II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 18 settembre 2002

relativa all'aiuto di Stato al quale il Regno Unito intende dare esecuzione in favore di Vauxhall Motors (UK) Ltd

[notificata con il numero C(2002) 3340]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/62/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

visto il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [1],

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli,

considerando quanto segue:

Procedimento

(1) Con lettera datata 23 agosto 2001 il Regno Unito ha notificato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, il progetto di aiuto in esame. Il 23 ottobre 2001 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, a cui il Regno Unito ha risposto con lettera del 16 novembre 2001.

(2) Con lettera del 28 gennaio 2002, la Commissione ha informato il Regno Unito della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito all'aiuto in oggetto.

(3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi. La Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione da terzi interessati.

(4) Con lettera datata 1º marzo 2002, il Regno Unito ha presentato le proprie osservazioni sull'avvio del procedimento d'esame. Il Regno Unito ha trasmesso ulteriori informazioni il 9 luglio 2002.

Descrizione dettagliata dell'aiuto

(5) Beneficiario dell'aiuto sarebbe Vauxhall Motors (UK) Ltd, consociata appartenente interamente a General Motors Corporation. L'aiuto in questione è un aiuto all'investimento regionale per la trasformazione della fabbrica automobilistica di Ellesmere Port, da impianto per la produzione di un unico modello ad impianto in grado di produrre due modelli, alternandone la produzione per adeguarsi alla domanda. In seguito al suddetto investimento, l'impianto sarebbe in grado di produrre sia l'Astra che il nuovo modello sostitutivo della Vectra. Secondo le informazioni fornite dal Regno Unito nella notifica, il progetto salvaguarderebbe 771 posti di lavoro presso Vauxhall Motors e creerebbe circa 530 posti nell'indotto.

(6) General Motors Europe, per questo progetto, ha preso in considerazione due siti alternativi: Ellesmere Port e Anversa. La decisione finale a favore di Ellesmere Port rientrava in un grande piano di ristrutturazione all'interno di General Motors Europe, con l'obiettivo di far tornare la società alla redditività. Nel quadro del suddetto piano, la produzione di autoveicoli per il trasporto di persone a Luton doveva cessare con la fine della produzione dell'attuale modello Vectra, al termine del primo

[1] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

trimestre del 2002. Da quel momento, i residui impianti di Luton si concentrerebbero sui veicoli commerciali e fuoristrada, mentre i veicoli passeggeri verrebbero costruiti a Ellesmere Port. Quest'ultimo sito continuerebbe a produrre l'Astra, includerebbe la Vectra della nuova generazione e l'impianto verrebbe trasformato in una fabbrica in grado di produrre due modelli.

(7) La nuova Vectra è progettata per competere nel segmento medio-alto del mercato europeo dei veicoli per passeggeri. I principali mercati geografici per l'attuale modello Astra e il prossimo modello Vectra sono la Germania, il Regno Unito, la Francia, l'Italia, i Paesi Bassi e la Spagna, anche se vengono serviti anche altri mercati più piccoli dell'Europa centrale e occidentale.

(8) L'importo totale degli investimenti ammissibili è di 156,198 milioni di GBP. Il valore netto attuale degli investimenti ammissibili è di 153,814 milioni di GBP. Tali investimenti sono suddivisi fra lavori di miglioramento di immobili e terreni (8,352 milioni di GBP), macchinari e impianti (131,343 milioni di GBP) e attrezzature e presse (14,119 milioni di GBP).

(9) Un aiuto per GBP 10 milioni (valore netto attuale: GBP 9,847 milioni) sarà fornito a titolo dell'Aiuto selettivo regionale, che costituisce un piano di aiuti autorizzato basato sull'Industrial Development Act del 1982. L'intensità notificata degli aiuti è del 6,4 %.

(10) L'impianto di Ellesmere Port si trova nel distretto di Westminster di Ellesmere Port e Neston nel Cheshire. Sulla base della Carta degli aiuti a finalità regionale per il Regno Unito relativa al periodo 2000-2006, tale regione è stata riconosciuta dalla Commissione come regione economica assistita ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE con un massimale regionale del 15 % ESN.

Decisione della Commissione di avviare il procedimento dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato

(11) Con lettera del 28 gennaio 2002, la Commissione ha informato il Regno Unito della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, in quanto nutriva dei dubbi sia sulla necessità che la proporzionalità dell'aiuto.

(12) Per quanto riguarda la necessità dell'aiuto, la Commissione aveva bisogno di verificare che il progetto di Ellesmere Port riguardasse una trasformazione, comportante un cambiamento radicale nelle strutture di produzione su un sito esistente. In secondo luogo, doveva stabilire se Anversa costituisse una alternativa reale dal punto di vista della realizzabilità del progetto in tale sito.

(13) Per quanto riguarda la proporzionalità dell'aiuto, la Commissione ha espresso dei dubbi su taluni elementi contenuti nell'analisi costo benefici. In particolare, la Commissione ha messo in dubbio l'ipotesi che i costi di formazione ad Anversa fossero inferiori; i costi del trasporto interno e la struttura degli acquisti; nonché le ripercussioni previste, fra le quali un calo delle vendite, sull'immagine del marchio Vauxhall nel Regno Unito, qualora il progetto fosse stato realizzato ad Anversa.

Osservazioni dei terzi interessati

(14) La Commissione non ha ricevuto osservazioni al riguardo da parte di terzi interessati.

Osservazioni del Regno Unito

(15) Con lettera datata 1º marzo 2002, il Regno Unito ha presentato osservazioni sull'avvio del procedimento d'esame, che ha poi integrato con altre informazioni inviate con lettera datata 9 luglio 2002. La Commissione ha tenuto conto di tali osservazioni.

(16) Il Regno Unito ha trasmesso un elenco dettagliato dei costi di formazione ad Anversa e Ellesmere Port. Le differenze principali sono che, rispetto ad Ellesmere Port, il personale dell'impianto di Anversa è già formato al sistema ANDON; esso ha già familiarità nel funzionare come impianto flessibile, producendo due modelli su impianti comuni; esso ha una esperienza recente nella produzione della Vectra, in modo che la curva di apprendimento è più breve; l'impianto di Anversa e la sua forza lavoro sono già conformi al progetto globale di processo (GBOP) ([1]).

(17) Per quanto riguarda i costi di trasporto interno e gli acquisti, il Regno Unito ha spiegato che i costi nell'analisi costo benefici si basavano sulle cifre utilizzate dalla Commissione per la strategia europea di GM, quando è stato deciso di installare il progetto per la nuova Vectra a Ellesmere Port. Nel periodo di transizione, Vauxhall ha intrapreso ulteriori calcoli basati sugli attuali volumi di produzione a Luton e Ellesmere Port nel 2001 e su proiezioni finanziarie rivedute per Ellesmere Port per il 2002. Il raffronto delle cifre stimate nella analisi costo benefici con quelle basate sugli attuali volumi di produzione danno una variazione inferiore all'1 %.

(18) Infine, il Regno Unito ha presentato le sue osservazioni in merito ai possibili effetti sulle vendite di Vauxhall nel Regno Unito, se fosse stata presa una decisione a favore di Anversa. Esso si è inoltre pronunciato sulla possibilità di costi aggiuntivi, derivanti da iniziative sindacali prese nell'impianto di Ellesmere Port, in conseguenza di tale decisione.

(19) Per quanto riguarda il potenziale calo delle vendite, lo «Europe Strategy Board» (ESB) ha ritenuto, al momento di decidere, che se la produzione della nuova Vectra non fosse stata installata a Ellesmere Port, ciò avrebbe potuto avere effetti dannosi sulle vendite nel Regno Unito. Tuttavia, tali effetti sarebbero stati molto limitati, opinione che è stata confermata in uno studio GM fornito alla Commissione. Per mitigare il calo delle vendite dei modelli Vectra sul mercato del Regno Unito, qualora il progetto fosse andato ad Anversa, si sarebbero resi necessari costi di commercializzazione aggiuntivi.

([1]) GBOP è una serie di specifiche di programmazione e processi di costruzione comuni, che permette di ottenere la coerenza fra le varie piattaforme di modelli sia sul piano dell'architettura che su quello degli impianti.

(20) Per quanto riguarda la minaccia potenziale di azioni sindacali nel Regno Unito se Ellesmere Port avesse perso un turno di produzione, oltre all'annuncio della chiusura di Luton, il Regno Unito considerava molto difficile valutare le dimensioni di tali azioni. La chiusura dell'impianto di Luton aveva portato ad una giornata di sospensione del lavoro. Si trattava di una reazione alla *chiusura completa* dell'impianto di Luton e alla minaccia di esuberi forzati. Azioni industriali più dannose e diffuse hanno potuto essere evitate attraverso pacchetti di esuberi volontari concordati con i sindacati e Vauxhall. Gli incentivi finanziari previsti da tali pacchetti erano molto più elevati del minimo stabilito dalla legge britannica e i costi derivanti erano stati inclusi nell'analisi costo benefici. Tenendo presente che Ellesmere Port sarebbe rimasto un sito di produzione dell'Astra a doppio turno, se Anversa avesse ottenuto il progetto Vectra, il Regno Unito ritiene plausibile l'ipotesi di una sospensione del lavoro di mezza giornata. I costi aggiuntivi totali derivanti dagli effetti menzionati sopra sono stimati a 171 000 GBP.

Valutazione dell'aiuto

(21) La misura notificata dal Regno Unito a favore di Vauxhall Motors (UK) Ltd. costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Infatti essa sarebbe finanziata dallo Stato o mediante risorse di Stato. Inoltre, giacché rappresenta una parte non trascurabile del finanziamento del progetto, l'aiuto minaccia di falsare la concorrenza nella Comunità favorendo Vauxhall Motors (UK) Ltd. rispetto ai concorrenti che non ricevono aiuti. Infine, il mercato delle automobili è caratterizzato da notevoli scambi tra Stati membri.

(22) L'aiuto in questione è destinato ad un'impresa che costruisce e assembla autovetture e che, in quanto tale, opera nell'industria automobilistica ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica (in appresso «la disciplina degli aiuti di Stato all'industria automobilistica») ([1]).

(23) La relativa disciplina comunitaria dispone che sono soggetti all'obbligo di notifica prima della loro erogazione, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, tutti gli aiuti che le autorità pubbliche intendono concedere a un progetto individuale nell'ambito di un regime di aiuti autorizzato della Commissione a favore di una o più imprese operanti nel settore automobilistico, qualora sia superata almeno una delle due soglie sotto indicate: i) costo totale del progetto pari a 50 milioni di EUR, ii) importo lordo totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto pari a 5 milioni di EUR. Nel caso oggetto della presente Decisione, sia il costo totale del progetto che l'ammontare dell'aiuto superano la soglia di notifica. Pertanto, notificando il progetto di aiuto in favore di Vauxhall Motors (UK) Ltd, il Regno Unito ha rispettato l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(24) In considerazione della natura e della finalità dell'aiuto in questione, nonché dell'ubicazione geografica dell'investimento, la Commissione ritiene che ad esso non sia applicabile l'articolo 87, paragrafo 2. L'articolo 87, paragrafo 3, elenca gli altri tipi di aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Tuttavia, la loro compatibilità con il trattato deve essere valutata nel contesto della Comunità nel suo insieme e non in un ambito puramente nazionale. Inoltre, per assicurare il corretto funzionamento del mercato comune e tenendo conto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, devono essere interpretate in maniera restrittiva. Per quanto riguarda le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), l'aiuto in questione non è manifestamente destinato a promuovere un importante progetto di interesse comune, né a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia del Regno Unito, né a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio. Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), la Commissione osserva che il progetto d'investimento deve essere realizzato in una regione ammessa a beneficiare di aiuti in applicazione della lettera c). Secondo la mappa regionale per il Regno Unito per il periodo 2000-2006, il progetto è ubicato in un'area con un massimale regionale di aiuto per le grandi imprese del 15 % ESN.

(25) Per potersi pronunciare sulla compatibilità del prospettato aiuto regionale con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, la Commissione deve verificare se siano state rispettate le condizioni stabilite nella relativa disciplina comunitaria.

(26) Per autorizzare un aiuto in base alla suddetta disciplina, la Commissione, dopo aver esaminato se la regione interessata sia ammissibile all'aiuto conformemente al diritto comunitario, accerta se l'investitore aveva la possibilità di scegliere un sito alternativo per il suo progetto, onde dimostrare la necessità dell'aiuto, in particolare in base alla mobilità del progetto.

(27) La Commissione ha studiato la mobilità geografica del progetto. A questo proposito, il gruppo automobilistico destinato a beneficiare dell'aiuto, deve provare in modo inequivocabile e convincente che esiste un'alternativa economicamente valida per la localizzazione del progetto. Le autorità del Regno Unito hanno dichiarato che tale localizzazione è disponibile nell'impianto di Anversa, Belgio, che produce attualmente il modello Astra e, fino al 1998, ha prodotto il modello Vectra. La Commissione osserva che, nel considerare i due siti alternativi per il progetto, General Motors Europe ha eseguito uno studio comparativo dei costi marginali relativi alla produzione della nuova Vectra nei due impianti. Tale studio, assieme ad altri documenti provenienti dal processo decisionale di General Motors Europe, è stato trasmesso alla Commissione. Inoltre, la Commissione, assistita da un esperto esterno del settore automobilistico, ha verificato in loco la realizzabilità del progetto sul sito di Anversa. Fino al 1998 l'impianto di Anversa produceva l'Astra e il precedente modello della Vectra sulle stesse due linee di montaggio e dispone ancora di spazio sufficiente dove venivano costruite le carrozzerie del precedente modello Vectra. Si può quindi concludere

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

che il progetto ha carattere mobile. Di conseguenza, esso si può ritenere ammissibile all'aiuto regionale, in quanto l'aiuto è necessario per attrarre gli investimenti nella regione assistita.

(28) La Commissione e il suo esperto esterno hanno verificato la natura dell'investimento sulla base della planimetria della fabbrica presentata dal Regno Unito e di una visita del sito. Il progetto in questione riguarda una trasformazione radicale delle strutture di produzione su un sito esistente con l'obiettivo di trasformare il sito da impianto di produzione per un modello unico in un impianto flessibile per due modelli. Il progetto di investimento è quindi ammissibile all'aiuto regionale.

(29) Assieme alla notifica, le autorità del Regno Unito hanno trasmesso una analisi costo benefici che raffronta i costi dei due siti. Da tale analisi risulta uno svantaggio netto sul piano dei costi pari a 18,116 milioni di GBP per il sito di Ellesmere Port rispetto al sito di Anversa. Pertanto, l'intensità di svantaggio del progetto sarebbe dell'11,8 %.

(30) Con l'aiuto del suo esperto automobilistico, la Commissione ha valutato l'analisi costo benefici notificata, sulla base del tasso di cambio in vigore al momento della decisione sulla localizzazione, allo scopo di determinare in quale misura l'aiuto regionale progettato sia proporzionato ai problemi regionali che esso intende risolvere. Successivamente all'apertura del procedimento, il Regno Unito ha chiarito alcuni elementi contenuti nell'analisi costo benefici sui quali erano stati sollevati dei dubbi.

(31) Per quanto riguarda lo svantaggio sul piano dei costi di formazione indicato nell'analisi costo benefici, la Commissione ha ricevuto una suddivisione dettagliata dei costi in entrambi i siti. Lo svantaggio regionale per i costi di formazione a Ellesmere Port ammonta a 1,7 milioni di GBP. La Commissione ritiene che i costi di formazione sensibilmente più elevati a Ellesmere Port possano essere considerati plausibili. La differenza può essere spiegata con il fatto che, contrariamente a Ellesmere Port, l'impianto di Anversa:

— ha già maturato una esperienza nella produzione del modello Vectra,

— ha già acquisito una familiarità nel funzionamento come impianto flessibile per due modelli,

— dispone già di personale formato al sistema ANDON ed è conforme al «Global Bill of Process».

(32) Dato che le ipotesi contenute nell'analisi costo benefici relative agli acquisti e ai costi di trasporto interni, sono state confermate nel frattempo dai dati basati sulla produzione effettiva dell'impianto di Ellesmere Port, non vi sono più ragioni per dubitarne.

(33) Tuttavia, i dubbi della Commissione non sono stati fugati per quanto riguarda i possibili effetti sulle vendite nel Regno Unito derivanti dalla localizzazione del progetto ad Anversa o per quanto riguarda la possibilità di azioni sindacali.

(34) Il Regno Unito ha riconosciuto che, per mitigare il calo delle vendite dei modelli Vectra sul mercato del Regno Unito, qualora il progetto fosse andato ad Anversa, si sarebbero resi necessari costi di commercializzazione aggiuntivi. Tuttavia, la Commissione ritiene che tale decisione, sommata alla chiusura dell'impianto di Luton, avrebbe avuto un effetto negativo sul marchio Vauxhall, colpendo le vendite nel Regno Unito non solo dei modelli Vectra, ma di tutti i modelli Vauxhall. Essa ha quindi basato i propri calcoli sul calo di vendite potenziali di tutti i modelli Vauxhall nel corso del 2002. La Commissione ha stimato i necessari costi di commercializzazione aggiuntivi sulla base della valutazione dei suoi esperti esterni a 1,284 milioni di GBP. La Commissione condivide l'ipotesi che tale effetto sarebbe comunque limitato nel tempo e nelle dimensioni, in quanto la reazione «emozionale» del cliente ad una decisione di localizzazione ad Anversa, diminuirebbe con il passare del tempo.

(35) Per quanto riguarda la possibilità di azioni sindacali nel Regno Unito se Ellesmere Port avesse perso un turno di produzione, il Regno Unito ritiene plausibile ipotizzare che ciò avrebbe portato ad una sospensione del lavoro di mezza giornata (dato che la precedente chiusura dell'impianto di Luton aveva portato ad una sola giornata di sospensione del lavoro). Ciò corrisponde alla perdita di un turno. È tuttavia difficile ritenere che esattamente metà della forza lavoro avrebbe deciso per una azione di sciopero e l'altra metà si sarebbe opposta. È quindi prudente ipotizzare che ci sarebbe stata una sospensione del lavoro di un'intera giornata, con un costo di 300 000 di GBP.

(36) Tale modifica nell'analisi porta ad un rapporto costi/benefici leggermente diverso da quello inizialmente notificato. I costi aggiuntivi totali, se la Vectra venisse prodotta ad Anversa, derivanti dai due effetti menzionati sopra, sono stimati a 1,584 milioni di GBP. Di conseguenza, il valore attuale netto dello svantaggio regionale ammonta a 16,532 milioni di GBP a Ellesmere Port. Il valore attuale netto dei costi ammissibili a Ellesmere Port ammonta a 153,814 milioni di GBP, conferendo al progetto un coefficiente di svantaggio regionale del 10,7 %, rispetto ad Anversa.

(37) Infine, resta da affrontare la questione di un «top-up», vale a dire, una modifica del coefficiente di svantaggio regionale fra - 2 e + 4 punti percentuali, collegato a variazioni nella capacità produttiva sul mercato rilevante nel gruppo interessato e lo status di area assistita della regione. In questo caso specifico, i risultati dell'analisi costo benefici rendono superflua la necessità di tale modifica, in quanto la differenza fra il coefficiente di svantaggio regionale (10,7 %) e l'intensità dell'aiuto prevista (6,4 %) è di 4,3 punti percentuali, mentre la riduzione più elevata possibile secondo la disciplina comunitaria rilevante equivarrebbe a -2 punti percentuali nelle regioni che rientrano nell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

Conclusione

(38) Si tratta quindi di un progetto mobile e l'aiuto è necessario per la sua realizzazione. L'intensità dell'aiuto del progetto (6,4 %) è inferiore sia all'intensità dello svantaggio regionale individuato dall'analisi costo benefici (10,7 %) che al massimale regionale (15 % ESN). L'aiuto

regionale di 9,847 milioni di GBP (valore attuale netto), che il Regno Unito intende concedere a Vauxhall Motors Ltd, è quindi compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(39) In base alla rilevante disciplina comunitaria, gli svantaggi per i quali viene concesso un aiuto specifico nel quadro di un diverso obiettivo, come la formazione, non devono essere presi in considerazione nell'analisi costo benefici. Dato che nell'analisi costo benefici è stato tenuto conto di uno svantaggio a livello del costo di formazione, nessun ulteriore aiuto alla formazione specifico potrà essere concesso al progetto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto regionale di 9,847 milioni di GBP (valore attuale netto), che il Regno Unito intende concedere a Vauxhall Motors Ltd, per un investimento nel suo impianto di Ellesmere Port, è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

Di conseguenza è autorizzata l'esecuzione di tale aiuto.

Articolo 2

Nessun ulteriore aiuto specifico alla formazione può essere concesso al progetto.

Articolo 3

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 18 settembre 2002.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione