvio, una delle modifiche del regolamento 58 del governo della Repubblica slovacca del 13 marzo 2013 sulle tasse per l'espropriazione e l'impegno non autorizzato dei terreni agricoli ([9]) ha introdotto la cosiddetta esenzione H dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli, che si applica ai terreni acquistati da società interamente statali che costruiscono parchi industriali strategici riconosciuti come «investimenti significativi» ai sensi della legge n. 175/1999 ([10]) sugli investimenti significativi («legge sugli investimenti significativi»). L'esenzione H è entrata in vigore il 31 ottobre 2015. L'8 luglio 2015 l'NSP è stato riconosciuto come «investimento significativo».

(19) Le eventuali ulteriori misure di aiuto non notificate devono essere concesse a titolo del bilancio nazionale.

2.5. **Durata**

(20) La misura notificata deve essere corrisposta tra il 2017 e il 2021. Si prevede che il beneficiario trarrà vantaggio dalle altre misure che possono essere considerate aiuto non notificato a partire dal momento del contratto di acquisto per quanto riguarda il terreno acquistato da JLR e l'eventuale esenzione dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli e a partire dal momento dello sviluppo infrastrutturale per le infrastrutture al di fuori dei confini dei 185 ettari acquistati da JLR dalle autorità slovacche («sito JLR»).

3. **MOTIVAZIONE DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO**

(21) Il 24 maggio 2017 la Commissione ha avviato un procedimento d'indagine formale e non ha potuto escludere che JLR stesse ricevendo, oltre all'aiuto notificato, un aiuto non notificato sotto forma di sviluppo infrastrutturale, ivi compresa la vendita di terreni a un prezzo inferiore a quello di mercato, nell'NSP e un'esenzione dall'obbligo di pagamento di una tassa per la trasformazione dei terreni agricoli. La valutazione sottostante ha tenuto conto sia delle misure notificate sia delle eventuali ulteriori misure di aiuto non notificate.

([7]) GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1.
([8]) In base a un tasso di attualizzazione dell'1,17 % di cui alla nota a piè di pagina 5.
([9]) http://www.zakonypreludi.sk/zz/2013-58.
([10]) Legge n. 175/1999 del 29 giugno 1999 su determinate misure relative alla preparazione di investimenti significativi e sulla modifica di talune leggi.

3.1. **L'eventuale ulteriore aiuto non notificato**

3.1.1. *Possibile aiuto sotto forma di sviluppo infrastrutturale, ivi compresa la cessione di terreni nell'NSP a un prezzo inferiore al valore di mercato*

(22) Secondo il parere della Commissione, era possibile che la vendita di terreni nell'NSP a JLR potesse aver determinato taluni vantaggi eventualmente considerati come ulteriore aiuto di Stato.

(23) La MHI, diventando così il proprietario iniziale del futuro sito dell'NSP, al 31 dicembre 2016 aveva già sostenuto una spesa di 75 milioni di EUR per l'acquisto dei terreni nell'NSP su cui sarebbe stato realizzato il progetto notificato di JLR. Inoltre, la società stava sostenendo ulteriori spese rilevanti per le opere di urbanizzazione del sito. Allo stesso tempo, il contributo di JLR in relazione all'acquisto del proprio sito risultava essere solo una minima parte delle spese corrispondenti di acquisto e di urbanizzazione. Vista la differenza tra il costo sostenuto dalla Slovacchia per l'acquisto del fondo e le opere di urbanizzazione dell'NSP e il prezzo che sarebbe stato pagato da JLR per il terreno nell'NSP, si è posta la questione se la vendita del terreno dell'NSP a JLR abbia comportato un aiuto di Stato.

(24) Secondo la Slovacchia, l'urbanizzazione dell'NSP non avrebbe potuto comportare un aiuto di Stato in quanto rientra tra gli obblighi di servizio pubblico per i motivi di cui al punto 17 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ([11]). Pertanto, secondo la Slovacchia, l'urbanizzazione dell'NSP non è un'attività economica e il suo finanziamento pubblico non costituisce aiuto di Stato. Inoltre, secondo la Slovacchia, JLR avrebbe pagato a prezzo di mercato il terreno acquistato nell'NSP, stabilito sulla base di valutazioni effettuate da esperti indipendenti.

(25) Tuttavia, la Commissione nutriva dubbi in merito al fatto che l'urbanizzazione dell'NSP rientrasse nella fattispecie di cui al punto 17 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, che si applica unicamente a misure che non riguardano infrastrutture riservate.

(26) La Commissione riteneva che gli accordi contrattuali tra la Slovacchia e il beneficiario avrebbero conferito a JLR pieni diritti di proprietà o diritti di opzione per un successivo acquisto della quasi totalità dei terreni nell'NSP utilizzabili a scopo commerciale.

(27) La Commissione ritiene che un'infrastruttura debba essere riservata se è costruita per un'impresa individuabile ex ante e adeguata alle sue esigenze specifiche ([12]). La Commissione riteneva in via preliminare che l'NSP potesse essere considerato un'infrastruttura riservata a JLR per i seguenti motivi: a) un'ampia porzione della superficie era riservata per contratto a JLR; b) il beneficiario potrebbe essere stato un'impresa individuabile ex ante; e c) l'NSP sembrava essere stato sviluppato in funzione delle esigenze specifiche del beneficiario.

(28) Pertanto, a parere della Commissione, se l'NSP costituisce un'infrastruttura riservata a JLR, l'impresa dovrebbe, in normali condizioni di mercato, farsi carico dei costi di urbanizzazione del sito, ad eccezione dei costi relativi agli elementi di natura effettivamente generale dell'infrastruttura, che dovrebbero essere individuati nella presente decisione.

(29) Anche supponendo che l'NSP non fosse un'infrastruttura riservata, il metodo utilizzato per stabilire il prezzo di mercato che doveva essere pagato da JLR ha sollevato dubbi. In particolare, la Commissione si chiedeva se il valore delle opere di urbanizzazione specifiche realizzate e finanziate dalla Slovacchia a diretto beneficio di JLR fosse tenuto adeguatamente in considerazione nelle valutazioni elaborate dagli esperti indipendenti e se JLR dovesse pagare una quota proporzionata dei costi di urbanizzazione dell'NSP, commisurata alla sua quota di proprietà del parco.

3.1.2. *Possibile aiuto sotto forma di esenzione dal pagamento di una tassa, la tassa per la trasformazione dei terreni agricoli, dovuta quando i terreni agricoli sono trasformati in terreni industriali*

(30) La Commissione riteneva che JLR potesse aver beneficiato di un vantaggio sotto forma di esenzione («esenzione H») da una tassa dovuta a norma del diritto slovacco in caso di conversione dei terreni agricoli in terreni industriali. Di fatto la Commissione non ha potuto escludere che, malgrado l'interposizione nell'operazione di una società statale il cui obiettivo consiste nell'acquistare il terreno agricolo da terzi, prepararlo per renderlo idoneo all'uso industriale, ivi compresi, tra l'altro, la bonifica dei terreni e l'accesso ai servizi di pubblica utilità, e rivenderlo all'investitore, vi possano essere stati motivi per ritenere che la misura fosse imputabile allo Stato slovacco e che conferisse al beneficiario un vantaggio selettivo. La Commissione ha ritenuto quindi che l'esenzione dalla tassa potesse aver costituito un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE a favore di JLR.

([11]) GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1.
([12]) Tale intesa è conforme all'articolo 2, punto 33, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

3.2. **Compatibilità dell'aiuto notificato**

3.2.1. *Introduzione*

(31) Sulla base dell'indagine preliminare, la Commissione non ha potuto stabilire la conformità dell'aiuto a finalità regionale notificato alle disposizioni degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 ([13]) («gli orientamenti»).

(32) In particolare, non ha potuto concludere che la misura di aiuto a finalità regionale notificata soddisfa i requisiti minimi degli orientamenti e ha pertanto espresso dubbi in merito a) all'ammissibilità di taluni elementi che apparentemente rientrano nei costi di investimento ammissibili; b) all'effetto di incentivazione dell'aiuto; c) alla proporzionalità dell'aiuto; d) alla sussistenza di un effetto negativo evidente sulla coesione dell'Unione; e e) alla sussistenza di un effetto negativo evidente sugli scambi, ai sensi del punto 119 degli orientamenti, per il fatto che il massimale di intensità dell'aiuto potrebbe essere superato. Inoltre, ha ritenuto che i possibili ulteriori elementi di aiuto nello sviluppo infrastrutturale e l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli potessero, in particolare, influenzare la proporzionalità dell'aiuto notificato e la conformità al massimale di intensità dell'aiuto.

3.2.2. *Ammissibilità dei «costi di accantonamento» come costo di investimento*

(33) La Commissione ha osservato che i costi ammissibili notificati comprendono una voce «accantonamento» (descritta come «spese eccessive impreviste») pari almeno a [60-85] milioni di GBP ([72-102] milioni di EUR ([14])). Ha espresso dubbi in merito all'ammissibilità dei «costi di accantonamento» ai fini dell'aiuto all'investimento a finalità regionale.

3.2.3. *Mancanza dell'effetto di incentivazione della sovvenzione notificata a titolo di aiuto a finalità regionale*

(34) La Commissione dubitava che l'aiuto a finalità regionale notificato avesse un effetto di incentivazione, ossia se fosse necessario per attrarre gli investimenti di JLR a Nitra. Non era convinta che la documentazione trasmessa della procedura di preparazione della decisione relativa all'ubicazione di JLR dimostrasse che il Messico avesse rappresentato uno scenario alternativo credibile all'epoca dell'adozione di tale decisione. In particolare, la Commissione ha osservato i riferimenti, da parte di JLR, ai piani di costruire due stabilimenti in diverse ubicazioni nei documenti relativi alla riunione fuori sede del gennaio 2015 dei membri del comitato esecutivo e le differenze del livello di valutazione dettagliata per i siti europei rispetto al Messico. L'alternativa del Messico sembrava inoltre registrare un ritardo significativo. La Commissione riteneva che l'effettiva ubicazione controfattuale con cui Nitra concorreva per il nuovo stabilimento di JLR avrebbe potuto essere non tanto il Messico quanto Jawor, in Polonia. L'esistenza di una notevole differenza nel valore attuale netto («VAN») tra il Messico e Nitra, compensata solo in parte dall'aiuto a finalità regionale notificato, era un ulteriore elemento che metteva in dubbio l'effetto di incentivazione dell'aiuto. Pertanto, la Commissione non ha potuto escludere che le considerazioni strategiche di JLR di preferire Nitra al Messico siano state decisive per la scelta di Nitra, vale a dire l'investimento sarebbe stato effettuato a Nitra anche senza l'aiuto notificato del valore corrente di 125 milioni di EUR, o almeno con un importo inferiore. Le considerazioni strategiche di JLR erano: a) la distanza dalla sede centrale di JLR; b) ritardi nella tempistica; c) rischi di calamità naturali in Messico dovuti all'attività vulcanica; d) instabilità politica, efficacia dell'azione di governo e rischi di corruzione; e) considerazioni in merito al valore del marchio; e f) investimenti nell'Unione per tutelarsi dalla possibilità del recesso del Regno Unito dall'UE.

3.2.4. *Mancanza di proporzionalità*

(35) Visto che l'aiuto notificato è appena inferiore all'importo massimo di aiuto che può essere concesso per un investimento della dimensione specificata a Nitra, in base all'attuale carta degli aiuti a finalità regionale della Slovacchia («importo di aiuto corretto»), la Commissione dubitava che l'importo totale di aiuto fosse ancora proporzionato qualora JLR beneficiasse effettivamente di possibili ulteriori elementi di aiuto. Inoltre, la Commissione nutriva dubbi in merito al fatto che la soglia di proporzionalità di 413 milioni di EUR, ossia il divario in termini di redditività tra il Messico e la Slovacchia calcolato da JLR e pari a una delle due soglie di proporzionalità previste dagli orientamenti ([15]), non potesse «essere raggiunta a un livello di gran lunga inferiore».

([13]) GU C 209 del 23.7.2013, pag. 1.
([14]) Nella presente decisione è stato applicato un tasso di cambio GBP-EUR pari a 1:1,2 poiché era il tasso di pianificazione aziendale a lungo termine utilizzato da JLR.
([15]) L'altra è il massimale corretto di aiuti a finalità regionale.

3.2.5. *Effetti negativi evidenti: effetto anti-coesione*

(36) La Commissione nutriva dubbi in merito al fatto che l'alternativa del Messico fosse credibile e che l'ubicazione alternativa non fosse in realtà Jawor in Polonia. Secondo i calcoli interni della società, l'investimento sarebbe stato più redditizio a Jawor, che è una regione cui si applica lo stesso massimale di intensità degli aiuti di Stato che si applica a Nitra, ossia il 25 %. La Commissione riteneva quindi in via preliminare che, qualora l'alternativa del Messico risultasse non credibile e l'effettiva ubicazione controfattuale per Nitra fosse Jawor, non fosse possibile escludere che il pacchetto di aiuti fornito a JLR dalla Slovacchia avesse un effetto negativo evidente ai sensi del punto 121 degli orientamenti.

3.2.6. *Effetto negativo evidente sugli scambi: massimale di intensità di aiuto superato*

(37) Il valore corrente della sovvenzione notificata a titolo di aiuto a finalità regionale comporta a prima vista un'intensità di aiuto inferiore all'intensità di aiuto massima ammissibile per un investimento della dimensione specificata nella regione di Nitra. Tuttavia, ulteriori elementi di aiuto sotto forma di sviluppo infrastrutturale, ivi compresa la cessione di terreni a prezzi inferiori al valore di mercato o l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli o entrambe, aumenterebbero l'importo totale dell'aiuto al di sopra di detto livello di intensità di aiuto ammissibile e costituirebbero quindi un effetto negativo evidente sugli scambi ai sensi del punto 119 degli orientamenti. Visto che la Commissione non ha potuto escludere ulteriori elementi di aiuto, ha espresso dubbi in merito al fatto che la misura di aiuto generale non avesse determinato un effetto negativo evidente sugli scambi.

4. **OSSERVAZIONI DELLA SLOVACCHIA**

4.1. **Osservazioni della Slovacchia sull'eventuale ulteriore aiuto non notificato**

4.1.1. *Possibile aiuto sotto forma di sviluppo infrastrutturale, ivi compresa la cessione di terreni nell'NSP a un prezzo inferiore al valore di mercato*

(38) Le autorità slovacche ritengono che l'NSP non costituisca un'infrastruttura riservata a JLR per diversi motivi. Esse sostengono che i terreni che costituiscono l'NSP erano stati individuati per uso industriale molto prima che JLR avviasse la sua ricerca del sito e che precedentemente le autorità slovacche avevano offerto i terreni non edificati dell'NSP ad altri investitori. Inoltre, le autorità slovacche affermano che JLR non possiede l'NSP né dispone di una concessione o licenza esclusiva sull'NSP e che JLR non ha un controllo esclusivo di fatto sull'NSP. Esse sostengono, inoltre, che l'esistenza dell'NSP quale zona industriale sviluppata in tal senso è stata in effetti un fattore determinante nella decisione di JLR di preferire il sito di Nitra, e non viceversa, e che l'approccio delle autorità slovacche all'urbanizzazione dell'NSP è una normale pratica utilizzata dalla Slovacchia e da altri Stati membri per evitare sprechi nell'ambito della spesa pubblica, massimizzando al contempo lo sviluppo regionale.

(39) Le autorità slovacche hanno spiegato l'evoluzione storica che ha portato all'NSP. Il termine «parco strategico», e a sua volta il «Parco strategico di Nitra», è stato introdotto per la prima volta nella legge sugli investimenti significativi del 1999. L'NSP comprende una superficie di 704 ettari su cui le autorità slovacche hanno poteri espropriativi ai fini della realizzazione del parco strategico adiacente al parco industriale esistente di Nitra Nord ([16]). Nel complesso, i due parchi costituiscono la zona industriale integrata nota come Nitra Nord. L'NSP si estende in cinque comuni, ossia Nitra e Luzianky con piccole parti anche nel territorio di Cakajovce, Zbehy e Jelsovce.

(40) L'esigenza di urbanizzare i terreni industriali della regione di Nitra è stata individuata per la prima volta nel piano regolatore della regione di Nitra del 1998 ([17]). I comuni di Nitra e Luzianky sono stati individuati come possibili centri industriali.

(41) Al fine di incentivare lo sviluppo industriale, il governo slovacco ha riconosciuto la necessità di trovare un modo per affrontare la questione della frammentazione della proprietà fondiaria che rappresentava un ostacolo all'attrazione di grandi progetti di investimento. I terreni in Slovacchia sono estremamente frammentati a causa delle leggi storiche in materia di successione, per cui i figli ereditavano in parti uguali i terreni dei loro genitori. Ciò ha comportato un numero elevato di comproprietari di piccoli lotti frammentati di terreno. Pertanto, nel 1999 la Slovacchia ha promulgato la legge sugli investimenti significativi per disciplinare la procedura di rilascio dei certificati di investimenti significativi al fine di agevolare l'acquisto di terreni per la realizzazione di grandi progetti di investimento.

([16]) La decisione di avvio indicava al considerando 13 che l'NSP è ubicato accanto a un parco industriale già esistente di 29,7 ettari. Tali informazioni sembrano non essere corrette poiché il parco industriale di Nitra Nord è notevolmente più grande. Nella cartina commentata di cui all'allegato 7 dell'accordo di investimento una superficie di 27 ettari all'interno dell'NSP è colorata come «Parco industriale». Quest'area non coincide con il parco industriale di Nitra Nord.

([17]) Piano regolatore della regione di Nitra del 1998 n. 188 del 28 aprile 1998.

(42) L'esigenza di urbanizzazione dei terreni industriali è stata ulteriormente confermata nel 2003 quando il comune di Nitra è stato incluso in un elenco di siti raccomandati dallo studio per l'ubicazione dei parchi industriali nelle zone selezionate della Repubblica slovacca, riconosciuto dalla risoluzione del governo n. 690 del 16 luglio 2003. Lo studio riguardava una superficie di 231 ettari. Nel 2004 la regione di Nitra ha riservato all'uso industriale la zona in cui prevedeva di cambiare la destinazione d'uso dei terreni agricoli. Geograficamente, tale zona comprendeva il parco industriale di Nitra Nord nel sud e si estendeva al territorio meridionale e alla maggior parte del sito JLR. Sempre nel 2004 la risoluzione del governo 88/2004 ha attuato misure finanziarie per lo sviluppo regionale di Nitra e varie altre città in tutta la Slovacchia per consentire la costruzione dell'infrastruttura tecnica necessaria richiesta per attrarre investimenti. Nel 2006 il comune di Luzianky ha istituito il proprio piano regolatore del 2006, che ha riservato un territorio di 106 ettari ai fini dell'inserimento nella zona industriale Nitra Nord.

(43) Nel 2007 sono state costituite le prime società nel parco industriale di Nitra Nord. Sony, in seguito conosciuta come Foxconn, è diventata uno degli investitori di riferimento. Nel 2011 è stata promulgata una decisione di lottizzazione al fine di collegare l'autostrada R1 all'area della zona industriale.

(44) Il piano regolatore del 2012 della regione di Nitra ha confermato che la zona industriale Nitra Nord era «progettata come superficie idonea all'ubicazione di un parco industriale o di unità di produzione industriali. Tale superficie non [era] pienamente urbanizzata e [disponeva] di un potenziale di sviluppo». Il governo slovacco ha riconosciuto che occorreva adoperarsi maggiormente per superare l'ostacolo agli investimenti creato dalla frammentazione della proprietà fondiaria. Pertanto, nel 2013 la legge sugli investimenti significativi è stata modificata prevedendo disposizioni che consentivano di accelerare la procedura di esecuzione di un investimento significativo stabilendo una procedura più flessibile di rilascio di un certificato di investimento significativo e riducendo gli adempimenti burocratici della procedura.

(45) Nel 2014 il comune di Luzianky ha modificato il suo piano regolatore del 2006 per agevolare un'urbanizzazione pianificata nel dettaglio della sua parte di zona industriale, pari a 158 ettari, a seguito di un interesse potenziale da parte di un investitore industriale che ha infine deciso di investire altrove. Il piano regolatore di Luzianky del 2014 ha stabilito i piani dettagliati per gli sviluppi infrastrutturali al fine di preparare la zona all'uso industriale. Uno dei principi di base del concetto di sviluppo urbano proposto del sito era il collegamento funzionale e territoriale delle aree di sviluppo proposte al territorio del parco industriale di Nitra Nord. Il piano regolatore ha espressamente individuato i limiti e le esigenze di urbanizzazione del sito, ad esempio l'esigenza di collegamenti di trasporto, la zona di protezione delle linee ferroviarie, il corridoio biologico del fiume Nitra, la soluzione per il livello elevato di acque sotterrane, la necessità di costruire bacini di contenimento e stazioni di pompaggio, la necessità di garantire la fornitura di acqua potabile, la rete fognaria pubblica, la protezione dall'acqua piovana, la presenza di condotte ad alta pressione e il collegamento alla rete telefonica.

(46) Il 27 maggio 2015 il governo slovacco ha avviato una nuova iniziativa legislativa per stabilire i presupposti indispensabili per la creazione dei cosiddetti parchi industriali e tecnologici strategici da parte di un'impresa interamente controllata dallo Stato e responsabile della preparazione del sito, ivi compresa la costruzione dell'infrastruttura necessaria. Tale iniziativa ha prodotto l'emendamento 154/2015 del 30 giugno 2015 alla legge sugli investimenti significativi. Al contempo, è stata proposta una modifica del regolamento 58 ([18]) secondo quanto indicato al considerando 10 della decisione di avvio. L'8 luglio 2015 ([19]) il governo slovacco ha rilasciato un certificato di investimento significativo per costruire l'NSP.

(47) Visto che le autorità slovacche avevano stabilito disposizioni in merito alla zonizzazione industriale, disponevano di una strategia di sviluppo industriale già parzialmente attuata tramite il parco industriale di Nitra Nord, avevano elaborato piani territoriali dettagliati per l'urbanizzazione del resto della zona e avevano offerto terreni edificabili ad altri investitori, ritengono che non sia possibile sostenere che l'NSP sia urbanizzato per JLR quale impresa individuabile ex ante. Inoltre, le autorità slovacche hanno sottolineato che ogni singolo passo dell'evoluzione storica verso l'urbanizzazione dell'NSP era stato intrapreso prima della decisione da parte di JLR relativa all'ubicazione del suo stabilimento e molto prima del suo impegno contrattuale a favore del sito di Nitra.

(48) Le autorità slovacche hanno fatto riferimento a vari documenti di JLR che dimostrano che i piani preesistenti per l'urbanizzazione dell'NSP, unitamente a un parco industriale preesistente con una zona industriale adiacente destinata ad espandersi, sono stati considerati positivamente nella valutazione dell'ubicazione di JLR. Il 27 aprile 2015, ad esempio, Nitra era al terzo posto, ma uno dei fattori positivi consisteva nel fatto che si trattava di un «sito su un insediamento industriale costituito».

(49) Inoltre, le autorità slovacche hanno spiegato che il sito JLR e le relative opere non erano adatti alle esigenze specifiche di JLR.

([18]) Regolamento 58 del governo della Repubblica slovacca del 13 marzo 2013 sulle tasse per l'espropriazione e l'impegno non autorizzato dei terreni agricoli.

([19]) Risoluzione del governo 401/2015 dell'8 luglio 2015.

(50) Il riferimento ai diritti di vigilanza nell'accordo di investimento firmato tra la Slovacchia e JLR l'11 dicembre 2015 («accordo di investimento») riguarda unicamente il completamento dei lavori di bonifica dei terreni. La MHI deve completare determinati lavori per assicurare che i terreni rispettino la norma concordata tra la MHI e JLR e su cui si basava il prezzo di vendita. Secondo le autorità slovacche, tali diritti di vigilanza erano dettati da preoccupazioni inerenti alla normale gestione del progetto anziché da specifiche di sviluppo aziendale. La MHI non è tenuta a prendere in considerazione l'eventuale riscontro di JLR, ma deve solo chiedere riscontri sui disegni di progettazione e sulle specifiche concernenti i lavori di bonifica del sito per il sito JLR. Le sue funzioni non comprendono il controllo ex post sull'esecuzione dei lavori.

(51) Le autorità slovacche hanno inoltre chiarito la natura delle opere infrastrutturali connesse all'NSP. Come nei progetti precedenti relativi allo sviluppo pubblico di parchi industriali, tali lavori intendevano fornire a tutte le società ubicate nel parco servizi infrastrutturali, compreso l'accesso ai servizi di pubblica utilità e collegamenti stradali/ferroviari. Le opere infrastrutturali comprendono i seguenti elementi:

a) i lavori preparatori di bonifica dei terreni, del valore di 221 milioni di EUR, si limitano ai lavori di urbanizzazione ordinaria necessari per rendere edificabili i terreni pubblici. Tutti i lavori che vanno oltre l'urbanizzazione ordinaria sono pagati da JLR e sono elencati nell'accordo di investimento. Essi contengono elementi quali strade interne o fondamenta supplementari necessarie per sopportare i carichi specifici delle strutture degli edifici di JLR;

b) le opere infrastrutturali connesse ai servizi di pubblica utilità, del valore di 11,28 milioni di EUR, devono assicurare che il sito o i siti industriali all'interno del parco siano connessi alle utenze. I servizi di pubblica utilità arrivano fino ai punti di accesso al sito o ai siti. Le infrastrutture relative ai servizi di pubblica utilità all'interno dei confini del sito JLR sono pagate da quest'ultimo, che paga un prezzo di mercato per accedere ai servizi di pubblica utilità. All'NSP non si applicano norme specifiche diverse da quelle che si applicano alle aree urbane più ampie. JLR deve pagare tutte le tariffe di collegamento e distribuzione relative al sito JLR che sarebbero normalmente corrisposte, in conformità delle tariffe stabilite dall'Ufficio regolamentare per le industrie di rete ([20]). JLR non ha beneficiate di esenzioni;

c) le infrastrutture stradali del valore di 185,9 milioni di EUR, tra cui collegamento autostradale, strade pubbliche locali, rete stradale e parcheggio pubblico in tutto il parco, caserma dei vigili del fuoco, stazione di polizia e impianto di manutenzione della rete stradale. Le infrastrutture stradali servono tutte le imprese della zona industriale di Nitra Nord, costituita dall'NSP e dal parco industriale di Nitra Nord, nonché della regione più ampia. Nessuna delle strade è ad uso esclusivo di JLR o costruita secondo le sue specifiche. I lavori stradali si limitano all'urbanizzazione ordinaria;

d) le caratteristiche geografiche della zona richiedevano un sistema di protezione contro le inondazioni e la gestione delle acque sotterranee per un valore di 25 milioni di EUR;

e) il terminale di trasporto multimodale Luzianky del valore di 51,85 milioni di EUR in fase di costruzione, gestito e finanziato dalle Ferrovie slovacche con risorse generate dalle loro attività commerciali, che sono considerate separatamente dalle loro attività non economiche finanziate con fondi pubblici. Il terminale di trasporto multimodale Luzianky consiste in tre parti funzionali: a) l'area di stoccaggio dei veicoli finiti che sarà collegata allo stabilimento di produzione di JLR, da un lato, e direttamente al sito di distribuzione ferroviaria in uscita, dall'altro. La locazione dell'area di stoccaggio deve costituire il servizio essenziale fornito. JLR si sta adoperando per l'esclusività contrattuale in merito all'area di stoccaggio; b) la struttura di distribuzione ferroviaria in uscita è finalizzata a caricare i prodotti finiti sulle automotrici ferroviarie. JLR non disporrà dell'esclusiva contrattuale su tale parte del terminale; e c) lo snodo di trasbordo dei container. I lavori sullo snodo di trasbordo dei container non sono ancora iniziati perché le Ferrovie slovacche stanno tuttora esaminando la potenziale domanda e redditività dell'investimento, che sarebbe aperto a qualsiasi utente a condizioni di mercato. Le Ferrovie slovacche stanno negoziando con JLR i corrispettivi per l'accesso, definiti anche tariffe di utenza, che consentiranno loro di generare un rendimento sul capitale impiegato nonché di coprire i costi variabili. Le tariffe di utenza sono calcolate su un periodo di 30 anni su base commerciale, utilizzando il metodo VAN, e coprono tutti i relativi costi di investimento, costi operativi e costi per gli investimenti in lavori di ristrutturazione. Le tariffe sono orientate al mercato e dovrebbero garantire un adeguato rendimento sul capitale investito, ossia il […] di tasso interno di rendimento e un VAN pari a […] milioni di EUR.

([20]) Úrad pre reguláciu sieťových odvetví.

(52) Le autorità slovacche hanno inoltre chiarito la parte dell'NSP che sarà occupata da JLR:

a) le autorità slovacche hanno prima spiegato che, a seguito della decisione di avvio, JLR ha rinunciato ad alcuni dei suoi diritti. A norma della clausola 4.10 dell'accordo di investimento, la MHI era tenuta a concedere a JLR la possibilità di acquistare tutto il territorio meridionale o parte di esso entro 12 mesi dall'esecuzione del contratto di acquisto del sito JLR. Il 29 giugno 2017 JLR ha rinunciato a tale possibilità sul territorio meridionale, prima della firma dell'accordo di acquisto del sito JLR il 12 dicembre 2017. Le autorità slovacche hanno informato la Commissione del fatto che tutto il territorio meridionale sarà di proprietà di altre imprese, ad esempio Gestamp e Prologis;

b) la clausola 4.9 dell'accordo di investimento ha concesso a JLR il diritto di primo rifiuto di acquistare tutto il territorio settentrionale o parte di esso, valido per 20 anni dalla data di esecuzione del contratto di acquisto del sito JLR. Il 25 agosto 2017 JLR ha rinunciato a tale diritto su 40,1 ettari dei 69 ettari totali del territorio settentrionale. Qualsiasi terreno deve essere acquistato al prezzo di mercato alla data di acquisto del terreno, che dovrà essere definito da esperti indipendenti;

c) per quanto riguarda la clausola 4.2, lettera b), punto ii), dell'accordo di investimento, in base al quale la Slovacchia si impegna, su richiesta scritta di JLR entro 10 anni dalla firma del contratto di acquisto del sito JLR, a «provvedere affinché il parco strategico sia esteso in modo da includere il territorio in espansione», le autorità slovacche hanno spiegato che tale clausola riflette solo una promessa politica della Slovacchia di acquistare i terreni e di concedere a JLR la possibilità di acquistare tale parte di terreno in un momento futuro e a condizioni, tra cui il prezzo, ancora da negoziare.

(53) Le autorità slovacche ritengono che nessuno dei diritti creati dal contratto di investimento in merito al territorio meridionale, al territorio settentrionale o al territorio in espansione conferisca a JLR alcun controllo sui terreni. Pertanto, il sito JLR dispone solo di una superficie di 185 ettari, che costituisce il 26 % della superficie totale dell'NSP o il 55 % della superficie utilizzabile a scopo commerciale, in considerazione del fatto che 366 ettari dell'NSP sono terreni tecnici.

(54) Come illustrato dalle autorità slovacche, il prezzo che JLR deve pagare per l'acquisto del sito JLR è stato stabilito sulla base di valutazioni indipendenti effettuate da tre esperti, ossia […], […] e CB Richard Ellis. Tali esperti hanno stimato il prezzo di mercato conformemente alla comunicazione della Commissione relativa agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità ([21]), che rappresentava i relativi orientamenti della Commissione applicabili al momento delle valutazioni. Le autorità slovacche hanno inoltre chiarito che la relazione di CB Richard Ellis presentata alla Commissione durante la procedura di notifica è stata trasmessa erroneamente poiché non costituisce una relazione sulla valutazione del sito, ma una distinta analisi di mercato.

(55) Tutte le valutazioni sono state effettuate in base al fatto che i terreni saranno venduti già «pronti a essere edificati», ossia bonificati e adibiti ad uso industriale. Le autorità slovacche concludono pertanto che le stime del prezzo di mercato comprendono il valore dei lavori di bonifica. Il prezzo di acquisto finale pari a 15,83 EUR al metro quadro è stato fissato come media delle tre valutazioni indipendenti rispettivamente di 15 EUR, 15,5 EUR e 17 EUR al metro quadro. L'accordo di investimento impone a JLR di pagare separatamente eventuali lavori personalizzati che vanno oltre le specifiche standard per i terreni «pronti a essere edificati».

4.1.2. *Possibile aiuto sotto forma di esenzione dal pagamento di una tassa, la tassa per la trasformazione dei terreni agricoli, dovuta quando i terreni agricoli sono trasformati in terreni industriali*

(56) Le autorità slovacche hanno spiegato che l'esenzione H rappresenta un'esenzione dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli che si applica ai terreni acquistati da società totalmente statali, in questo caso la MHI, ai fini dell'urbanizzazione di un parco industriale riconosciuto come «investimento significativo». Pertanto, l'esenzione H si applica esclusivamente all'urbanizzazione di terreni pubblici da parte delle autorità pubbliche. L'obiettivo consiste nel rimuovere l'onere amministrativo derivante dai trasferimenti finanziari intra-statali. Senza l'esenzione, la MHI in qualità di proprietario e promotore dei terreni nell'NSP avrebbe dovuto pagare la tassa per la trasformazione dei terreni agricoli subito dopo la trasformazione del sito in terreno industriale. Quale proprietario e promotore del sito, la MHI era incaricata di creare un'infrastruttura e cambiare la destinazione d'uso dei terreni al fine di renderli «pronti a essere edificati» e quindi venderli agli investitori, tra cui JLR. Nessuna tassa era dovuta da JLR che, come concordato nel quadro dell'accordo di investimento, avrebbe acquistato il terreno solo dopo la sua conversione a terreno industriale. Le autorità slovacche hanno spiegato che il riferimento in un documento interno di JLR indicante che quest'ultimo beneficiava di un'esenzione dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli si basava sull'errata interpretazione da parte dell'autore del documento che la tassa era dovuta da JLR. Hanno inoltre informato la Commissione che l'importo totale delle tasse per la conversione di tutti i terreni agricoli ubicati nell'area del futuro NSP in terreni idonei all'uso industriale che sarebbe diventato esigibile in assenza dell'esenzione H sarebbe stato pari a circa 30 milioni di EUR, di cui solo circa 8 milioni di EUR si sarebbero riferiti al sito JLR.

([21]) GU C 209 del 10.7.1997, pag. 3.

4.2. **Osservazioni della Slovacchia sulla compatibilità dell'aiuto notificato**

4.2.1. *Ammissibilità dei «costi di accantonamento» come costo di investimento*

(57) Le autorità slovacche hanno confermato le voci dei costi ammissibili elencate alla tabella 1 della decisione di avvio. I costi di investimento ammissibili proposti ammontavano a 1 406 620 591 EUR in valore nominale, equivalenti a 1 369 295 298 EUR in valore corrente. La presentazione nella documentazione di JLR del 18 novembre 2015 che faceva riferimento ai costi di accantonamento è stata realizzata a scopi di analisi finanziaria e non comprendeva i costi di accantonamento al di fuori delle voci dei costi ammissibili elencate alla tabella 1 della decisione di avvio. Tali voci dei costi ammissibili riflettevano i costi anticipati al momento della domanda di aiuto e comprendono un importo dell'accantonamento per ciascuna delle voci dei costi ammissibili, nell'ambito di un approccio prudente di stima dei costi. Le autorità slovacche considerano pertanto ammissibile l'intero importo di 1 406 620 591 EUR in valore nominale.

4.2.2. *Mancanza dell'effetto di incentivazione della sovvenzione notificata a titolo di aiuto a finalità regionale*

(58) La Slovacchia ritiene di aver effettuato un controllo adeguato della credibilità dello scenario controfattuale ed è del parere che i dubbi della Commissione siano infondati, poiché il Messico era un'ubicazione alternativa credibile allo stabilimento nell'Unione. Secondo la Slovacchia, nella primavera del 2015 il Messico era ancora una possibile ubicazione per gli investimenti pianificati e non era considerato un sito per un ulteriore investimento parallelo. Pertanto, l'aiuto di Stato offerto dalla Slovacchia era necessario per trasferire l'investimento di JLR in Slovacchia.

(59) La Slovacchia sottolinea che il Messico rappresentava un'ubicazione alternativa credibile per tre motivi:

a) quando JLR ha elaborato la sua decisione relativa all'ubicazione, molti produttori di automobili, ivi compresi gli OEM del segmento premium, già operavano in Messico, o realizzavano investimenti in tale paese. Vari costruttori di automobili hanno iniziato ad investire in Messico dopo l'adozione della decisione di JLR relativa all'ubicazione. In particolare, sia VW che Audi dispongono di stabilimenti a Puebla e si può pertanto prevedere che abbiano affrontato gli stessi rischi qualitativi individuati da JLR. Tali rischi non avevano influenzato le decisioni di VW/Audi relative all'ubicazione a favore di Puebla;

b) JLR ha reso disponibile molti documenti recenti provenienti da varie fonti che dimostrano che il Messico è stato considerato in maniera approfondita e che era stata effettuata una completa analisi finanziaria confrontando il Messico alla Slovacchia. Il Messico era già stato individuato come la sede più promettente nell'America settentrionale alla fine del gennaio 2015 nel contesto dello studio di fattibilità Oak. Dopo un ampio lavoro di ricerca in cui sono stati messi a confronto diversi siti in Messico, Puebla è stata scelta in seno al Consiglio strategico del 27 aprile 2015 come l'alternativa preferita non situata nell'Unione grazie alla sua vicinanza a porti, a tariffe favorevoli, a una consolidata base di fornitori e a vantaggi relativi al mercato del lavoro. Poiché il processo di selezione europeo, lo studio di fattibilità Darwin, registrava ritardi, alcune riunioni e alcuni documenti si sono incentrati sull'esito del progetto Darwin e pertanto contengono meno dettagli sul Messico. In merito alla presentazione del 10 luglio 2015, la Slovacchia ha commentato che il minor numero di slide dedicate all'alternativa Oak può essere spiegato dal contesto della riunione e dalla misura in cui i presenti avevano già acquisito informazioni sul Messico e su Puebla. Al fine di formulare la raccomandazione di luglio della riunione del forum sulla globalizzazione in merito all'ubicazione, JLR ha calcolato modelli finanziari dettagliati confrontando i costi relativi ai siti concorrenti. Tali calcoli finanziari sono stati effettuati su base analoga per entrambi i siti e sono stati corredati di una valutazione qualitativa dei pro e dei contro;

c) il Messico è stato l'alternativa alla Slovacchia presentata alle successive riunioni del consiglio di amministrazione di JLR ove è stata adottata la decisione relativa all'ubicazione.

(60) La Slovacchia ha fornito altri elementi di prova quali le presentazioni al consiglio di amministrazione, lo studio di fattibilità condotto per il Messico, le informazioni scambiate con le autorità messicane, le risultanze della visita in loco da parte dell'alta dirigenza nel giugno 2015 presso i siti selezionati a Puebla, durante la quale sono stati ulteriormente esaminati i fattori strategici qualitativi, e lo studio relativo al differenziale di costo controfattuale per i paesi dell'Europa centrale e orientale del 10 giugno 2015.

(61) Le autorità slovacche suggeriscono che i dubbi della Commissione si basano su comunicati stampa non accurati che sono chiaramente contraddetti dai recenti documenti interni di JLR che risalgono al periodo compreso tra il marzo e il luglio 2015. Le autorità slovacche hanno trasmesso numerosi elementi di prova secondo cui nella primavera del 2015 il Messico era ancora considerato un'alternativa possibile e non era stato escluso a favore di un'ubicazione nell'Unione. Tale prova deriva da una varietà di fonti e livelli diversi dell'organizzazione di JLR, vale a dire la sua alta dirigenza, i suoi gruppi di lavoro, i consulenti esterni e i funzionari governativi del Messico. I documenti elaborati nella fase di preparazione della visita a Puebla nel giugno 2015 e del relativo seguito da parte di una delegazione di JLR a livello dirigenziale rivestono particolare importanza. Il Messico è stato posto «in sospeso» solo quando JLR ha deciso di procedere con Nitra nell'estate del 2015.

(62) Lo studio di Ernst & Young dal titolo «Project Oak – Golden Site Report Out» risale al 20 marzo 2015 ed è stato utilizzato da JLR nella revisione della fattibilità dei siti selezionati in Messico. Il verbale della riunione del consiglio per lo sviluppo internazionale del 30 marzo 2015 afferma che «era stato convenuto che l'attuale lavoro di valutazione delle opzioni alternative in Turchia e Messico dovesse continuare». Il registro delle azioni e il verbale della riunione del Consiglio strategico del 27 aprile 2015 rilevano che «Puebla, in Messico, era stata approvata come alternativa non situata nell'UE». La panoramica del processo di filtraggio del Messico, presentata al forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015, conferma tale decisione riferendo l'11 maggio 2015 che «[gli Stati messicani di] H[…] e G[…] erano posti in sospeso e che Puebla era avanzata per indagini continue (sulla base dei siti H[…], A[…] e S[…])». H[…] era diventata «l'opzione preferita grazie alla sua vicinanza al porto, alla base di fornitori istituita e al mercato del lavoro». In occasione della riunione del forum sulla strategia di globalizzazione del 15 maggio 2015, la Slovacchia e la Polonia sono state selezionate nell'ambito del progetto Darwin unitamente al Messico nell'ambito del progetto Oak. Il 22 maggio 2015 JLR ha ricevuto la risposta ufficiale dello Stato di Puebla relativa a incentivi disponibili, rischio sistemico, accordi di restrizione per VW e tempistica. Il verbale e il registro delle azioni del consiglio per lo sviluppo internazionale del 1º giugno 2015 rilevano nella sezione relativa all'aggiornamento di Darwin che tra i punti di discussione fondamentali erano, tra l'altro, illustrati lo stato di avanzamento delle discussioni in Messico e i piani relativi a un'altra visita per valutare ulteriormente Puebla. La valutazione del flusso di cassa inclusa nella presentazione del 10 giugno 2015 dal titolo «*Project Darwin – counter-factual cost differential to CEE*» (Progetto Darwin: differenziale di costo controfattuale per i paesi dell'Europa centrale e orientale) mostra che l'analisi di JLR doveva confrontare MX rispetto a PL e MX rispetto a SK. La riunione del Consiglio strategico del 15 giugno 2015 incentrata sul progetto Darwin ha tuttavia presentato un punto di azione relativo allo «svolgimento della visita in Messico per discutere l'invito a presentare proposte sul sito di Puebla». Nella settimana del 15 giugno 2015 un gruppo condotto dal direttore della Global Business Expansion di JLR ha effettuato una visita allo Stato di Puebla, visitando i siti H[…] e A[…]. Il 25 giugno 2015 JLR ha confermato per iscritto al governatore dello Stato di Puebla che era stato selezionato H[…]. Le note elaborate per la riunione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 forniscono una sintesi delle risultanze della visita ai siti H[…] e A[…]. Da quanto risulta dal verbale di tale riunione del forum sulla globalizzazione, l'obiettivo della visita «era decidere in merito a un sito preferito dai progetti Darwin e Oak e far convergere il processo verso un accordo di investimento contrattualmente vincolante previsto per il 30 settembre. I siti in esame erano situati a Nitra (Slovacchia), Jawor (Polonia) e Puebla (Messico)». Il verbale osserva inoltre che «Nitra (il sito preferito dal processo Darwin) rispetto a Puebla (il sito preferito dal processo Oak) era illustrata in una posizione di notevole svantaggio in termini di costo». La presentazione preparata per tale riunione afferma che, «dopo aver tenuto conto dei fattori di rischio non quantificabili e delle altre considerazioni quantificabili, supponendo che sia attuato il livello di aiuto di Stato dell'UE in esame, si ritiene che ciò sia sufficiente per compensare il vantaggio in termini di costi del Messico e raccomandare di sospendere la candidatura di Puebla (MX)». Il verbale della riunione del consiglio di amministrazione di JLR del 3 agosto 2015 afferma che, «a seguito di un rigoroso processo di valutazione del sito, al decimo forum sulla globalizzazione di luglio è stato concordato che Nitra in Slovacchia dovrebbe essere caldeggiato come sito raccomandato, previa approvazione del consiglio di amministrazione». La presentazione di fondo alla riunione del consiglio di amministrazione di JLR ha descritto il «processo di selezione di un sito dai progetti Darwin e Oak».

(63) Le autorità slovacche hanno spiegato che JLR non ha presentato una domanda di aiuto ufficiale alle autorità messicane, perché in Messico non esiste alcun regime di aiuti di Stato. Tuttavia, JLR ha ricevuto informazioni dettagliate dal governo di Puebla su quali vantaggi potrebbero essere offerti se JLR decidesse di investire in quel sito.

(64) Le autorità slovacche affermano che gli investimenti in Messico non erano considerati un secondo investimento in aggiunta allo stabilimento nell'Unione. Esse suggeriscono che i dubbi della Commissione si basano su un unico documento di JLR effettivamente un po' fuorviante e affermano che il documento rappresenta in modo erroneo le discussioni della riunione fuori sede dei membri del comitato esecutivo del 21 gennaio 2015, ossia sei mesi

prima della decisione sull'ubicazione. Tale documento di JLR è stato comunque smentito da notevoli elementi di prova, presentati in una fase successiva, in cui le due ubicazioni venivano esaminate in quanto alternative. Le autorità spiegano inoltre che la capacità aggiuntiva derivante dal nuovo stabilimento (300 000 veicoli l'anno) già ammonta al 50 % della capacità di JLR. Non sarebbe realistico ipotizzare che JLR consideri la possibilità di investire contemporaneamente, o a breve/medio termine, in un secondo progetto della stessa portata.

(65) Le autorità slovacche hanno spiegato perché la relazione e la presentazione della riunione fuori sede del 21 gennaio 2015 dei membri del comitato esecutivo si riferisce alla costruzione di due stabilimenti. Secondo la Slovacchia, JLR ha sempre pianificato di avviare le operazioni nel nuovo stabilimento inizialmente con 150 000 veicoli l'anno, ossia la fase 1 dello stabilimento 1, e arrivare a 300 000 veicoli nel periodo [2020-2025], ossia la fase 2 dello stabilimento 1. Al momento della riunione del gennaio 2015, la domanda di veicoli JLR cresceva, tuttavia, in maniera così forte che i membri del comitato esecutivo hanno considerato brevemente anche la possibilità di costruire un secondo stabilimento in un'altra ubicazione entro cinque-dieci anni dal completamento dei lavori nel primo sito, in caso di domanda sufficiente. Tale sito futuro non è stato esaminato in dettaglio nella riunione in quanto tale decisione era ancora lontana. Le autorità slovacche hanno osservato che la dichiarazione nel verbale della riunione fuori sede, che suggeriva la necessità per JLR di due stabilimenti per soddisfare la domanda prevista, era il risultato della confusione tra le due fasi relative allo stabilimento 1 o del fatto che il verbale evidenziava in maniera eccessiva la discussione, in realtà limitata, relativa ad un eventuale secondo stabilimento da costruire in un più lontano futuro.

(66) Le autorità slovacche sottolineano che i documenti interni di JLR dimostrano costantemente la sua intenzione di investire in un'unica sede. Il verbale del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 riporta che il sito di Nitra è stato scelto rispetto al Messico come ubicazione preferita e che i due siti erano stati messi a confronto come alternative. JLR intendeva scegliere un solo sito affermando «di essere pronto a selezionare un paese dai progetti Darwin e Oak».

(67) I motivi strategici hanno svolto un ruolo importante nella decisione, ma l'aiuto era ancora necessario per spostare verso la Slovacchia la decisione relativa all'ubicazione. Le autorità slovacche affermano che non è corretto sostenere che l'aiuto di Stato offerto copre solo una parte «insignificante» del divario in termini di VAN, sulla base del parere della Commissione nella decisione di avvio secondo cui l'aiuto nominale ammontava al 47 % del divario in termini di VAN ([22]). I documenti interni di JLR indicano espressamente che la decisione relativa all'ubicazione è stata accuratamente equilibrata e dipendeva essenzialmente dalla concessione dell'aiuto di Stato. A tal fine, il verbale della riunione del consiglio di amministrazione di Tata del 18 settembre 2015 afferma che «scomponendo in fattori gli elementi qualitativi e di rischio, l'aiuto di Stato totale rivisto di [150-200] milioni di GBP ([23]) in contanti era sufficiente a continuare a far avanzare Nitra rispetto al Messico». Analogamente, la decisione di JLR del novembre 2015 di confermare Nitra come ubicazione dello stabilimento si basava sul «requisito di ricevere l'importo completo di aiuto di Stato». Come conseguenza, JLR ha insistito nel registrare nell'accordo di investimento il fatto che i propri obblighi di investimento erano subordinati al ricevimento del 100 % della sovvenzione a titolo di aiuto a finalità regionale.

(68) Inoltre, la Slovacchia ha rilevato che, in merito al rischio di ritardo della realizzazione in Messico, nel confronto finanziario si è tenuto conto espressamente di tale elemento, che è stato pertanto debitamente preso in considerazione. La Slovacchia ha fatto riferimento alla presentazione al forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 che affermava che «termini più lunghi per il lavoro n. 1 avevano anticipato in Messico […] un intervallo di 6-9 mesi illustrato in precedenza».

4.2.3. *Mancanza di proporzionalità*

(69) Le autorità slovacche affermano che a JLR non sono stati concessi ulteriori elementi di aiuto e ritengono quindi che l'aiuto sia proporzionato.

4.2.4. *Effetti negativi evidenti: effetto anti-coesione*

(70) Le autorità slovacche hanno messo in luce che l'aiuto della Slovacchia non presenta un effetto anti-coesione a danno della Polonia e hanno ricordato che «il 10 luglio il forum sulla globalizzazione ha determinato che Jawor (Polonia) non era un'ubicazione fattibile a causa di serie preoccupazioni in merito ai principi fondamentali del sito e alla sua realizzabilità. *La società ha pertanto dovuto scegliere tra Nitra (Slovacchia) e Puebla (Messico). La società ha selezionato la Slovacchia come l'ubicazione preferita e ha autorizzato uno studio approfondito di fattibilità. Il Messico è stato posto in sospeso*». Jawor è stata esclusa come alternativa a Nitra quando il 10 luglio 2015 è stata adottata una decisione sulla raccomandazione di ubicazione finale che doveva essere ratificata dal consiglio di amministrazione all'inizio di agosto 2015. I consigli di amministrazione di JLR e Tata Motors, nelle rispettive riunioni del 3 e del 7 agosto 2015, non hanno considerato Jawor come alternativa a Nitra.

([22]) Utilizzando le cifre come ha fatto la Commissione alla nota a piè di pagina 55 della decisione di avvio.
([23]) Corrispondente a un costo di investimento ammissibile di [1 700-2 100] milioni di GBP.

4.2.5. *Effetto negativo evidente sugli scambi: massimale di intensità di aiuto superato*

(71) Poiché ritengono che non sia stato concesso alcun aiuto oltre all'aiuto notificato, le autorità slovacche hanno respinto il dubbio sollevato dalla Commissione che sia stato superato il massimale di intensità dell'aiuto ammissibile e che pertanto l'aiuto abbia potuto avere un effetto negativo evidente sugli scambi.

5. **OSSERVAZIONI DI JLR**

5.1. **Introduzione**

(72) JLR sostiene le osservazioni delle autorità slovacche del 20 luglio 2017 e ha approfondito alcuni elementi particolari.

5.2. **Osservazioni di JLR sull'eventuale ulteriore aiuto non notificato**

(73) JLR ritiene che lo sforzo della Slovacchia di urbanizzare l'NSP fosse necessario per rendere il sito redditizio e interessante per gli investimenti. JLR era ben consapevole del fatto che non avrebbe beneficiato dell'infrastruttura in esclusiva e che avrebbe dovuto pagare normali corrispettivi o tasse per l'accesso e che avrebbe dovuto pagare un prezzo di mercato per i terreni che acquistava e sostenere i costi di qualsiasi caratteristica del sito non standard, introdotta in funzione delle esigenze specifiche della società.

(74) JLR insiste sul fatto che l'NSP e lo sviluppo infrastrutturale non sono destinati a JLR. Il fatto che i piani regolatori e gli atti legislativi risalgono agli anni '90 dimostra che i piani non erano elaborati unicamente in risposta all'interesse di JLR. Di contro, l'esistenza della zona del parco industriale di Nitra Nord e la disponibilità di piani approvati da molto tempo per urbanizzare ulteriormente la zona industriale sono fattori che hanno influenzato il processo decisionale di JLR a favore di Nitra. Tale influenza è comprovata dai documenti relativi alle decisioni interne di JLR che includono riferimenti in tal senso, ad esempio «l'ubicazione su un parco industriale urbanizzato con professionalità» ([24]), «la migliore assicurazione dovuta al livello di preparazione del sito e all'infrastruttura» ([25]) e «il sito in un parco industriale già esistente e con industrie adiacenti» ([26]).

(75) Inoltre, JLR fa notare di aver acquistato solo il 55 %, ossia 185 ettari su un totale di 338 ettari, della superficie dell'NSP utilizzabile a scopo commerciale e che i diritti di primo rifiuto o le possibilità di acquisto non offrono a JLR la capacità di occupare o controllare il terreno. JLR ricorda inoltre di aver, in parte, rinunciato al suo diritto di primo rifiuto per il territorio settentrionale il 25 agosto 2017 e di averlo mantenuto per una superficie di 28,5 ettari.

(76) JLR sostiene di aver pagato l'intero prezzo di mercato per il terreno acquistato «pronto a essere edificato», poiché il relativo prezzo era stato determinato indipendentemente da tre valutazioni di esperti e tali valutazioni fanno espressamente riferimento a terreni «pronti a essere edificati», ossia terreni che hanno beneficiato dei corrispondenti lavori generali di preparazione necessari a conseguire tale livello. JLR sottolinea inoltre di aver sostenuto i costi complessivi di tutti i lavori superiori a tale livello effettuati sulla base delle richieste specifiche di JLR. Il costo di tali lavori è quasi raddoppiato rispetto all'importo di 16,9 milioni di EUR inizialmente previsto a tal fine nell'accordo di investimento.

(77) JLR chiarisce inoltre che l'importo di 75 milioni di EUR, di cui al considerando 16 della decisione di avvio, non è il prezzo per cui la MHI ha acquistato il terreno del sito JLR da terzi, ma la spesa totale della MHI per gli acquisti di terreni nell'intero NSP.

(78) JLR sostiene inoltre di non aver beneficiato di alcuna esenzione dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli. JLR non ha acquistato terreni agricoli ma terreni industriali, e tutte e tre le valutazioni dei terreni utilizzate per determinare il prezzo di mercato si riferivano espressamente ai terreni con la caratteristica di essere pronti a essere edificati in zone industriali. JLR ammette che uno dei suoi documenti interni ha, di fatto, indicato un'esenzione dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli fino a [50-110] milioni di EUR, ma spiega che vi è stata un'errata comprensione da parte di un consulente, non basata sulle informazioni fornite dalle autorità slovacche.

([24]) Relazione del consiglio per lo sviluppo internazionale del 30 marzo 2015.
([25]) Relazione del consiglio per lo sviluppo internazionale del 1º giugno 2015.
([26]) Presentazione del Consiglio strategico del 15 giugno 2015.

5.3. **Osservazioni sulla compatibilità dell'aiuto notificato**

(79) JLR insiste sul fatto che l'aiuto di Stato a finalità regionale era una componente necessaria nel portare l'investimento a Nitra. JLR afferma di aver tenuto conto delle «considerazioni strategiche» unitamente alla possibilità di ricevere l'aiuto di Stato per compensare i costi aggiuntivi, ma sottolinea che tali considerazioni strategiche da sole, o con un importo inferiore di aiuti, sarebbero state insufficienti per adottare la decisione relativa all'ubicazione a favore di Nitra.

(80) JLR sottolinea che altri costruttori di veicoli hanno deciso di investire in Messico, sia prima che dopo aver preso la sua decisione relativa all'ubicazione. Gli investimenti da parte di altri costruttori di veicoli in Messico confermano la credibilità di quest'ultimo quale potenziale ubicazione per il progetto di investimento di JLR. Di fatto, JLR ha speso oltre 18 mesi per valutare l'opzione del Messico. Tale valutazione ha incluso la costituzione di una squadra di progetto, la fornitura di consulenti esterni, il dialogo con i funzionari del governo del Messico, nonché lo svolgimento di visite, anche da parte della più alta dirigenza nel gruppo Global Business Expansion di JLR.

(81) JLR sottolinea di aver considerato il Messico quale alternativa fattibile per tutto il processo decisionale, come dimostrato da molti documenti interni contemporanei presentati alla Commissione. JLR ritiene che i pareri contrari presentati in taluni comunicati stampa di cui alla decisione di avvio siano puramente speculativi e non riflettano il processo decisionale di JLR.

(82) Inoltre, JLR afferma che l'intento era investire in un sito unico e che la possibilità di investire allo stesso tempo, o nel prossimo futuro, in un secondo stabilimento in un località differente non è stata mai presa in considerazione. JLR ammette che il verbale della riunione fuori sede del 21 gennaio 2015 dei membri del comitato esecutivo si riferisce di fatto a uno stabilimento 2 poiché in tale riunione è stato ipotizzato, e pertanto registrato nel verbale, che qualora vi fosse stata una domanda sufficiente, JLR avrebbe potuto prendere in considerazione la costruzione di un altro stabilimento in un'altra sede entro un periodo compreso tra cinque e dieci anni dopo il completamento dell'investimento iniziale. JLR insiste, tuttavia, sul fatto che questa possibilità a lungo termine non è stata discussa in dettaglio né nei documenti che sono stati utilizzati nella riunione né nella riunione stessa. I documenti utilizzati nella riunione si riferiscono piuttosto alla fase 1 e alla fase 2 del progetto di investimento presso lo stesso sito, ossia alla strategia di JLR di avviare le operazioni con un obiettivo di produrre 150 000 veicoli l'anno nel 2018 per la prima fase (fase 1 dello stabilimento 1) e aumentare la capacità a 300 000 veicoli l'anno nel [2020-2025] (fase 2 dello stabilimento 1). JLR suggerisce inoltre che sarebbe inconcepibile creare parallelamente due stabilimenti aggiuntivi, uno nell'Unione e uno in America settentrionale, ciascuno con una capacità di 300 000 veicoli l'anno, visto che nell'esercizio finanziario 2014/2015 JLR aveva venduto solo 462 209 veicoli. Alla luce di tali dati, non vi è una base commercialmente razionale per ritenere che JLR possa aver inteso aumentare di 600 000 veicoli la sua capacità annua nel breve e medio termine.

(83) JLR sottolinea che il sito di Jawor in Polonia non era un'alternativa fattibile a Nitra o al Messico perché risentiva di problemi fondamentali, in particolare una strada che passava in mezzo al sito. Per tale motivo Jawor non è stata considerata dal consiglio di amministrazione un'alternativa potenziale a Nitra, come documentato dalla presentazione della riunione del consiglio di amministrazione del 18 novembre 2015.

6. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

6.1. **Introduzione**

(84) Nella presente sezione, la Commissione si incentrerà in primo luogo sulla questione se l'aiuto totale a JLR sia limitato all'aiuto notificato o se JLR benefici di ulteriori elementi di aiuto, in particolare la conformità al mercato del prezzo di vendita, opere infrastrutturali riservate/personalizzate finanziate con fondi pubblici e l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli. Dopo aver preso in considerazione la legittimità dell'aiuto, la Commissione elaborerà un parere definitivo sulla compatibilità dell'aiuto ricevuto.

6.2. **Esistenza dell'aiuto**

6.2.1. *La sovvenzione diretta notificata*

(85) Per i motivi di cui alla decisione di avvio, la Commissione ritiene che la sovvenzione diretta notificata costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE in considerazione del fatto che la sovvenzione è concessa tramite risorse statali, è selettiva, costituisce un vantaggio economico per JLR, incide probabilmente sugli scambi tra gli Stati membri e comporta o rischia di comportare distorsioni della concorrenza.

6.2.2. *L'eventuale ulteriore aiuto non notificato*

(86) Come indicato alla sezione 3.1, secondo il parere espresso dalla Commissione nella decisione di avvio era possibile che JLR potesse aver beneficiato di un ulteriore aiuto di Stato nel contesto dell'urbanizzazione dell'NSP e dell'acquisto del sito JLR. La Commissione ha esaminato tre modalità in cui l'operazione potrebbe aver comportato un ulteriore aiuto di Stato per JLR:

a) il considerando 118 della decisione di avvio affermava che, qualora l'NSP fosse stato considerato un'infrastruttura riservata a JLR, il corrispettivo versato da JLR per ottenere il diritto di proprietà dell'NSP ed altri diritti connessi all'NSP, in normali condizioni di mercato, avrebbe dovuto coprire i costi di sviluppo infrastrutturale sostenuti dallo Stato slovacco nella realizzazione dell'NSP, ad eccezione dei costi relativi allo sviluppo delle infrastrutture di natura effettivamente generale, i quali dovevano ancora essere definiti;

b) anche se si conclude che l'NSP nel complesso non è considerato un'infrastruttura riservata a JLR, la decisione di avvio si chiedeva se alcuni lavori effettuati dalla Slovacchia per urbanizzare e collegare il sito JLR non fossero progettati in particolare per rispondere alle esigenze specifiche di JLR e se il valore di tali lavori fosse opportunamente rispecchiato nelle valutazioni preparate dagli esperti indipendenti e nel prezzo definitivo pagato da JLR per i terreni e le infrastrutture pertinenti;

c) infine, la decisione di avvio ha inoltre indicato che l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli poteva essere considerata un'ulteriore misura di aiuto a favore di JLR.

6.2.2.1. L'interrogativo se l'NSP possa essere considerato un'infrastruttura riservata a JLR.

(87) Per concludere che JLR dovrebbe farsi carico dei costi complessivi dello sviluppo infrastrutturale sostenuti dallo Stato slovacco, devono essere rispettate contemporaneamente le due condizioni seguenti: a) l'NSP costituisce un'infrastruttura riservata, ossia JLR è considerata un'impresa individuabile ex ante e l'NSP è sviluppato in funzione delle esigenze di JLR; e b) i costi escludono i costi di natura effettivamente generale.

(88) La Commissione ritiene che le due condizioni di cui al considerando 87 non siano simultaneamente soddisfatte e pertanto i 704 ettari dell'NSP non sono considerati un'infrastruttura riservata a JLR. L'evoluzione storica della sua creazione, delineata dalle autorità slovacche e sintetizzata nella sezione 4.1.1 della presente decisione, chiarisce che l'NSP è stato giuridicamente istituito l'8 luglio 2015 mediante il certificato di investimento significativo sottostante che ha conferito alle autorità slovacche poteri espropriativi. La zonizzazione industriale dell'NSP è, tuttavia, iniziata ben prima che JLR mostrasse interesse per l'area e all'epoca già erano presenti piani concreti per l'ulteriore urbanizzazione della zona industriale di Nitra Nord. Ad esempio, nel 2014 erano già disponibili piani infrastrutturali dettagliati nell'ambito del piano regolatore di Luzianky. Inoltre, parte della zona industriale era già stata realizzata, tra l'altro tramite il parco industriale di Nitra Nord. In sostanza, l'NSP costituisce un'estensione del parco industriale di Nitra Nord. La Commissione decide pertanto che JLR non è considerato un'impresa individuabile ex ante per l'urbanizzazione dell'NSP in quanto tale.

(89) Inoltre, solo parte dell'NSP è acquistata da JLR. L'NSP consiste in terreni utilizzabili a scopo commerciale per la vendita a investitori come JLR e nei cosiddetti «terreni tecnici». I terreni tecnici coprono oltre la metà dell'NSP e sono necessari per le misure infrastrutturali che interessano l'intera zona industriale di Nitra Nord, compreso il parco industriale di Nitra Nord, e in una certa misura anche aree al di fuori dei suoi confini. I terreni tecnici ospitano, ad esempio, la tangenziale o la principale arteria di ingresso a Drazovce, nonché numerose zone di protezione richieste dalle caratteristiche geografiche che comprendono ad esempio protezione contro le inondazioni, ove le attività di costruzione sono limitate. Inoltre, la Slovacchia ha fornito informazioni che confermano che il terreno acquistato da JLR rappresenta solo il 26 % dell'NSP totale, il 55 % dell'NSP se si escludono i terreni tecnici, e che una serie di altre società sono già stabilite sull'NSP.

(90) La Commissione conclude pertanto che i 704 ettari dell'NSP in quanto tale non possono essere considerati un'infrastruttura riservata a JLR.

6.2.2.2. L'interrogativo se JLR abbia pagato il prezzo di mercato per i terreni e l'infrastruttura dell'NSP

(91) Come indicato al considerando 119 della decisione di avvio, anche laddove tutti i 704 ettari dell'NSP non possono essere considerati un'infrastruttura riservata a JLR, l'operazione può ancora comportare un aiuto di Stato a favore di JLR, a causa di talune misure di sviluppo infrastrutturale che possono essere state concepite per rispondere alle esigenze specifiche di JLR o perché i terreni possono essere stati venduti al di sotto del prezzo di mercato. La Commissione necessita pertanto di valutare le misure infrastrutturali e l'operazione di vendita dei terreni individualmente.

Misure infrastrutturali

(92) I costi delle infrastrutture a carico dello Stato slovacco di cui al considerando 51 si riferiscono alla bonifica dei terreni, alle infrastrutture stradali, alle utenze, alla protezione contro le inondazioni, alla gestione delle acque e al terminale di trasporto multimodale Luzianky.

(93) Nella decisione della Commissione SA.36346 — Germania — GRW land development scheme for industrial and commercial use [Regime di valorizzazione dei terreni (GRW) a fini industriali e commerciali] ([27]), la Commissione ha esaminato se il finanziamento pubblico dei lavori di valorizzazione dei terreni per la vendita futura a imprese industriali a condizioni di mercato costituisse un aiuto per il proprietario o l'investitore iniziale per effettuare la valorizzazione dei terreni. La Commissione ha riscontrato che preparare un terreno pubblico per la costruzione e garantire che sia collegato alle utenze, come acqua, gas, rete fognaria ed elettricità, e alle reti di trasporto come rete ferroviaria e stradale non costituisce un'attività economica, ma rientra nei compiti di servizio pubblico dello Stato, ossia la fornitura e il controllo dei terreni in linea con i piani locali di sviluppo urbano e territoriale. Lo sviluppo personalizzato a favore di acquirenti identificabili ex ante dei terreni è stato escluso dall'ambito di applicazione della misura e gli acquirenti hanno dovuto acquistare i terreni a condizioni di mercato.

(94) La Commissione ritiene che i costi sostenuti dalla Slovacchia per i lavori preparatori di bonifica dei terreni sulla parte dell'NSP utilizzabile a scopo commerciale si limitino ai costi di urbanizzazione ordinaria necessari per rendere i terreni pubblici pronti a essere edificati e che tali lavori costituiscano compiti di servizio pubblico dello Stato slovacco, nella fattispecie, la fornitura e il controllo dei terreni in linea con i piani locali di sviluppo urbano e territoriale. Poiché tali lavori rappresentano un servizio pubblico, il loro finanziamento pubblico non costituisce un aiuto di Stato per il proprietario o l'investitore fondiario per lo svolgimento dei lavori di urbanizzazione. In questo caso, il proprietario o l'investitore è la MHI. Tuttavia, la questione di stabilire se l'acquirente finale del terreno, in questo caso JLR, benefici di vantaggi definibili come aiuto di Stato è distinta da quella relativa all'esistenza di un aiuto di Stato a favore del proprietario o promotore del terreno. Dal momento che la MHI opera per conto dello Stato ed è finanziata da quest'ultimo, le sue azioni sono imputabili allo Stato. L'aiuto di Stato a JLR tramite i lavori di bonifica dei terreni e il prezzo di vendita può essere escluso se la MHI non effettua, senza adeguata remunerazione, i suddetti lavori sul sito JLR che vadano oltre i lavori necessari per rendere il terreno «pronto a essere edificato» e se la cessione del terreno avviene a condizioni di mercato.

(95) L'accordo di investimento comprende un elenco esaustivo della portata dei lavori di bonifica del sito e fa riferimento a una preparazione per l'uso destinato alla produzione ordinaria. Tutti gli altri lavori di bonifica dei terreni richiesti dalle esigenze specifiche di JLR sono individuati nell'accordo di investimento al capitolo relativo ai lavori preparatori specifici dell'investitore ([28]) e pagati separatamente da JLR. La Commissione prende atto, inoltre, della conferma da parte delle autorità slovacche del fatto che i diritti di vigilanza di JLR nella fase di costruzione si limitavano a verificare che i terreni rispettassero la norma di «terreno industriale pronto a essere edificato», una norma concordata nel contesto dell'acquisto da parte di JLR dalla MHI e che ha determinato il prezzo di vendita. La Commissione conclude che i lavori di bonifica del sito per rendere edificabile il terreno e i lavori aggiuntivi in base alle specifiche di JLR non comportano un aiuto di Stato a JLR, a condizione che essi siano disciplinati da un contratto di acquisto dei terreni in linea con gli standard di mercato o da una remunerazione adeguata corrispondente alle condizioni di mercato stabilite nell'accordo di investimento e pagamenti aggiuntivi. La valutazione in merito al rispetto di tale condizione è riportata ai considerando da 105 a 108 della presente decisione.

(96) La decisione di avvio rileva che l'urbanizzazione dell'NSP non ha coinvolto solo investimenti pubblici nei lavori di bonifica del sito per renderlo pronto a essere edificato, ma anche lo sviluppo di un'ampia gamma di infrastrutture. Tali opere infrastrutturali destinate a rendere i servizi di pubblica utilità e l'accesso alla rete stradale e ferroviaria disponibili a JLR sono situate al di fuori del sito JLR e dei siti di altre imprese e non sono pensate specificamente per un utente individuabile ex ante come indicato ai considerando da 97 a 104.

([27]) SA.36346 (2013/N) (GU C 141 del 9.5.2014, pag. 1).

([28]) Le autorità slovacche hanno osservato che, sebbene la decisione di avvio citi determinati lavori specifici dell'investitore pari a 16,9 milioni di EUR che dovrebbero essere pagati da JLR, i costi per tali lavori erano già aumentati a 30,1 milioni di EUR.

(97) Le autorità slovacche hanno confermato che tutte le opere delle infrastrutture di pubblica utilità entro i confini del sito JLR sono corrisposte da JLR, che pagherà un prezzo di mercato per accedere e utilizzare i servizi di pubblica utilità. Le autorità slovacche hanno fornito una panoramica della legislazione applicabile al calcolo delle tariffe di utenza per i servizi di pubblica utilità. Le norme applicabili sono stabilite a livello di Stato membro e la Slovacchia ha confermato che agli utenti nell'NSP non si applicano norme specifiche diverse da quelle che si applicano a livello nazionale. Le tariffe di collegamento e distribuzione pagate da JLR si basano sugli elenchi dei prezzi standard applicabili in situazioni simili. Pertanto, JLR pagherà tutte le tariffe di collegamento e distribuzione, in conformità delle disposizioni applicabili a livello nazionale e disciplinate dall'Ufficio regolamentare per le industrie di rete, ciò significa che JLR non beneficerà di alcuna esenzione. La Commissione ritiene che le opere relative alle infrastrutture di pubblica utilità rientrino interamente tra gli obblighi di servizio pubblico dello Stato slovacco e conclude che dette opere non sono riservate a JLR.

(98) L'investimento nelle infrastrutture stradali di cui al considerando 51 serve tutte le imprese della zona industriale costituita dall'NSP e dal parco industriale di Nitra Nord, nonché della regione in senso lato. Nessuna delle strade è ad uso esclusivo di JLR o costruita secondo le sue esigenze specifiche. Le strade sono disponibili per l'utilizzo pubblico gratuito. Le autorità slovacche hanno confermato che i lavori stradali si limitano allo sviluppo standard della rete stradale e hanno fornito elementi di prova secondo cui le norme applicabili al progetto interessato erano le stesse di altri progetti. Le strade interne situate entro i confini del sito JLR sono pagate da JLR. La Commissione ritiene pertanto che le opere relative alle infrastrutture stradali rientrino interamente negli obblighi di servizio pubblico dello Stato slovacco e conclude che dette opere non sono riservate a JLR.

(99) La Commissione ha considerato in precedenza ([29]) che quando un parcheggio non è costruito specificamente per un'impresa, ma fa parte del piano di sviluppo economico del parco industriale, si può ritenere che non sia riservato e non comporti un aiuto di Stato. La Commissione osserva che la costruzione di aree di parcheggio pubblicamente accessibili era già presente nel piano regolatore del 2014 del comune di Luzianky. La Commissione conclude pertanto che lo sviluppo di parcheggi rientra tra gli obblighi di servizio pubblico dello Stato slovacco e che le opere non sono riservate a JLR.

(100) La Commissione ritiene che gli investimenti relativi alla caserma dei vigili del fuoco, alla stazione di polizia, all'impianto di manutenzione della rete stradale, al sistema di protezione contro le inondazioni e alla gestione delle acque sotterranee siano tipici compiti che rientrano tra gli obblighi di servizio pubblico dello Stato e pertanto non riguardino un'attività economica. Il loro finanziamento pubblico non costituisce un aiuto di Stato.

(101) Considerando che il terminale di trasporto multimodale Luzianky è finanziato dalle Ferrovie slovacche, una società statale responsabile delle infrastrutture ferroviarie, l'investimento potrebbe essere potenzialmente imputabile allo Stato slovacco. La Commissione ha prima esaminato se possa esserci un vantaggio per JLR.

(102) Le autorità slovacche hanno spiegato che il terminale di trasporto multimodale è finanziato dalle Ferrovie slovacche con risorse generate dalle loro attività commerciali, che sono considerate separatamente dalle loro attività non economiche finanziate con fondi pubblici. Per la parte delle infrastrutture relativa all'area di stoccaggio dei veicoli finiti, JLR si sta adoperando per ottenere l'esclusività contrattuale. Le altre due parti funzionali del terminale di trasporto multimodale saranno aperte a qualsiasi utente a condizioni di mercato. Pertanto, sembra che almeno una parte delle infrastrutture sia stata realizzata tenendo conto delle esigenze specifiche di JLR come impresa individuabile ex ante.

(103) Le autorità slovacche hanno inoltre confermato che le tariffe di utenza per tutte le parti del terminale saranno calcolate su base commerciale e copriranno tutti i relativi costi di investimento, costi operativi e costi per gli investimenti in lavori di ristrutturazione o sostituzione. Le tariffe saranno orientate al mercato e destinate a un tasso interno di rendimento per il progetto di […]. Le tariffe di utenza su un periodo di 30 anni dovrebbero assicurare un rendimento sul capitale investito per il progetto, come valutato da un calcolo del VAN ex ante di […] milioni di EUR.

(104) Pertanto, la Commissione ritiene che le Ferrovie slovacche operino proprio come farebbe un operatore dell'economia di mercato in una situazione analoga. Qualora operazioni economiche effettuate da organismi pubblici siano condotte in linea con le normali condizioni di mercato, non conferiscono un vantaggio alla controparte ([30]). La Commissione conclude pertanto che JLR non riceve alcun aiuto di Stato per l'utilizzo del terminale di trasporto multimodale Luzianky.

([29]) Decisione (UE) 2015/508 della Commissione, dell'1 ottobre 2014, relativa al presunto aiuto infrastrutturale della Germania a favore di Propapier PM2 GmbH — Aiuto di Stato SA.36147 (C 30/10) (ex NN 45/10; ex CP 327/08) (GU L 89 dell'1.4.2015, pag. 72).

([30]) Sentenza della Corte di giustizia del 10 luglio 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri*, C-39-94, ECLI:EU:C:1996:285, punti 60-61.

L'operazione fondiaria

(105) La Slovacchia, tramite la MHI, ha venduto a JLR 185 ettari di terreno utilizzabile a scopo commerciale e pronto a essere edificato, definito sito JLR, a un prezzo di 15,83 EUR al metro quadro o circa 30 milioni di EUR in totale. I considerando 40 e 41 della decisione SA.36346 della Commissione stabiliscono che l'acquirente finale del terreno urbanizzato non deve essere considerato un beneficiario ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE per la misura di urbanizzazione dei terreni se tale acquirente finale paga un prezzo di mercato per il terreno urbanizzato. Al riguardo, la Commissione osserva che il prezzo di acquisto finale per il sito JLR è stato fissato come media di tre relazioni di valutazione indipendenti stabilite da esperti riconosciuti a livello internazionale, che applicano i metodi e i criteri di valutazione professionali del Royal Institution of Chartered Surveyors. Tutte e tre le relazioni di valutazione comprendono una dichiarazione di indipendenza, sono messe a disposizione della Commissione e si applicano a un sito adibito ad uso industriale, per il quale punti di collegamento alle utenze sono disponibili alla frontiera del sito, che è stato bonificato e spianato e per cui non sono previsti altri costi derivanti dal cambiamento della destinazione d'uso da terreno agricolo a terreno industriale. Le relazioni presumono inoltre che siano trasferite tutte le utenze esistenti e una linea ferroviaria che attraversa il sito industriale e che sistemi stradali e parcheggi pubblici siano realizzati in tutto il parco. Le tre relazioni utilizzano una metodologia comparabile per valutare il prezzo, confrontando il terreno con altri lotti venduti o in vendita in Slovacchia ([31]) e adeguando tale vendita o chiedendo prezzi in base a fattori quali le dimensioni del lotto, l'ubicazione, l'infrastruttura disponibile, la data, la forma e la visibilità. Inoltre, la relazione […] ha utilizzato un metodo di attualizzazione dei flussi di cassa ([32]). Le tre relazioni hanno stimato che il valore al metro quadro del sito JLR sia rispettivamente 15,5 EUR, 15,0 EUR e 17,0 EUR.

(106) Le ipotesi circa le caratteristiche del terreno sono identiche nelle tre relazioni e corrispondono alla situazione del sito JLR dopo l'esecuzione dei lavori relativi alle infrastrutture pubbliche.

(107) Inoltre, la Commissione osserva che la relazione di CB Richard Ellis che è stata erroneamente presentata dalle autorità slovacche era un'analisi di mercato generale di CB Richard Ellis. Essa conteneva solo una descrizione generale del mercato immobiliare slovacco con un'indicazione del prezzo medio di altri lotti venduti o in vendita in Slovacchia, coerente con i prezzi dei siti utilizzati come riferimento nelle relazioni di valutazione del sito JLR. L'analisi di mercato non conteneva alcun adeguamento specifico per valutare il prezzo di mercato del sito JLR.

(108) Pertanto, la Commissione conclude che il prezzo di acquisto di 15,83 EUR al metro quadro rispetta le condizioni di mercato e che la vendita del terreno nello stato descritto nelle relazioni di valutazione del mercato è stata effettuata conformemente alle condizioni di mercato.

Conclusioni

(109) La Commissione conclude che JLR non riceve alcun vantaggio selettivo connesso alla vendita del sito JLR o alle opere infrastrutturali in relazione all'NSP finanziate dallo Stato slovacco.

6.2.2.3. Esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli

(110) La Commissione ha sollevato dubbi nella decisione di avvio in merito al fatto che l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli costituisse un aiuto di Stato a JLR.

(111) Come indicato al considerando 105, tutte e tre le relazioni di valutazione indipendente supponevano intrinsecamente che il sito fosse ridestinato all'uso industriale e che nessun ulteriore costo derivasse dalla sua conversione dall'uso agricolo. Il prezzo di acquisto di 15,83 EUR al metro quadro deve essere considerato un prezzo di mercato dove l'acquirente non fa fronte a ulteriori costi connessi alla conversione dei terreni. Poiché la conformità al mercato della vendita del sito JLR a JLR ha potuto essere stabilita sulla base delle relazioni di esperti indipendenti, l'esenzione della MHI dal pagamento della tassa per la trasformazione dei terreni agricoli riduce i costi sostenuti da questa società veicolo pubblica nello svolgimento del suo compito di servizio pubblico, ma non è erogata come vantaggio selettivo a JLR.

(112) Pertanto, la Commissione conclude che l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE a favore di JLR.

([31]) La relazione […] è partita da altri lotti con prezzi compresi nell'intervallo tra 10 e 40 EUR al metro quadro. La relazione […] è partita da altri lotti con prezzi compresi nell'intervallo tra 3 e 55 EUR al metro quadro. La relazione di CB Richard Ellis è partita da altri lotti con prezzi compresi nell'intervallo tra 14 e 38 EUR al metro quadro.

([32]) La metodologia è partita da un prezzo di vendita di 35 EUR al metro quadro e una vendita proporzionata dei terreni entro i prossimi 20 anni.

6.2.2.4. Conclusioni

(113) La Commissione rileva che le condizioni della vendita del sito JLR a JLR e le condizioni in base alle quali la bonifica dei terreni, i servizi di pubblica utilità e altre opere infrastrutturali sono effettuate non conferiscono vantaggi selettivi a JLR. Non è pertanto necessario valutare ulteriormente le altre condizioni cumulative dell'esistenza dell'aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE per la valutazione dell'aiuto in relazione alla vendita del terreno dell'NSP a JLR. L'aiuto di Stato a JLR si limita quindi alla sovvenzione diretta notificata.

6.3. **Legittimità dell'aiuto notificato**

(114) La Commissione ha stabilito nella decisione di avvio che notificando la sovvenzione diretta prevista del valore nominale di 129 812 750 EUR, previa approvazione della Commissione, le autorità slovacche hanno rispettato i loro obblighi ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE in merito a tale parte dell'aiuto.

6.4. **Compatibilità dell'aiuto**

6.4.1. *Base giuridica per la valutazione della compatibilità dell'aiuto*

(115) La misura notificata il 12 maggio 2016 intende promuovere lo sviluppo regionale nella regione slovacca di Nitra. Essa deve essere pertanto valutata in applicazione delle disposizioni applicabili all'aiuto a finalità regionale di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettere a) e c), del TFUE, interpretate dagli orientamenti 2014-2020 e dalla carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 per la Slovacchia. La valutazione basata sui principi di valutazione comuni degli orientamenti avviene in tre fasi, ossia una valutazione dei requisiti minimi, gli effetti negativi evidenti e lo svolgimento di un test comparativo. La Commissione ha concluso nella decisione di avvio che, sulla base dei principi di valutazione comuni, parte dei criteri di compatibilità generale è stata rispettata e il procedimento d'indagine formale non ha rivelato alcun elemento che mettesse in discussione la valutazione preliminare sottostante su tali criteri di compatibilità.

(116) Tuttavia, la Commissione ha sollevato dubbi nella decisione di avvio in merito all'ammissibilità della spesa e all'effetto di incentivazione, nonché alla proporzionalità dell'aiuto. Pertanto, la Commissione non è stata in grado di pronunciarsi definitivamente in merito al rispetto, da parte del progetto, di tutti i requisiti minimi degli orientamenti. Nella decisione di avvio, la Commissione non ha inoltre potuto escludere la presenza di effetti negativi evidenti sugli scambi e sulla coesione tra gli Stati membri. Alla luce di tali considerazioni, la Commissione non è stata in grado di stabilire se gli eventuali effetti positivi dell'aiuto, in caso di assenza di effetto di incentivazione, potessero superare i relativi effetti negativi.

6.4.2. *Ammissibilità del progetto di investimento*

(117) Come stabilito alla sezione 3.3.2 della decisione di avvio, la Commissione ritiene che il progetto di investimento sia ammissibile all'aiuto a finalità regionale e l'aiuto di Stato possa risultare compatibile con il mercato interno, purché tutti i criteri di compatibilità degli orientamenti siano rispettati.

6.4.3. *Ammissibilità della spesa*

(118) La decisione di avvio ha sollevato dubbi connessi all'ammissibilità dei «costi di accantonamento». A norma del punto 20, lettera e), degli orientamenti, «*costi ammissibili: ai fini degli aiuti agli investimenti, sono gli attivi materiali e immateriali relativi a un investimento iniziale o i costi salariali*». Le autorità slovacche hanno fornito una ripartizione dettagliata delle voci dei costi ammissibili. Tali voci dei costi ammissibili riflettevano i costi anticipati al momento della presentazione della domanda di aiuto e comprendono un importo dell'accantonamento per ciascuna delle voci dei costi ammissibili, nell'ambito di un approccio prudente di stima dei costi. Nell'accordo di investimento, l'importo nominale complessivo di 1 406 620 590 EUR è considerato come investimento per il progetto pianificato per cui JLR ha impegnato la spesa ([33]).

([33]) L'accordo di investimento afferma che, se i costi di investimento effettivi calcolati per il periodo di investimento sono inferiori all'85 % dell'investimento previsto per il progetto, la Slovacchia potrà annullare l'accordo e JLR avrà l'obbligo di restituire l'intero importo degli aiuti agli investimenti.

(119) Sulla base delle spiegazioni delle autorità slovacche, la Commissione osserva che il riferimento ai «costi di accantonamento» nella presentazione interna di JLR del 18 novembre 2015 è stato fatto a fini di presentazione finanziaria interna dell'impegno di investimento che JLR avrebbe assunto con la Slovacchia. Tali costi di accantonamento non si riferivano a un'ulteriore voce di costo al di là della stima prudente dei costi delle voci dei costi ammissibili. Poiché JLR si è impegnato nell'accordo di investimento a spendere l'intero importo nominale dell'investimento di 1 406 620 590 EUR e il pagamento degli aiuti a finalità regionale agli investimenti riguarderà solo i costi ammissibili effettivamente sostenuti, la Commissione accetta 1 406 620 590 EUR quale importo nominale massimo dei costi ammissibili per cui possono essere concessi gli aiuti. La Commissione osserva, in tale contesto, che la Slovacchia si è impegnata a non superare l'importo massimo di aiuto notificato né il massimale di intensità di aiuto notificato. La Commissione conclude che i costi ammissibili sono conformi al punto 20, lettera e), degli orientamenti.

6.4.4. *Requisiti minimi*

6.4.4.1. Il contributo all'obiettivo regionale e la necessità di un intervento da parte dello Stato

(120) Come stabilito alla sezione 3.3.4.1, lettera a), della decisione di avvio, l'aiuto contribuisce all'obiettivo di sviluppo regionale ed è considerato giustificato poiché Nitra è inclusa nella carta degli aiuti a finalità regionale come regione ammissibile all'aiuto a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, con un massimale standard di intensità di aiuto per gli aiuti agli investimenti alle grandi imprese del 25 %.

6.4.4.2. Adeguatezza dell'aiuto a finalità regionale e dello strumento di aiuto

(121) La Commissione ha già concluso nella sezione 3.3.4.1, lettera b), della decisione di avvio che la sovvenzione diretta notificata costituisce, in linea di massima, uno strumento di aiuto adeguato per colmare i divari in termini di redditività riducendo i costi di investimento. La sovvenzione è stata preferita rispetto agli incentivi fiscali a causa della complessità amministrativa di questi ultimi.

6.4.4.3. Effetto di incentivazione

(122) Secondo la sezione 3.5 degli orientamenti, gli aiuti a finalità regionale sono considerati compatibili con il mercato interno solo se presentano un effetto di incentivazione. Si ha effetto di incentivazione quando l'aiuto modifica il comportamento dell'impresa spingendola a intraprendere un'attività supplementare che contribuisce allo sviluppo di una zona e che non realizzerebbe senza l'aiuto o realizzerebbe soltanto in modo limitato o diverso o in un altro luogo. Gli aiuti non devono essere intesi a sovvenzionare i costi di un'attività che l'impresa sosterrebbe comunque e non devono compensare il normale rischio d'impresa di un'attività economica.

(123) I punti 64 e 65 degli orientamenti stabiliscono i requisiti formali relativi all'effetto di incentivazione, che prevedono che i lavori relativi a un investimento individuale possono iniziare solo dopo la presentazione formale della domanda di aiuto. La Commissione ha già stabilito, al considerando 166 della decisione di avvio, che il requisito formale relativo all'effetto di incentivazione per la sovvenzione è stato rispettato, poiché l'aiuto è stato formalmente richiesto prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto di investimento. La Commissione conferma tale opinione ai fini della presente decisione.

(124) Oltre al requisito formale relativo all'effetto di incentivazione, il punto 61 degli orientamenti impone la presenza di un effetto di incentivazione sostanziale che possa essere dimostrato in due possibili modi: secondo lo scenario 1, l'investimento non sarebbe stato sufficientemente redditizio in assenza di aiuto e secondo lo scenario 2 l'investimento sarebbe stato realizzato altrove.

(125) In una situazione corrispondente allo scenario 2, lo Stato membro deve dimostrare che l'aiuto fornisce al beneficiario dell'aiuto un incentivo a realizzare l'investimento previsto nella regione selezionata anziché in un'altra regione in cui l'investimento sarebbe stato più redditizio e potrebbe essere stato realizzato in assenza di aiuto, in quanto l'aiuto notificato compensa gli svantaggi netti dell'attuazione del progetto nella regione da sostenere mediante l'aiuto, rispetto alla regione alternativa «controfattuale». più redditizia

(126) Come indicato alla sezione 3.5.2 degli orientamenti, lo Stato membro deve fornire prove evidenti del fatto che l'aiuto ha un effetto concreto sulla decisione di investire o sulla scelta del luogo. A tal fine, lo Stato membro deve fornire una descrizione esaustiva dello scenario controfattuale, quello cioè in cui non si concederebbe un aiuto al beneficiario.

(127) La Slovacchia ha presentato come scenario controfattuale una situazione corrispondente allo scenario 2, in base alla quale l'alternativa all'ubicazione dell'investimento a Nitra, in Slovacchia, sarebbe stata il sito H[…] nello Stato di Puebla, in Messico. Secondo la notifica, il VAN che potrebbe essere conseguito realizzando il progetto di investimento approvato relativo ad una capacità di 150 000 veicoli l'anno a H[…] supera il VAN calcolato per Nitra di 413 milioni di EUR, in assenza di aiuto e per una durata prevista del progetto pari a vent'anni.

(128) Il punto 71 degli orientamenti indica che, nello scenario 2, lo Stato membro può fornire la prova richiesta dell'effetto di incentivazione presentando documenti aziendali dai quali risulti che è stato effettuato un confronto tra i costi e i benefici della realizzazione dell'investimento nella regione assistita selezionata e quelli della realizzazione in un'altra o in altre regioni. A tal fine, a norma del punto 72 degli orientamenti, lo Stato membro è invitato a basarsi su documenti ufficiali dei consigli di amministrazione, valutazioni dei rischi, relazioni finanziarie, piani aziendali interni, pareri di esperti e altri studi e documenti che analizzano i diversi scenari di realizzazione dell'investimento.

(129) Come già indicato nella decisione di avvio, le autorità slovacche hanno presentato tali informazioni sotto forma di spiegazione del processo di selezione del sito sulla base di documenti contemporanei che le autorità slovacche hanno altresì presentato. Tali documenti descrivono il processo decisionale del beneficiario concernente la decisione relativa all'investimento e all'ubicazione. Durante il procedimento d'indagine formale, le autorità slovacche hanno fornito ulteriori spiegazioni e documenti contemporanei supplementari.

(130) In occasione della riunione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015, è stato concordato che Nitra sarebbe stata proposta come sito raccomandato, previa approvazione del consiglio di amministrazione. Il consiglio di amministrazione di JLR del 3 agosto 2015 ha approvato Nitra come sito raccomandato, ha accettato di firmare una lettera di intenti non vincolante per confermare l'avanzamento delle discussioni esclusive con la Slovacchia e ha approvato l'istituzione di un nuovo soggetto JLR in Slovacchia, previo passaggio alla fase di convalida del progetto ([34]), e una revisione dettagliata del piano aziendale di JLR nella terza settimana del settembre 2015. Il verbale del consiglio di amministrazione di Tata Motors Limited del 7 agosto 2015 fa altresì riferimento a una presentazione dettagliata che sarebbe stata effettuata dal CFO di JLR sui dati finanziari del progetto nella riunione successiva. Nel luglio/agosto 2015 la portata del progetto si riferiva ancora a uno stabilimento avente una capacità di 300 000 veicoli l'anno. Il progetto ha superato lo sportello Business Approval in occasione della riunione a livello di comitato esecutivo di JLR del 3 settembre 2015. Nella riunione del consiglio di amministrazione di Tata Motors del 18 settembre 2015, JLR ha aggiornato il consiglio di amministrazione in merito al progetto Darwin, ivi compresi i dati finanziari fondamentali e il potenziale commerciale. L'aiuto di Stato rivisto totale di [150-200] milioni di GBP ([35]) era sufficiente per continuare a far avanzare Nitra rispetto al Messico e il progetto si sarebbe svolto in due fasi. In sede di forum sulla globalizzazione del 21 ottobre 2015 è stato convenuto di ridefinire il progetto di investimento iniziale ai fini della domanda di aiuto solo per la fase 1, poiché non erano disponibili informazioni dettagliate sufficienti relative all'esatta gamma di prodotti della fase 2 e pertanto non esisteva un piano aziendale valido e impegnato per impegnarsi con le autorità slovacche in merito all'investimento completo. Nella riunione del consiglio di amministrazione di JLR del 18 novembre 2015 è stato approvato il piano aziendale aggiornato e la Slovacchia è stata confermata come ubicazione preferita a condizione che l'intero importo dell'aiuto di Stato fosse ricevuto per il progetto ridefinito. Il VAN sia per la Slovacchia che per il Messico si basava sulla strategia di prodotto più recente ed erano state ricalcolate ipotesi aggiornate, eliminando la fase 2. La differenza in termini di VAN ammontava a 413 milioni di EUR e l'aiuto di Stato è stato ricalcolato all'importo nominale di 129 812 750 EUR.

(131) Per ottenere un effetto di incentivazione, l'aiuto deve costituire un fattore decisivo nella decisione di ubicare l'investimento a Nitra anziché a H[…]. Dal momento che la decisione di investimento finale è stata adottata solo nell'ottobre/novembre 2015, quando il progetto di investimento iniziale è stato ridefinito e ridotto solo alla fase 1 e quando la Slovacchia è stata espressamente riconfermata come l'ubicazione preferita dal consiglio di amministrazione di JLR, la Commissione ritiene che ottobre/novembre 2015 sia il momento pertinente per verificare la presenza dell'effetto di incentivazione. Tuttavia, poiché la raccomandazione del 10 luglio 2015 relativa all'ubicazione era stata già ratificata dal consiglio di amministrazione di JLR e dal consiglio di amministrazione di Tata Motors agli inizi di agosto 2015, una lettera di intenti non vincolante era stata firmata con la Slovacchia il 10 agosto 2015 e un annuncio pubblico è stato presentato l'11 agosto 2015, la Commissione considera anche il periodo di luglio/agosto 2015 particolarmente importante per valutare la presenza dell'effetto di incentivazione.

([34]) Nella fase di convalida del progetto sono concordate le strategie aziendali, il progetto viene aggiunto al piano aziendale e al piano del ciclo ed è approvato l'investimento relativo all'intero progetto.

([35]) Corrispondente a un costo ammissibile di [1 700 – 2 100] milioni di GBP, che era inferiore all'importo di [2 100 – 2 500] milioni di GBP di cui al progetto di modulo di domanda di aiuto del 25 giugno 2015.

Credibilità dell'alternativa del Messico

(132) Come considerazione preliminare, la Commissione osserva che l'argomentazione della Slovacchia secondo cui il Messico costituiva un'alternativa credibile per JLR visto che era un'ubicazione realistica per gli investimenti per altri produttori di autovetture non può essere considerata sufficiente, poiché non offre una prova autentica in base alla quale, in assenza di aiuto, JLR avrebbe ubicato l'investimento in Messico. A norma del punto 68 degli orientamenti, lo scenario controfattuale è credibile quando è autentico e integra i fattori decisionali prevalenti al momento della decisione relativa all'investimento da parte del beneficiario.

(133) Le autorità slovacche hanno fornito ulteriori documenti aziendali durante il procedimento d'indagine formale attestanti che era stato effettuato un confronto tra i costi e i benefici dell'installazione a Nitra e quelli dell'installazione a H[…], in Messico. Il punto 71 degli orientamenti impone alla Commissione di verificare che tali scenari comparativi siano realistici.

(134) Al considerando 181 della decisione di avvio, la Commissione ha sollevato tre motivi principali a sostegno dei suoi dubbi sulla credibilità dell'alternativa del Messico.

(135) In primo luogo, la Commissione non ha potuto escludere che le informazioni presentate facessero riferimento a due progetti distinti. La Commissione considera l'argomentazione delle autorità slovacche di cui ai considerando da 61 a 66 della presente decisione sufficiente per concludere che i progetti Oak e Darwin erano intesi come studi di fattibilità per un unico progetto, come anche espressamente indicato nella presentazione al consiglio di amministrazione di Tata Motors del 7 agosto 2015, e che l'alternativa del Messico non è stata abbandonata fino all'adozione della decisione definitiva del consiglio di amministrazione di JLR, il 18 novembre 2015, di firmare un accordo di investimento con la Slovacchia.

(136) Anche prima dell'avvio ufficiale del progetto Darwin, erano presenti elementi indicanti che l'Europa orientale e la NAFTA sarebbero state messe a confronto. Uno dei punti di azione del verbale del Consiglio strategico del 10 novembre 2014 riguardava, ad esempio, «la realizzazione di uno studio teorico della produzione globale che includesse una valutazione comparativa tra l'Europa orientale e la NAFTA».

(137) Sia il progetto Oak che il progetto Darwin hanno studiato la fattibilità di uno stabilimento per la produzione di 300 000 veicoli con una data di avvio della produzione prevista per giugno 2018 e un lotto di terreno compreso tra 400 e 600 ettari. I dati relativi alla capacità supplementare richiesta confermano le dichiarazioni della Slovacchia e di JLR nella loro risposta alla decisione di avvio, secondo cui non vi era alcuna necessità di creare due stabilimenti distinti ognuno con una capacità di 300 000 veicoli. Ciò è illustrato anche, ad esempio, nel documento «Global Manufacturing Footprint Expansion» del 15 dicembre 2014.

(138) Nella riunione dei membri del comitato esecutivo del 21 gennaio 2015 è stato fatto riferimento a un secondo stabilimento. Le autorità slovacche hanno spiegato che i membri del comitato esecutivo hanno brevemente considerato che, dopo la costruzione del primo sito, con una capacità di 300 000 veicoli, in presenza di una domanda adeguata, sarebbe stata presa in considerazione la costruzione di un sito futuro in un periodo compreso tra cinque e dieci anni dopo il completamento dei lavori relativi al primo investimento. Per il secondo impianto, sarebbero stati presi in considerazione gli Stati Uniti e il Messico, il che potrebbe spiegare perché JLR, nel dicembre 2015, ha confermato al governatore dello Stato messicano di Puebla che auspicava l'ulteriore consolidamento della sua relazione man mano che continuava a realizzare i suoi piani di espansione globale e che Puebla e il Messico continuavano a essere oggetto di considerazione da parte di JLR.

(139) Gli elementi di prova presentati dalla Slovacchia suggeriscono che entrambi gli studi di fattibilità, i progetti Oak e Darwin, sono stati effettuati considerando un unico stabilimento. Il consiglio strategico del 27 aprile ha approvato Puebla come l'alternativa non situata nell'Unione nell'ambito dei temi all'ordine del giorno del progetto Darwin e ha deciso di interrompere la valutazione della Turchia e di altri paesi non selezionati. La lettera al governatore dello Stato di Puebla del 25 giugno 2015 a seguito della visita del Global Business Expansion Team di JLR dello stesso mese ai siti di Puebla ha annunciato che H[…] era «stato selezionato unitamente a un elenco ristretto di siti che continuano a essere presi in considerazione per l'investimento, ivi comprese le ubicazioni dell'Europa centrale e orientale». Il verbale della riunione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 registra che «l'obiettivo della riunione era decidere un sito preferito dai progetti Darwin e Oak[…]». Il verbale afferma che «Nitra (il sito preferito dal processo Darwin) rispetto a Puebla (il sito preferito dal processo Oak) era illustrato in una posizione di notevole svantaggio in termini di costo». Il verbale della riunione del consiglio di amministrazione di JLR del 18 novembre 2015 registra che «il VAN sia per la Slovacchia che per il Messico si basava sulla strategia di prodotto più recente ed erano state ricalcolate ipotesi aggiornate, eliminando la fase 2».

(140) La Commissione ritiene pertanto credibile che le informazioni che le autorità slovacche hanno presentato sul progetto Oak e sul progetto Darwin facevano tutte riferimento a un unico progetto.

(141) In secondo luogo, la Commissione ha motivato, nella decisione di avvio, i suoi dubbi in merito alla credibilità dello scenario controfattuale del Messico, evidenziando i diversi livelli di valutazione dettagliata per le ubicazioni del Messico ed europee. Come controargomentazione, la Slovacchia ha presentato ulteriori elementi di prova e spiegazioni che sono sintetizzate al considerando 59 lettera b) della presente decisione. Le autorità slovacche hanno altresì documentato il loro punto di vista presentando ulteriore corrispondenza tra le autorità di Puebla e JLR, il documento informativo per le visite dei siti e il verbale di tali visite. Sulla base di tali informazioni supplementari, la Commissione ritiene che l'analisi all'interno del progetto Oak e del progetto Darwin sia stata effettuata con un livello comparabile di controllo. Per il confronto finale dell'alternativa preferita del progetto Oak (H[…]) con l'alternativa preferita del progetto Darwin (Nitra), lo stesso livello di dettaglio era disponibile per entrambe le opzioni ed entrambi i siti erano inclusi nell'esercizio di modellizzazione finanziaria su base identica.

(142) In tale contesto, la Commissione osserva che alla fine del 2014 è stato coinvolto Ernst & Young per sostenere JLR nel portare avanti il progetto Oak. JLR ha elaborato, unitamente a Ernst & Young, un insieme dettagliato di preziosi criteri sui siti che sono stati successivamente utilizzati nel processo di selezione del sito sia del progetto Oak sia del progetto Darwin. Man mano che JLR promuoveva la sua valutazione dei siti dell'Europa orientale, ha coinvolto, il 16 febbraio 2015, PriceWaterhouseCoopers («PwC») per aiutare, tra l'altro, ad affinare i preziosi criteri sui siti. Il modello risultante si basava sull'esperienza di JLR nonché sull'esperienza di PwC nel filtraggio e nella selezione dei siti nell'Europa orientale con altri OEM. Le autorità slovacche hanno indicato tale miglioramento dei criteri come motivo di differenza nell'analisi e nei preziosi criteri sui siti all'interno dei progetti Oak e Darwin. Tuttavia, al momento del confronto finale tra l'alternativa preferita del progetto Oak e l'alternativa preferita del progetto Darwin, le informazioni su entrambi i siti erano disponibili a un livello di dettaglio comparabile.

(143) Sebbene le autorità slovacche abbiano confermato che lo stesso livello di dettaglio era disponibile per le alternative Oak e Darwin al momento della raccomandazione del 10 luglio 2015 sul luogo di realizzazione del progetto, la presentazione al forum sulla globalizzazione contiene minori dettagli sull'alternativa Oak rispetto all'alternativa Darwin, come indicato al considerando 181 della decisione di avvio. Le autorità slovacche hanno spiegato che il forum sulla globalizzazione aveva già acquisito informazioni sul Messico e su Puebla. Le selezioni del Messico come Stato dell'America settentrionale più promettente e di Puebla come Stato messicano più promettente erano già state concluse in una fase precedente. Per la selezione dei siti europei, l'analisi è stata effettuata in un periodo di tempo più breve poiché è iniziata solo nel febbraio 2015. Pertanto, i processi di selezione del paese e del sito non sono stati consecutivi. In occasione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 dovevano essere ancora presentati due paesi Darwin, la Polonia e la Slovacchia, ma è stata scelta solo Nitra in Slovacchia.

(144) In terzo luogo, come indica la Commissione al considerando 181 della decisione di avvio, il fatto che l'alternativa del Messico sembrasse avere un ritardo significativo ha contribuito ai dubbi sulla credibilità del Messico come alternativa autentica. La Commissione accetta la posizione delle autorità slovacche, di cui al considerando 68 della presente decisione, secondo cui si è tenuto conto della scadenza più lunga per l'avvio della produzione quando Puebla e Slovacchia sono state confrontate tra loro in termini qualitativi e quantitativi in occasione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio. Il scadenza più lunga è stata separatamente quantificata con un impatto in termini di VAN compreso tra [80-130] milioni di GBP o [96-156] milioni di EUR e un ritardo di sei mesi e [110-180] milioni di GBP o [132-216] milioni di EUR e un ritardo di nove mesi. Anche tale rischio e il relativo impatto finanziario sono stati espressamente considerati nei dati dei piani aziendali aggiornati nell'ottobre/novembre 2015.

(145) La Commissione conclude pertanto che, quando è pervenuta la conferma finale della decisione relativa all'ubicazione, H[…] era un'alternativa autentica e credibile a Nitra e può essere pertanto considerata come scenario controfattuale credibile ai sensi del punto 68 degli orientamenti.

Considerazioni strategiche

(146) Nitra, rispetto a H[…] all'epoca della decisione definitiva nel novembre 2015, si trovava in una posizione di svantaggio significativo in termini di VAN. La differenza in termini di VAN è stata calcolata da JLR come pari a 344 milioni di GBP o a 413 milioni di EUR. Il rischio specifico derivante da un ritardo previsto compreso tra sei e nove mesi nella realizzazione dell'investimento a Puebla non era incluso nell'analisi del VAN; esso è stato stimato in un intervallo compreso tra [80-130] milioni di GBP o [96-156] milioni di EUR e [110-180] milioni di GBP o [132-216] milioni di EUR, espressi in valore corrente. La differenza in termini di VAN rimanente compresa tra [164-234] milioni di GBP o [197-281] milioni di EUR e [214-264] milioni di GBP o [257-317] milioni di EUR è compensata solo in parte, tra il 33 % e il 43 %, dall'aiuto di Stato notificato. L'aiuto di Stato

notificato di 108 milioni di GBP o 130 milioni di EUR è stato attualizzato da JLR utilizzando un costo del tasso di attualizzazione del capitale di […] %, pari al tasso utilizzato da JLR nella sua pianificazione aziendale. Con una durata ventennale del progetto, l'aiuto di Stato è stato pertanto valutato da JLR a 76 milioni di GBP o a 91 milioni di EUR. Tuttavia, a seguito della presentazione al consiglio di amministrazione del 18 novembre 2015, numerosi fattori qualitativi hanno svolto un ruolo nel processo decisionale. Sono state riconfermate la presenza e l'importanza di tali fattori, i quali erano già stati esaminati e analizzati al momento della visita del sito di Puebla del giugno 2015 e della riunione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015.

(147) Il fatto che, nonostante l'aiuto, Nitra si trovasse ancora in una situazione di notevole svantaggio in termini di VAN rispetto a H[…] ha sollevato vari interrogativi pertinenti per la valutazione dell'effetto di incentivazione e la proporzionalità dell'aiuto: a) i fattori strategici non hanno potuto da soli far pendere la bilancia dal Messico alla Slovacchia?; b) perché l'aiuto era sufficiente per spostare la decisione relativa all'ubicazione dal Messico alla Slovacchia?; e c) l'intero importo dell'aiuto era necessario a far pendere la bilancia dal Messico alla Slovacchia? Le domande a) e b) rientrano nella valutazione dell'effetto di incentivazione, mentre la domanda c) è valutata nell'ambito dell'analisi della proporzionalità della presente decisione.

(148) La Commissione valuta prima se i fattori strategici hanno potuto da soli far pendere la bilancia dal Messico alla Slovacchia. Le considerazioni fondamentali ai fini della valutazione, indicate nel verbale del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015, includevano la vicinanza all'industria automobilistica, gli aspetti fondamentali del sito, la disponibilità di manodopera, la tempistica, i costi operativi, un fabbisogno di cassa anticipato e la realizzabilità. I membri del comitato esecutivo presenti durante la riunione del forum sulla globalizzazione hanno attribuito particolare importanza agli effetti della tempestività, alla distanza dalla sede centrale di JLR e al rischio relativamente più elevato di danni alla reputazione associati al Messico. Altri fattori includevano il rischio di calamità naturali, la stabilità politica, l'efficacia del governo e i rischi di corruzione nonché l'investimento nell'Unione come copertura dai rischi della Brexit. L'impatto del ritardo della realizzazione in Messico è stato quantificato separatamente. A eccezione di alcuni effetti di copertura valutaria, i fattori qualitativi tendevano a favorire gli investimenti in Slovacchia rispetto al Messico.

(149) Le autorità slovacche hanno fornito elementi di prova per dimostrare e sostenere che l'aiuto di Stato slovacco è stato necessario per spostare la scelta dell'ubicazione dal Messico alla Slovacchia e che i vantaggi qualitativi da soli non sono stati sufficienti a scegliere Nitra rispetto a H[…].

(150) La visita del sito a Puebla del 16 giugno 2015 ha fornito ulteriori spunti su una serie di fattori strategici che avrebbero svolto un ruolo importante nella raccomandazione dell'ubicazione, che doveva essere formulata dal forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015. Il documento informativo per tale visita del sito dimostra che la consegna tempestiva ha rappresentato un rischio sia per l'Europa centrale e orientale sia per il Messico. Vi erano ulteriori fattori e rischi strategici associati al Messico che necessitavano di essere ulteriormente esaminati nell'ambito della visita del sito. Il verbale della visita individua un elenco di preoccupazioni rimanenti, relative alla saturazione degli OEM, ossia se vi fosse spazio per un terzo OEM e, in tal caso, in che modo JLR si sarebbe inserito in un paese dominato da Volkswagen per decenni, la vicinanza al porto, la sicurezza, la protezione, la corruzione, le differenze culturali, la distanza dalla base operativa e il rischio di calamità naturali. Tuttavia, il verbale mostra anche che la visita del sito ha assicurato in merito ad alcuni fattori inizialmente percepiti come gravi preoccupazioni. Era stato garantito che il sito selezionato a Puebla si trovasse in una zona a basso rischio di calamità naturali. La squadra di Puebla ha dato un'impressione positiva ai rappresentanti di JLR.

(151) Inoltre, le autorità slovacche hanno segnalato, in particolare, il verbale della riunione del forum sulla globalizzazione tenutasi il 10 luglio 2015. La differenza in termini di VAN tra la Slovacchia e il Messico è stata accettata dal forum sulla globalizzazione, in una «valutazione accuratamente equilibrata», dettata da preoccupazioni di ordine qualitativo, seppur solo dopo aver considerato l'aiuto di Stato. Il verbale indica espressamente che «la decisione è stata accuratamente equilibrata con particolare attenzione al fatto che il VAN relativo al sito slovacco era sostanzialmente inferiore a quello relativo al sito messicano e che, inoltre, il VAN del sito slovacco dipendeva da un'offerta di sovvenzione che era al livello massimo consentito nel quadro delle norme dell'UE». Allo stesso tempo, «è stato osservato che la decisione del progetto si era basata sul fatto che il governo della Slovacchia aveva la capacità ed era preparato a difendere la sua decisione dinanzi alla Commissione europea. È stato altresì osservato che la Slovacchia ha argomentazioni coerenti in merito al motivo per il quale l'approvazione dovrebbe essere imminente». Alla luce dei rischi individuati relativamente al sito messicano, e solo dopo aver considerato l'aiuto slovacco, Nitra è stata accettata come sito raccomandato nel luglio 2015. La Commissione osserva che la necessità dell'aiuto di Stato era già individuata in precedenza nel processo di analisi della fattibilità. È stato, ad esempio, menzionato nella presentazione del consiglio di amministrazione di JLR del 21 maggio 2015 che «la direzione avrebbe esaminato tutte le possibilità di ottenere incentivi da parte dei governi dell'Europa centrale e orientale per compensare il vantaggio finanziario che caratterizza il Messico».

(152) Il verbale del consiglio di amministrazione di Tata Motors Limited del 18 settembre 2015 riporta che, «scomponendo in fattori gli elementi qualitativi e di rischio, l'aiuto di Stato totale rivisto di [150-200] milioni di GBP ([36]) in contanti era sufficiente per continuare a preferire Nitra rispetto al Messico. Sulla base dell'aiuto di Stato finanziario, l'accordo di investimento con la Slovacchia era in corso di negoziazione, con la firma prevista per la fine di settembre 2015 e l'emissione di azioni da parte del nuovo soggetto giuridico».

(153) La presentazione del consiglio di amministrazione di JLR del 18 novembre 2015 si riferisce espressamente alla presenza dei fattori qualitativi discussi al forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 e ratificati dal consiglio di amministrazione di JLR e di Tata Motors agli inizi di agosto 2015. Lo scarto rimanente a livello di VAN, dopo aver considerato l'impatto quantificato del ritardo per l'alternativa del Messico e dopo aver considerato l'aiuto di Stato, «[…] è bilanciato da altri fattori di natura più qualitativa concordati dal consiglio di amministrazione […]».

(154) La Commissione conclude pertanto che, in merito alla lettera a) del considerando 147, le considerazioni strategiche sono state solo sufficienti a coprire lo scarto rimanente relativo al flusso di cassa tra Nitra e H[…], dopo aver tenuto conto del VAN dell'aiuto di Stato slovacco e dell'impatto in termini di VAN del ritardo della realizzazione in Messico. La Commissione esclude quindi che le considerazioni strategiche in quanto tali avrebbero potuto colmare il divario totale in termini di VAN tra Nitra e H[…].

(155) In merito alla lettera b) del considerando 147, cui si fa riferimento anche al considerando 172 della decisione di avvio, la Commissione ha considerato i dati relativi al VAN approvati nel novembre 2015 dal consiglio di amministrazione di JLR. L'aiuto di Stato del valore di 76 milioni di GBP (91 milioni di EUR) di cui al considerando 146 potrebbe colmare del 33-43 % il divario in termini di VAN, tenendo conto della quantificazione del ritardo previsto in Messico. È chiaro dai documenti forniti relativi alla decisione che l'importo massimo e totale dell'aiuto è stato preso in considerazione in tutto il processo decisionale. I responsabili decisionali hanno fatto fronte al delta del flusso di cassa rimanente, dopo aver considerato l'importo massimo di aiuto, e valutato se il delta del flusso di cassa avrebbe potuto essere accettato alla luce di altre considerazioni non quantificabili. Dopo una lunga discussione nella riunione del 10 luglio 2015, il forum sulla globalizzazione ha infine convenuto di accettare il divario rimanente. Tuttavia, è stato registrato nel verbale della riunione che, persino tenendo conto dell'importo massimo dell'aiuto di Stato disponibile in Slovacchia, una decisione a favore di Nitra rispetto a H[…] era accuratamente equilibrata. La Commissione conclude pertanto che altri fattori di rischio e qualitativi hanno svolto un ruolo nel processo decisionale, spiegando perché poteva essere accettato il delta del flusso di cassa rimanente.

Conclusioni sull'effetto di incentivazione

(156) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto ha chiaramente fornito un incentivo all'ubicazione dell'investimento pianificato a Nitra anziché a H[…] poiché compensa, unitamente a considerazioni strategiche, gli svantaggi del costo netto legati alla costruzione dello stabilimento a Nitra. Si tratta pertanto dell'effetto di incentivazione richiesto ai sensi della sezione 3.5 degli orientamenti.

6.4.4.4. Proporzionalità dell'importo dell'aiuto

(157) La Commissione deve valutare la proporzionalità del pacchetto di aiuti. Secondo la sezione 3.6 degli orientamenti, l'importo dell'aiuto deve superare un duplice test di proporzionalità. In primo luogo, deve essere limitato al minimo indispensabile per stimolare investimenti o attività supplementari nella zona interessata. In secondo luogo, poiché la Commissione applica per gli aiuti agli investimenti le intensità massime di aiuto, tali intensità massime di aiuto servono da limite all'«approccio del sovraccosto netto».

(158) A norma del punto 78 degli orientamenti, di regola, gli aiuti individuali notificati sono considerati limitati al minimo se l'importo dell'aiuto corrisponde ai sovraccosti netti di attuazione dell'investimento nella regione interessata, rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuto. Ai sensi del punto 80 degli orientamenti, nelle situazioni riconducibili allo scenario 2 (incentivi alla scelta del luogo), l'importo dell'aiuto non dovrebbe superare la differenza tra il valore attuale netto dell'investimento nell'area interessata e il valore attuale netto nell'ubicazione alternativa, tenendo conto di tutti i costi e i benefici rilevanti.

([36]) Valore nominale: [180-240] milioni di EUR.

(159) Il dato del VAN pertinente da considerare per la valutazione della proporzionalità dell'aiuto notificato del valore nominale di 129 812 750 EUR è quello relativo alla portata ridotta del progetto, ossia 150 000 veicoli. I dati del VAN sono stati approvati nell'ottobre/novembre 2015 dal consiglio di amministrazione di JLR. Il delta del VAN prima di considerare il ritardo della realizzazione in Messico era di 344 milioni di GBP o 413 milioni di EUR. Qualsiasi importo dell'aiuto superiore a 413 milioni di EUR sarebbe sproporzionato. Nella decisione di avvio, la Commissione si riferiva in particolare all'eventuale aiuto all'infrastruttura e all'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli che, quando aggiunti all'importo dell'aiuto notificato, possono comportare un importo dell'aiuto complessivo superiore rispetto alla soglia massima.

(160) Come riferito al considerando 113, la Commissione non ritiene che la vendita dei terreni dell'NSP, la realizzazione delle opere infrastrutturali correlate o l'esenzione dalla tassa per la trasformazione dei terreni agricoli siano misure di aiuto a favore di JLR. La valutazione della proporzionalità si limita pertanto all'importo dell'aiuto notificato.

(161) La Slovacchia ha presentato la documentazione richiesta e dimostrato sulla base di tale documentazione che la prima parte del test di proporzionalità è rispettata, poiché l'aiuto notificato non supera la differenza in termini di VAN tra Nitra e H[…] di 344 milioni di GBP o 413 milioni di EUR. L'importo dell'aiuto nominale di 108 milioni di GBP o 130 milioni di EUR rappresentava 76 milioni di GBP o 91 milioni di EUR in valore corrente utilizzando il tasso di attualizzazione di JLR del […] %.

(162) La Commissione osserva che, anche se l'aiuto viene concesso, Nitra registra ancora uno svantaggio in termini di VAN di 268 milioni di GBP o 322 milioni di EUR. L'analisi dell'effetto di incentivazione ha dimostrato che lo svantaggio rimanente in termini di VAN era accettabile per JLR a causa del ritardo nella realizzazione dei lavori previsto per il Messico e di altri fattori di rischio e di natura qualitativa. Tali fattori sono stati discussi a lungo durante la riunione del forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 e le conclusioni dell'analisi dei rischi sono state confermate nel novembre 2015 durante la presentazione al consiglio di amministrazione di JLR, in cui è stato menzionato in particolare l'ambiente politico/aziendale, i fattori economici, la distanza dalla sede centrale di JLR, il rischio di calamità naturali e la probabilità dell'emergere di un accordo di libero scambio UE-USA. Sulla base di tale analisi dei rischi è stata adottata la decisione di confermare Nitra come sito preferita.

(163) Visto che il massimale che risulta dall'approccio basato sul sovraccosto netto non risulta superato, la Commissione ritiene che l'aiuto soddisfi la prima parte del test di proporzionalità.

(164) In merito alla seconda parte del test di proporzionalità, la Commissione applica, oltre all'approccio del sovraccosto netto, le intensità massime di aiuto, ridotte in applicazione del punto 20, lettera c), degli orientamenti per grandi progetti di investimento.

(165) La Commissione ha osservato nella decisione di avvio che l'importo dell'aiuto notificato del valore nominale di 129 812 750 EUR e del valore corrente di 125 046 543 EUR, sulla base di un investimento ammissibile del valore corrente di 1 369 295 298 EUR, comporta un'intensità di aiuto del 9,13 %, che a è *prima facie* inferiore all'intensità di aiuto massima ammissibile ridotta, pari al 9,24 % per l'investimento nella regione di Nitra, dove si applica un massimale applicabile di aiuto a finalità regionale del 25 %. La Commissione ha inoltre stabilito che il costo ammissibile rispetta le condizioni della sezione 3.6.1.1 degli orientamenti, pertinente per la valutazione della base di costo ammissibile.

(166) Le sezioni 3.6.1.1 e 3.6.1.2 degli orientamenti spiegano che i costi di investimento possono essere tenuti in considerazione come costi ammissibili. In questo caso, si applica la sezione 3.6.1.1 poiché i costi ammissibili per gli aiuti agli investimenti proposti sono calcolati in base ai costi di investimento. La Commissione osserva che i costi ammissibili sono stabiliti in linea con le disposizioni di tali sezioni poiché gli attivi acquisiti saranno nuovi, l'investimento riguarda un investimento iniziale sotto forma di nuovo stabilimento, non si tiene conto dei costi di locazione e gli attivi immateriali ammontano a circa […] % dei costi totali ammissibili, il che è inferiore alla percentuale massima consentita del 50 %. La Slovacchia ha confermato che saranno rispettate tutte le altre condizioni che si applicano agli attivi immateriali.

(167) La Commissione ha concluso nella decisione di avvio che l'importo dell'aiuto notificato sarebbe ridotto nel caso in cui le spese eccessive pari a [60-85] milioni di GBP o [72-102] milioni di EUR risultassero inammissibili.

(168) Al considerando 119 della presente decisione, la Commissione ha ritenuto che l'investimento ammissibile ammontasse a 1 460 620 591 EUR. L'importo dell'aiuto notificato rimane pertanto inferiore all'intensità di aiuto massima ammissibile ridotta pari al 9,24 %. Pertanto la condizione del doppio massimale, di cui al punto 83 degli orientamenti, derivante dalla combinazione dell'approccio del sovraccosto netto, ossia l'aiuto limitato al minimo necessario con i massimali ammissibili, è rispettata. La Commissione considera pertanto proporzionato l'importo dell'aiuto notificato.

6.4.4.5. Conclusioni in merito al rispetto dei requisiti minimi

(169) Conformemente alla valutazione di cui ai considerando da 120 a 168 della presente decisione, si può concludere che tutti i requisiti minimi di cui alle sezioni da 3.2 a 3.6 degli orientamenti sono rispettati.

6.4.5. *Limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi*

(170) La Commissione ha indicato nella sezione 3.3.4.2 della decisione di avvio che l'aiuto notificato non ha un effetto negativo indebito sulla concorrenza tramite l'aumento o il mantenimento del potere di mercato o la creazione di una capacità eccessiva in un mercato in declino. La Commissione conferma la sua conclusione ai fini della presente decisione.

(171) Tuttavia, gli effetti degli aiuti a finalità regionale sull'ubicazione possono ancora causare distorsioni degli scambi. La sezione 3.7.2 degli orientamenti elenca una serie di situazioni in cui gli effetti negativi sugli scambi superano chiaramente gli eventuali effetti positivi e in cui l'aiuto a finalità regionale è vietato.

6.4.5.1. Effetto negativo evidente sugli scambi: il massimale di intensità dell'aiuto corretto è superato

(172) Qualora l'importo di aiuto proposto superasse, rispetto alla spesa di investimento standardizzata ammissibile ([37]), il massimale di intensità dell'aiuto corretto applicabile a un progetto di una determinata dimensione, sussisterebbe un effetto negativo evidente a norma del punto 119 degli orientamenti, tenendo conto della «riduzione progressiva» richiesta ([38]).

(173) Poiché la presente decisione stabilisce al considerando 113 che JLR non beneficia di ulteriori aiuti oltre all'aiuto notificato e, al considerando 168, che il massimale corretto applicabile di aiuto a finalità regionale non è superato, non vi è alcun effetto negativo evidente sugli scambi ai sensi del punto 119 degli orientamenti.

6.4.5.2. Effetto negativo evidente: effetto anti-coesione

(174) Il punto 121 degli orientamenti specifica che, per i casi riconducibili allo scenario 2, il fatto che, in assenza di aiuto, l'investimento sarebbe stato realizzato in una regione con un'intensità di aiuto a finalità regionale superiore o identica a quella della regione prescelta costituisce un effetto negativo, che difficilmente potrà essere compensato da un qualche effetto positivo dell'aiuto, poiché contraddice la ragion d'essere degli aiuti a finalità regionale.

(175) La Commissione ritiene che la disposizione si applichi a una situazione corrispondente allo scenario 2, in cui entrambe le ubicazioni alternative si trovano nello Spazio economico europeo («SEE»). Il sito polacco a Jawor che è stato previsto nel procedimento relativo alla decisione dell'ubicazione fino al 10 luglio 2015 è situato in una regione con lo stesso massimale di intensità di aiuto di Nitra ([39]).

(176) Come delineato nella decisione di avvio, i documenti interni di JLR hanno indicato che gli investimenti, rispetto alla Slovacchia e in assenza degli incentivi offerti dalla stessa, avrebbero potuto essere più efficaci sotto il profilo dei costi a Jawor.

([37]) La spesa ammissibile standardizzata per progetti di investimento da parte di grandi imprese è descritta in dettaglio alle sezioni 3.6.1.1 e 3.6.1.2 degli orientamenti.
([38]) Cfr. punto 86 e punto 20, lettera c), degli orientamenti.
([39]) SA.37485 — Carta degli aiuti a finalità regionale per la Polonia (GU C 210 del 4.7.2014, pag. 1).

(177) Al forum sulla globalizzazione del 10 luglio 2015 è stata presentata un'analisi in due fasi: in una prima fase la scelta del luogo tra Jawor e Nitra e in una seconda fase la scelta del luogo tra Nitra e Messico. Jawor sarebbe stata più efficace sotto il profilo dei costi, ma JLR ha individuato una serie di svantaggi per tale sito in termini di aspetti fondamentali del sito, tempistica, fabbisogno di cassa anticipato e realizzabilità. Il sito polacco ha ricevuto un indicatore di rischio (red flag) sugli aspetti fondamentali del sito poiché è situato su terreni agricoli per i quali era necessario cambiare la destinazione d'uso e, come spiegato da JLR, perché è presente una strada che divide il sito di Jawor, nonché sulla realizzabilità mettendo in discussione espressamente le capacità in termini di realizzabilità […]. Il verbale della riunione ha registrato che i membri del comitato esecutivo concordavano con la raccomandazione secondo cui il sito polacco fosse posto «in sospeso» per i motivi addotti. A causa di tali indicatori di rischio (red flag), il sito polacco non è stato considerato dal consiglio di amministrazione di JLR un'alternativa fattibile.

(178) La Commissione non ha riscontrato elementi di prova che mettevano in discussione l'inadeguatezza di Jawor per i motivi individuati da JLR e osserva che non sono state presentate osservazioni da parte di terzi sulle questioni in esame. Inoltre, come spiegato alla sezione 6.4.4.3 della presente decisione, il sito in Messico è stato stabilito come ubicazione alternativa dell'investimento in caso di mancata concessione dell'aiuto di Stato. La Commissione conclude pertanto che l'aiuto non ha alcun effetto anti-coesione a danno di Jawor ai sensi del punto 121 degli orientamenti.

6.4.5.3. Effetto negativo evidente: chiusura delle attività o trasferimento

(179) A norma del punto 122 degli orientamenti, qualora il beneficiario abbia piani concreti di chiudere o effettivamente chiude un'attività uguale o simile in un'altra zona all'interno del SEE e sposti tale attività verso la zona prescelta, se vi è un nesso causale tra l'aiuto e il trasferimento, ciò comporterà un effetto negativo che difficilmente sarà compensato da un qualche elemento positivo.

(180) In base a una conferma delle autorità slovacche secondo cui JLR non aveva terminato un'attività uguale o simile nel SEE nei due anni precedenti la domanda di aiuto e non aveva alcun piano concreto di procedere in tal senso entro due anni successivi al completamento dell'investimento, la Commissione aveva concluso nella decisione di avvio che l'aiuto di Stato non comportava una chiusura delle attività o un trasferimento delle stesse.

(181) Tuttavia, vari articoli di stampa dell'aprile 2018 hanno riportato la notizia di una riduzione dei posti di lavoro di circa 1 000 unità in un'attività uguale o simile nel Regno Unito.

(182) Le autorità slovacche hanno spiegato che tale riduzione non è correlata alla decisione di investimento di Nitra e hanno riconfermato, sostenute da prove autentiche, che JLR non aveva piani concreti di riduzione di posti di lavoro nel suo stabilimento del Regno Unito o in altri stabilimenti al momento della domanda di aiuto in Slovacchia. Le autorità slovacche hanno fornito altresì una copia di un «accordo di sicurezza» con i sindacati che rappresentavano la forza lavoro di JLR nel Regno Unito firmato da JLR il 30 aprile 2016. L'accordo di sicurezza descriveva il piano del ciclo, ossia i veicoli che dovevano essere prodotti presso lo stabilimento del Regno Unito. Le autorità slovacche hanno spiegato che nel 2016 JLR e i sindacati del Regno Unito hanno convenuto per iscritto che l'investimento in Slovacchia, che riprendeva la produzione di […] veicoli dello stabilimento di Solihull, non imponeva il trasferimento di posti di lavori né la chiusura di impianti nel Regno Unito. L'accordo di sicurezza stabilisce anche le circostanze in cui i tagli ai posti di lavoro nel Regno Unito sarebbero stati necessari e le misure che sarebbero state intraprese in risposta; tuttavia, tali circostanze sono state descritte come «importanti cambiamenti economici, ad esempio un'altra recessione globale, che riducono la domanda o altrimenti influenzano il piano del ciclo precedentemente concordato».

(183) Il trasferimento della produzione di veicoli[…] da Solihull a Nitra era nota all'epoca della domanda di aiuto, ma JLR ha previsto di espandere la produzione complessiva e consentire a Solihull di soddisfare la crescente domanda di altri veicoli, in particolare […] e […], con un conseguente aumento della produzione. I piani indicavano che la capacità produttiva del […] a Caste Bromwich sarebbe rimasta invariata.

(184) Come le autorità slovacche hanno spiegato, con il sostegno di informazioni disponibili al pubblico, il taglio dei posti di lavoro annunciato nel 2018 è stato il risultato di un calo della domanda di veicoli diesel, in parte dovuto alla politica fiscale del Regno Unito per il diesel e a incertezze in merito alla Brexit. JLR ha deciso di […], con un impatto diretto sulla capacità di Solihull. Tali fattori non sono correlati all'investimento di JLR in Slovacchia e si sono verificati anni dopo la decisione di JLR do investire e di costruire uno stabilimento a Nitra.

(185) Pertanto, la Commissione riconferma la sua conclusione che non vi è alcun nesso causale tra la misura di aiuto slovacco e la chiusura delle attività del Regno Unito.

6.4.5.4. Conclusioni in merito alla sussistenza di effetti negativi evidenti sulla concorrenza e sugli scambi

(186) Mediante la valutazione di cui ai considerando 170 e 185 della presente decisione, è possibile concludere che l'aiuto non ha effetti negativi evidenti sulla concorrenza e sugli scambi ai sensi della sezione 3.7.2 degli orientamenti.

6.4.6. *Bilanciamento di effetti positivi e negativi dell'aiuto*

(187) Il punto 112 degli orientamenti stabilisce che, perché l'aiuto sia considerato compatibile, i suoi effetti negativi in termini di distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri devono essere limitati e controbilanciati da effetti positivi in termini di contributo al conseguimento dell'obiettivo di interesse comune. Vi sono alcuni casi in cui gli effetti negativi superano chiaramente gli eventuali effetti positivi e l'aiuto non può pertanto essere considerato compatibile con il mercato interno.

(188) La valutazione della Commissione dei requisiti minimi ha mostrato che l'aiuto è appropriato, che lo scenario controfattuale presentato è credibile e realistico, che l'aiuto ha un effetto di incentivazione ed è limitato all'importo necessario per cambiare la decisione relativa all'ubicazione di JLR. Attraverso l'ubicazione dell'investimento nella regione assistita, l'aiuto contribuisce allo sviluppo regionale della zona di Nitra. La valutazione ha mostrato inoltre che l'aiuto non ha alcun effetto negativo evidente nel senso che non comporta la creazione o il persistere di un eccesso di capacità in un mercato in assoluto declino, né determina effetti eccessivi sugli scambi, rispetta il massimale applicabile di aiuto a finalità regionale, non ha alcun effetto anti-coesione e non è causale per la chiusura delle attività altrove e il loro trasferimento a Nitra. Inoltre, l'aiuto non comporta una violazione indissociabile del diritto dell'Unione ([40]).

(189) Gli effetti negativi indebiti sulla concorrenza che dovrebbero essere tenuti in considerazione nell'equilibrio rimanente sono individuati ai punti 114, 115 e 132 degli orientamenti e interessano la creazione o il rafforzamento di una posizione di mercato dominante o la creazione o il rafforzamento di un eccesso di capacità in un mercato poco efficiente, anche laddove il mercato non sia in assoluto declino.

(190) La Commissione ritiene che, in linea con la sua analisi nella decisione di avvio che la stessa conferma mediante la presente decisione, l'aiuto non comporti, né rafforzi, una posizione di mercato dominante del beneficiario dell'aiuto sul prodotto e sul mercato geografico pertinenti né comporti la creazione di un eccesso di capacità di un mercato in declino. Pertanto, la Commissione conclude che l'aiuto presenta effetti negativi limitati sulla concorrenza.

(191) L'effetto dell'aiuto sugli scambi è limitato poiché è rispettato il massimale corretto di aiuto a finalità regionale e la misura non ha un effetto anti-coesione e di trasferimento.

(192) Visto che l'aiuto rispetta tutti i requisiti minimi, non ha alcun effetto negativo evidente e l'analisi di cui ai considerando 190 e 191 della presente decisione mostra che presenta effetti negativi limitati sulla concorrenza e sugli scambi, la Commissione conclude che gli effetti positivi sostanziali dell'aiuto sullo sviluppo regionale della regione di Nitra, in particolare gli effetti sull'occupazione e sulla generazione di reddito dell'investimento di cui alla decisione di avvio, superano chiaramente gli effetti negativi limitati.

6.5. **Trasparenza**

(193) Alla luce della sezione II.2 della comunicazione sulla trasparenza della Commissione ([41]), gli Stati membri provvedono alla pubblicazione, in un sito web esaustivo a livello regionale o nazionale sugli aiuti di Stato, del testo integrale del regime di aiuti approvato o della decisione di concessione dell'aiuto individuale e delle relative disposizioni di applicazione, oppure un link che vi dia accesso, del nome dell'autorità che concede gli aiuti, del nome dei singoli beneficiari, della forma e dell'importo dell'aiuto concesso a ogni beneficiario, della data di concessione, del tipo di impresa, della regione nella quale è ubicato il beneficiario (a livello NUTS II) e del settore

([40]) Punto 28 degli orientamenti.

([41]) Comunicazione della Commissione che modifica le comunicazioni della Commissione relative, rispettivamente, agli orientamenti dell'Unione europea per l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga, agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, agli aiuti di Stato a favore delle opere cinematografiche e di altre opere audiovisive, agli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio e agli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 198 del 27.6.2014, pag. 30).

economico principale in cui il beneficiario ha le sue attività, a livello di gruppo NACE. Queste informazioni devono essere pubblicate dopo che è stata presa la decisione di concedere l'aiuto, devono essere conservate per almeno dieci anni e devono essere accessibili al pubblico senza restrizioni. Gli Stati membri sono tenuti a pubblicare le informazioni di cui al presente considerando a partire dal 1º luglio 2016.

(194) Nella decisione di avvio, la Commissione ha osservato che la Slovacchia ha confermato che si conformerà a tutti i requisiti concernenti la trasparenza di cui alla sezione II.2 della comunicazione sulla trasparenza.

7. **CONCLUSIONI**

(195) La Commissione conclude che l'aiuto all'investimento a finalità regionale notificato a favore di Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. rispetta tutte le condizioni di cui agli orientamenti 2014-2020 e può essere pertanto considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE.

(196) Considerando che le autorità slovacche hanno convenuto eccezionalmente di rinunciare ai diritti derivanti dall'articolo 342 del TFUE in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento n. 1 ([42]) e di adottare la decisione prevista e notificarla a norma dell'articolo 297 del TFUE in inglese, la presente decisione dovrebbe essere adottata in inglese,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato cui la Slovacchia intende dare esecuzione a favore di Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. pari a un massimo di 125 046 543 EUR in valore corrente e un'intensità di aiuto massima del 9,13 % in equivalente sovvenzione lordo è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'attuazione dell'aiuto è di conseguenza autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica slovacca è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 ottobre 2018

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione

([42]) Regolamento n. 1, del 15 aprile 1958, che stabilisce il regime linguistico della Comunità Economica Europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385/58).