II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 19 de Janeiro de 2005

relativa ao auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à Società Consortile De Tomaso srl e à UAZ Europa srl, ambas pertencentes ao grupo De Tomaso

[notificada com o número C(2005) 40]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2006/260/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

Após ter convidado os interessados a apresentarem as suas observações, nos termos dos referidos artigos [1],

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 18 de Dezembro de 2002, as autoridades italianas notificaram à Comissão um plano de auxílios regionais a favor da Società Consortile De Tomaso srl e da UAZ Europa srl. Em 4 de Fevereiro de 2003, a Comissão solicitou informações suplementares. Após terem solicitado a prorrogação do prazo de resposta em 12 de Março e em 22 de Abril, as autoridades italianas enviaram as informações por carta de 26 de Maio de 2003.

(2) Por carta de 24 de Julho de 2003, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio em causa.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [2]. A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as suas observações.

(4) A Comissão não recebeu quaisquer observações por parte de terceiros interessados.

(5) A Itália apresentou as suas observações aquando do início do procedimento, em 13 de Outubro de 2003. Em 6 de Fevereiro de 2004, a Comissão solicitou esclarecimentos à Itália. Em 17 de Fevereiro realizou-se um encontro entre os serviços da Comissão, as autoridades italianas e representantes da empresa em causa. A Itália forneceu informações adicionais por carta de 23 de Abril de 2004. Em 30 de Abril, o Ministro das Actividades Produtivas italiano enviou uma carta à Comissão, solicitando uma solução urgente para o caso. A Comissão respondeu à referida carta em 18 de Junho de 2004.

II. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

(6) O auxílio previsto seria concedido à Società Consortile De Tomaso srl e à UAZ Europa srl, ambas pertencentes ao grupo De Tomaso (a seguir designado «De Tomaso»). Actualmente a De Tomaso produz, em número muito limitado, automóveis desportivos de elevado desempenho. A Itália considera que a De Tomaso faz parte das pequenas e médias empresas, segundo a definição constante do Regulamento (CE) n.º 70/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas [3] (a seguir designado «Regulamento PME»).

O projecto

(7) A De Tomaso tenciona abrir uma nova unidade de produção em instalações completamente novas que, uma vez terminada, terá capacidade para:

[1] JO C 227 de 23.9.2003, p.2.
[2] Ver nota 1.
[3] JO L 10 de 13.1.2001, p. 33, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 364/2004 (JO L 63 de 28.2.2004, p. 22).

a) A montagem final de cerca de 40 mil unidades por ano do modelo Simbir, um veículo todo-terreno fabricado pelo construtor automóvel russo UAZ;

b) A produção de aproximadamente 8 mil unidades por ano do modelo Vallelunga, um veículo de tipo «sedan» desportivo, e de 300 unidades por ano do modelo Pantera, um automóvel desportivo de luxo.

O projecto terá início assim que a Comissão autorizar o auxílio, estando a conclusão dos trabalhos prevista para 2006. A produção de automóveis terá já início em 2005.

(8) O projecto deverá ser realizado em Itália, na localidade de Cutro, na Calábria, uma região elegível na acepção do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado, para a qual está fixado um limite máximo regional de 50% em equivalente-subvenção bruto (*) (ESB) para o período 2000-2006.

(9) Segundo as autoridades italianas, o projecto tem carácter móvel: a De Tomaso está a examinar as localizações alternativas de Timisoara (Roménia) para o modelo Simbir e de Modena (Itália) para os modelos Vallelunga e Pantera. Em Timisoara o investimento seria realizado em novas instalações, ao passo que em Modena o investimento consistiria na ampliação da actual fábrica da De Tomaso, onde é actualmente produzido, em quantidades muito limitadas, o modelo Guarà, um automóvel desportivo de elevado desempenho.

(10) Em conformidade com a notificação, a De Tomaso tenciona investir o montante nominal de 218 760 000 euros (206 912 337 euros em valores actualizados, calculados considerando o ano de 2003 como ano de referência e 5,06% como taxa de actualização ([4]). As autoridades italianas consideraram elegível a totalidade do montante do investimento.

Base jurídica e montantes do auxílio

(11) O auxílio notificado foi concedido, sujeito à aprovação da Comissão, a duas sociedades pertencentes ao grupo De Tomaso, segundo um plano com duas fases. A primeira subvenção directa, no montante nominal de 9 519 817 euros, a favor da UAZ Europa srl, foi aprovada em Abril de 2001, enquanto a segunda subvenção, no montante nominal de 168 490 000 euros, a favor da Società Consortile De Tomaso srl, foi aprovada em Agosto de 2002. As subvenções seriam pagas no período de 2004-2008. O auxílio faz parte dos regimes aprovados pela Comissão ([5]), previstos na Lei relativa às medidas a favor das actividades produtivas nas áreas desfavorecidas do país (a seguir designada Lei n.º 488/1992) e na Lei relativa às medidas destinadas a racionalizar as finanças públicas (a seguir designada Lei n.º 662/1996).

(12) Dado que as duas subvenções dizem respeito ao mesmo projecto, as autoridades italianas notificaram-nas conjuntamente. No total, o auxílio à De Tomaso ascenderia, por conseguinte, em termos nominais, a 178 008 817 euros (155 640 104 euros em valores actualizados, calculados considerando o ano de 2003 como ano de referência e 5,06% como taxa de actualização). A intensidade do auxílio notificado pelas autoridades italianas é de 75,22% em ESB.

(13) Segundo a Itália, não foi concedido ao projecto qualquer outro auxílio ou financiamento comunitário.

Fundamento do início do procedimento

(14) Na decisão de 23 de Julho de 2003 de início do procedimento, a Comissão exprimiu dúvidas quanto ao estatuto de PME da De Tomaso. Além disso, exprimiu dúvidas sobre vários elementos da análise custos/benefícios (ACB), nomeadamente os seguintes:

a) A comparabilidade entre os projectos na localização escolhida e nas localizações alternativas;

b) A comparação dos custos de investimento efectuada na ACB;

c) A comparação dos custos de funcionamento efectuada na ACB, com particular destaque para os custos de mão-de-obra e de transporte para o estrangeiro.

III. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

(15) A Itália enviou as suas observações sobre o início do procedimento em 13 de Outubro de 2003. Forneceu posteriormente à Comissão outras informações e documentos na reunião realizada em 17 de Fevereiro de 2004 e nas cartas de 23 e 30 de Abril de 2004.

(16) No que diz respeito ao estatuto de PME da De Tomaso, a Itália forneceu informações pormenorizadas sobre a estrutura de participações no capital social, bem como sobre os mapas financeiros da empresa Alejandro S.A. e um excerto do testamento do Sr. De Tomaso.

(17) No que se refere à comparabilidade dos projectos a executar, respectivamente, na localização escolhida previamente e nas localizações alternativas, a Itália afirmou, em primeiro lugar, que para os projectos foi efectuada a comparação entre produções idênticas, em quantidades idênticas, para a mesma combinação de produtos e a preços idênticos. O diferencial dos investimentos necessários nas localizações alternativas explica-se pelo carácter específico da localização preferida, que é semelhante à Itália setentrional do ponto de vista dos custos de mão-de-obra e das disposições legislativas relativas aos aspectos sociais, à segurança e ao ambiente, mas que carece de mão-de-obra qualificada e de uma sólida tradição industrial.

(18) Segundo a Itália, nas localizações alternativas a situação é muito diferente: em Modena existe mão-de-obra altamente qualificada disponível, dado que existe nesse local uma densa rede de fornecedores e de produtores de veículos automóveis. Em Timisoara existe mão-de-obra qualificada por uma fracção do custo que se deveria suportar em Cutro. Além disso, Timisoara apresenta uma vantagem logística relativamente à produção do modelo Simbir.

(*) Erro factual: em equivalente-subvenção líquido, e não em equivalente subvenção bruto.

([4]) A taxa de 5,06% figura na tabela para os auxílios estatais – taxas de referência e de actualização aplicáveis a partir de 1 de Agosto de 1997, e corresponde à de 2002, ano da notificação (ver http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/reference_rates/it.pdf).

([5]) Decisão da Comissão, de 12 de Julho de 2000, de não levantar objecções no caso N 715/99, publicada no JO C 278 de 30.9.2000, pág. 26.

(19) A Itália reitera o valor estratégico do projecto Cutro para o desenvolvimento industrial da zona. Neste contexto, as opções tecnológicas visam criar uma estrutura de produção avançada com as técnicas e equipamentos mais inovadores e permitir à De Tomaso desenvolver na própria empresa actividades de investigação e desenvolvimento. Os projectos relativos às localizações alternativas optam, em contrapartida, por soluções tecnológicas mais tradicionais.

(20) Com base nestas considerações, a Itália afirmou que o pedido da Comissão no sentido de estabelecer uma comparação entre projectos idênticos é errada e enganadora, já que obrigaria a comparar soluções «hipotéticas», que não se baseariam nas verdadeiras intenções da sociedade que realiza os investimentos.

(21) A Itália afirma igualmente que a comparação «operação por operação» no que diz respeito aos investimentos nas soluções alternativas, como solicitado pela Comissão para a ACB, não é exequível, uma vez que requereria o desenvolvimento integral dos projectos alternativos, que a De Tomaso só poderia efectuar após a escolha da localização.

(22) Todavia, a Itália enviou novas informações, mais pormenorizadas, nas quais são comparados os investimentos a realizar em Cutro e nas localizações alternativas relativamente à prensagem, à soldadura e à pintura dos automóveis desportivos (Cutro relativamente a Modena) e à montagem final e à pintura, no que diz respeito ao modelo Simbir (Cutro relativamente a Timisoara).

(23) A Itália considera que muitos dos investimentos previstos em Cutro não seriam necessários na solução alternativa, dado que seria possível efectuar noutro local as operações em causa (pintura e ensaio dos motores) ou alugar infra-estruturas disponíveis (uma pista de ensaio nos arredores de Modena). No que diz respeito à pintura dos automóveis desportivos, a Itália apresentou uma estimativa dos custos do investimento em novas instalações de pintura em Modena, a fim de demonstrar que seria menos dispendioso realizar a pintura na fábrica de Modena do que confiá-la ao exterior, o que agravaria ligeiramente, portanto, a desvantagem de Cutro. No que se refere ao banco de ensaio de motores, a Itália sublinha que a instalação em Cutro permitiria à De Tomaso desenvolver igualmente versões específicas dos motores para as futuras produções.

(24) No que toca aos aspectos operativos da ACB, a Itália explica que a diferença verificada entre as diferentes necessidades de mão-de-obra se deve, em parte, a um erro da ACB, enquanto na solução alternativa foi subavaliado o número de dirigentes e de empregados não afectos à produção manual e, em parte, ao facto de em Modena a necessidade de mão-de-obra ser inferior, uma vez que a pintura poderia ser realizada no exterior. Tendo em conta estes dois factores, a Itália conclui que, nas soluções alternativas, a necessidade de mão-de-obra seria análoga.

(25) No que diz respeito aos custos de transporte para o estrangeiro, a Itália forneceu informações e documentação actualizadas sobre os custos de transporte do modelo Simbir de Timisoara, segundo as quais esses custos não seriam superiores aos custos de Cutro em relação à localização alternativa de Timisoara.

(26) Por último, a Itália assinala que a empresa em causa se ressente da morosidade do procedimento.

IV. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

(27) A medida notificada pela Itália a favor da De Tomaso constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. Com efeito, o auxílio seria financiado pelo Estado ou através de recursos estatais. Além disso, o auxílio ascende a uma percentagem considerável do financiamento do projecto e poderia falsear a concorrência na Comunidade, conferindo uma vantagem à De Tomaso relativamente às empresas concorrentes que não recebem auxílios. Por último, no mercado dos veículos automóveis existem numerosas trocas comerciais entre os Estados-Membros. Este facto não é contestado pela Itália.

(28) O n.º 2 do artigo 87.º do Tratado estabelece os tipos de auxílio compatíveis com o mercado comum. Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio e a localização geográfica da empresa, ao projecto em questão não se aplicam as alíneas a), b) e c) do referido número. O n.º 3 do artigo 87.º especifica outras formas de auxílio que podem ser consideradas compatíveis com o mercado comum. A Comissão verifica que o projecto deveria ser executado na região da Calábria, que é elegível para beneficiar de assistência em conformidade com o n.º 3, alínea a), do artigo 87.º, com um limite máximo de auxílios regionais de 50% em equivalente-subvenção líquido (ESL) para as grandes empresas ([6]).

(29) A Comissão considera que o beneficiário do auxílio em questão é a De Tomaso, ou seja, o grupo que inclui as empresas Società Consortile De Tomaso srl e UAZ Europa srl, às quais seria concedido o auxílio. A actividade que a De Tomaso se propõe desenvolver é a produção e montagem de veículos automóveis: por conseguinte, esta empresa faz parte do sector dos veículos automóveis, na acepção do Enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis ([7]) (a seguir designado «Enquadramento do sector dos veículos automóveis»), que se aplica ao projecto em questão, já que o auxílio foi notificado à Comissão antes de 1 de Janeiro de 2003.

([6]) Em conformidade com o n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento PME, sempre que o investimento tiver lugar numa região elegível para auxílios com finalidade regional do artigo 87.º do Tratado, a intensidade do auxílio não pode exceder o limiar dos auxílios ao investimento com finalidade regional fixado no mapa aprovado pela Comissão relativamente a cada Estado-Membro em mais de 15 pontos percentuais em termos brutos no caso das regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea a), do artigo 87.º, desde que a intensidade líquida total do auxílio não seja superior a 75 %.

([7]) JO C 279 de 15.9.1997, p.1 e JO C 368 de 22.12.2001, p.10.

(30) Tanto o custo total do projecto como o montante do auxílio são superiores aos limiares estabelecidos, para efeitos da notificação, no Enquadramento do sector dos veículos automóveis. Estes valores máximos são os seguintes: a) para o custo total do projecto, 50 milhões de euros; b) para o montante bruto total do auxílio a favor do projecto, independentemente de se tratar de um auxílio estatal ou de provir de instrumentos comunitários, 5 milhões de euros. Ao notificarem o auxílio previsto a favor da De Tomaso, as autoridades italianas cumpriram o estabelecido no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(31) Segundo o Enquadramento do sector dos veículos automóveis, a Comissão deve assegurar que o auxílio concedido seja ao mesmo tempo necessário para a realização do projecto e proporcional à gravidade dos problemas que pretende resolver. Para a Comissão autorizar um auxílio estatal no sector dos veículos automóveis, ambos os critérios, isto é, a necessidade e a proporcionalidade, devem estar preenchidos.

(32) Nos termos da alínea a) do ponto 3.2 do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, para demonstrar a necessidade de um auxílio regional a empresa beneficiária do auxílio deve provar de maneira inequívoca que possui uma alternativa economicamente viável para a implantação do seu projecto. Se o projecto consiste na modernização e na racionalização de uma fábrica já existente, ou se dentro do grupo não existirem quaisquer outras instalações industriais alternativas, novas ou já existentes, capazes de acolher o investimento em causa, a empresa seria obrigada, mesmo sem beneficiar de um auxílio, a realizar o seu projecto na localização da sua preferência. Por conseguinte, não se pode autorizar um auxílio regional a favor de um projecto que não seja móvel do ponto de vista geográfico.

(33) No caso em análise, a alternativa geográfica para o projecto, relativamente à localização em Cutro, consistiria na montagem do modelo Simbir em Timisoara (Roménia) e na produção dos modelos Vallelunga e Pantera em Modena (Itália). A Comissão considera que a Itália forneceu provas documentais suficientes para apoiar tal afirmação, entre as quais estudos de viabilidade relativos às localizações alternativas, planos, gráficos e indicações de potenciais fornecedores de equipamento.

(34) Tendo em conta a natureza do investimento (projecto em novas instalações, isto é, num local completamente novo) e com base na documentação recebida, a Comissão conclui que o projecto tem carácter móvel e que existe uma localização alternativa válida.

(35) Com base na alínea b) do ponto 3.2 do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, a Comissão determina se os custos ligados aos elementos móveis do projecto são elegíveis ou não e se, em conformidade com a alínea c) do ponto 3.2, se deve assegurar que o auxílio previsto é proporcional aos problemas regionais para cuja resolução pretende contribuir. Para tal, é utilizado o método da ACB.

(36) Na ACB são comparados, no que diz respeito aos elementos móveis, os custos que um investidor suportaria para realizar o projecto na região em causa com os custos que deveria suportar para um projecto idêntico num local diferente. Deste modo, é possível determinar as desvantagens específicas da região assistida. A Comissão autoriza os auxílios com finalidade regional até ao limite das desvantagens regionais resultantes do investimento no local de comparação.

(37) Com base na alínea c) do ponto 3.2 do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, na ACB as desvantagens operacionais de Cutro relativamente a Timisoara e Modena são avaliadas por um período de cinco anos, dado que o projecto seria realizado de raiz. O período de referência da ACB apresentado pelas autoridades italianas é 2005-2009, ou seja, o triénio (*) que decorre desde o início da produção, como previsto no ponto 3.3 do Anexo I do Enquadramento do sector dos veículos automóveis. A ACB notificada revela uma desvantagem líquida, em termos de custos, de 158 248 977 euros, em valores actualizados, para a localização em Cutro relativamente às localizações alternativas. Por conseguinte, a «percentagem da desvantagem regional» do projecto corresponderia a 76,48% ([8]).

(38) Como ponto preliminar, de carácter técnico, a Comissão observa que na ACB apresentada pela Itália o ano de referência considerado para a actualização dos valores pertinentes é 2003. Em contrapartida, o ano exacto é 2002, ou seja, o ano em que o auxílio previsto foi notificado à Comissão. Dado que a taxa de actualização aplicada é, correctamente, a de 2002 (5,06%), pode-se manter a alteração do ano de referência, uma vez que não modifica de modo algum os quocientes e os valores pertinentes.

(39) No que diz respeito aos aspectos essenciais da ACB, ao avaliar as informações fornecidas pela Itália, a Comissão recorreu a um perito externo, especialista do sector automóvel. A avaliação confirmou as dúvidas expressas na decisão de dar início ao procedimento, relativas à comparabilidade dos projectos, respectivamente em Cutro e na localização alternativa. As razões que levaram a esta conclusão são apresentados nos pontos (40) a (63).

(*) Erro factual: quinquénio, não triénio.

([8]) Percentagem de desvantagem regional $= \frac{\text{Investimentos}}{\text{Desvantagem líquida em termos de custo}}$ (ambos em valores actualizados).

No caso em apreço, o investimento ascende a 206 912 337 euros [ver ponto 10].

Percentagem dedesvantagem regional $\frac{158\ 248\ 977}{206\ 912\ 337} = 76{,}48\%$.

(40) Como observou na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interpretou com coerência a disposição relativa a «projectos idênticos» constante do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, no sentido de dever tratar-se de projectos relativos à produção de veículos automóveis comparáveis, em quantidades comparáveis e mediante processos de produção comparáveis. Geralmente, a Comissão admite que possam existir diferenças entre projectos realizados em locais diferentes, por exemplo em termos de níveis qualitativos do produto final ou de graus diversos de automatização das fábricas em função dos custos de mão-de-obra. Todavia, a Comissão não admite a comparação de projectos substancialmente diferentes, ou seja, que num local sejam efectuados investimentos consideráveis em equipamento e maquinaria que, em contrapartida, não sejam efectuados para a produção correspondente no local de referência utilizado para a comparação.

(41) No caso em apreço, as informações fornecidas pela Itália não permitiram à Comissão proceder a uma comparação completa dos custos de investimento. A própria Itália, nas suas observações relativas à decisão de dar início ao procedimento, observou que, para os investimentos nas soluções alternativas, não é possível, para efeitos da ACB, proceder a uma comparação «operação a operação», como previsto pela Comissão. Com efeito, segundo as informações fornecidas pela Itália, os projectos na localização preferida de Cutro e nas localizações alternativas de Modena e de Timisoara são substancialmente diferentes no que diz respeito ao conteúdo tecnológico dos investimentos e ao grau de diferenciação vertical.

(42) Tendo em conta esta limitação, a Comissão examinou as informações disponíveis com o objectivo de compreender os motivos que determinam as diferentes opções de investimento e de verificar se a diferença substancial entre os custos dos investimentos é aceitável no contexto da ACB. Ao efectuar a sua avaliação, a Comissão não contesta o facto de os projectos poderem ser muito diferentes de uma localização para outra, por exemplo na sequência de opções diversas do ponto de vista industrial. Todavia, a Comissão deve assegurar que a ACB constitui um instrumento significativo para avaliar a desvantagem específica da localização preferida, o que só é possível se os projectos alternativos forem comparáveis.

(43) A Comissão assinala, em primeiro lugar, que os custos de investimento em Cutro ultrapassam em larga medida os das localizações alternativas, no que diz respeito aos terrenos, edifícios e infra-estruturas, máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores. No que diz respeito aos custos do terreno e dos edifícios e infra-estruturas, a Comissão considera que a diferença constante da ACB (41 530 657 euros em Cutro relativamente a 10 084 237 euros na localização alternativa) pode justificar-se, por um lado, porque na Roménia os custos relativos a estas categorias de despesas são muito mais baixos do que em Itália e, por outro, porque a De Tomaso já possui em Modena o terreno e parte dos edifícios necessários para o projecto.

(44) Em contrapartida, a De Tomaso deveria adquirir uma grande parte das novas máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores, quer em Cutro quer nas localizações alternativas. Para estas categorias de despesas, as quais são previstas normalmente com aquisições internacionais, as diferenças consideráveis entre os custos de investimento (165 381 681 euros em Cutro relativamente a 75 624 552 euros na localização alternativa) podem explicar-se unicamente pelo facto de em Cutro o projecto prever níveis de automatização mais elevados e uma maior integração vertical.

(45) A Comissão examinou as informações disponíveis, a fim de verificar se as referidas diferenças de custo se justificam pelas condições específicas das diferentes localizações e se são compatíveis com os requisitos em matéria de comparabilidade previstos na ACB.

(46) A Comissão observa que a Itália atribui a diferença dos custos em Cutro relativamente a Timisoara sobretudo a custos laborais mais elevados (para reduzir a mão-de-obra está prevista uma maior automatização) e ao maior rigor das disposições legislativas relativas aos aspectos sociais, à segurança e ao ambiente (para cumprir estas disposições são necessários equipamentos mais modernos e complexos). A diferença dos custos em Cutro relativamente a Modena deve-se sobretudo à menor qualificação da mão-de-obra (para compensar a falta de capacidades manuais é necessário aumentar a automatização) e à falta de uma rede consolidada de fornecedores (o que torna necessária uma estrutura mais vertical).

(47) A Comissão admite que estes factores possam contribuir para fazer aumentar os custos de investimento, mas não considera que possam explicar a enorme disparidade de custos verificada.

(48) Em primeiro lugar, para um construtor de pequenas quantidades como a De Tomaso, a automatização pode contribuir para reduzir a necessidade de mão-de-obra só de forma limitada: normalmente, os investimentos na automatização só são oportunos no caso de as quantidades de produção serem muito elevadas. Com efeito, a solução de Cutro dificilmente admitiria uma redução da mão-de-obra relativamente às soluções alternativas: segundo os valores indicados na ACB, em 2009 haveria 786 trabalhadores em Cutro relativamente a 685 em Modena e Timisoara conjuntamente. Mesmo tendo em conta uma estrutura vertical mais acentuada em Cutro (que se traduz num maior número de trabalhadores para as operações efectuadas na unidade), é evidente que a maior automatização dificilmente permite poupanças em termos de efectivos.

(49) Em segundo lugar, se bem que seja verdade que em Itália as disposições legislativas relativas aos aspectos sociais, à segurança e ao ambiente são mais rigorosas do que na Roménia, podendo, por conseguinte, exigir maiores investimentos, este factor não deve ser sobrevalorizado. Quando decidem realizar investimentos a médio e longo prazos, os construtores de automóveis tendem a prever também as evoluções no quadro jurídico, não se limitando às disposições em vigor. No caso da Roménia, parece plausível uma convergência das normas para os níveis da Europa ocidental a médio prazo, tendo em conta igualmente a sua provável adesão à União Europeia.

(50) Em terceiro lugar, nem sempre é necessária uma maior automatização para compensar as carências em matéria de qualificações da mão-de-obra. Com efeito, muitas vezes é o contrário que se verifica: para o funcionamento e a manutenção de máquinas automatizadas, é necessária uma mão-de-obra altamente qualificada, enquanto os trabalhadores menos qualificados podem utilizar com maior facilidade máquinas mais simples.

(51) Por último, é verdade que a falta de uma rede consolidada de fornecedores pode conduzir a um maior grau de integração vertical e, por conseguinte, à exigência de maiores investimentos, mas cada investimento suplementar justificado com base nestes motivos deverá ser directamente ligado à falta de fornecedores, actuais ou previstos, para as operações específicas. Não é o que se verifica, muitas vezes, no caso em apreço.

(52) Por exemplo, nas observações relativas à decisão de dar início ao procedimento, a Itália afirmou que mandar efectuar no exterior as operações de pintura dos automóveis desportivos em Modena não acentua artificialmente a desvantagem de Cutro. Para fundamentar esta argumentação, a Itália forneceu estimativas dos custos de funcionamento e de investimento necessários para efectuar a pintura na fábrica de Modena, demonstrando que na ACB esta alteração tem muito pouca incidência e tende a acentuar a desvantagem de Cutro. Todavia, os custos de investimento para a unidade de pintura em Modena seriam muito inferiores aos previstos para Cutro (4,5 milhões de euros relativamente a 6,3 milhões), dado o menor grau de automatização. Por conseguinte, o montante mais elevado dos investimentos para a unidade de pintura em Cutro não pode ser atribuído à falta de uma rede consolidada de fornecedores, sendo antes uma consequência de opções tecnológicas diferentes nas localizações alternativas.

(53) Aplica-se um raciocínio análogo ao circuito de ensaio em Cutro. Ainda que, na localização alternativa de Modena, a De Tomaso pudesse alugar infra-estruturas para o ensaio dos automóveis desportivos, faltariam infra-estruturas deste tipo para o modelo Simbir em Timisoara. Com efeito, a Itália declara que o modelo Simbir seria testado em estradas normais situadas nos arredores da fábrica romena. No entanto, em Cutro está previsto um investimento específico para circuitos especiais para o ensaio do modelo Simbir.

(54) Além disso, a Comissão observa que, no caso em análise, não podem ser alegados outros factores para justificar um maior grau de automatização entre localizações diferentes. Investir na automatização justifica-se muitas vezes pela grande quantidade da produção, o que não é o caso da De Tomaso, que produziria pequenas quantidades, quer em Cutro quer na localização alternativa. Do mesmo modo, nas localizações alternativas os níveis qualitativos seriam idênticos.

(55) Os elementos apresentados supra levaram a Comissão a concluir que as diferenças muito consideráveis entre os custos de investimento em Cutro e nas localizações alternativas se podem explicar apenas pelo facto de os projectos comparados serem de natureza muito diversa. Para fundamentar estas conclusões, a Itália apresentou uma descrição dos investimentos relativamente a algumas operações.

(56) Com efeito, as informações mais recentes demonstram que o projecto em Cutro consiste num sistema de produção inteiramente automatizado, muito moderno, concebido para uma produção em grandes quantidades, enquanto o projecto alternativo se baseia no conceito de baixa automatização e de produção em quantidades reduzidas. Os exemplos a seguir apresentados são ilustrativos da natureza diversa dos projectos comparados:

a) Para a montagem do modelo Simbir em Cutro, está previsto um investimento de mais de 2 milhões de euros numa unidade muito aperfeiçoada e integralmente robotizada para a instalação de pára-brisas. Normalmente, estas máquinas são preferidas em detrimento dos processos de instalação manual, só para as produções em grande escala, em muito superiores às 50 mil unidades previstas no projecto em causa. Não está previsto qualquer investimento deste tipo para Timisoara;

b) Do mesmo modo, para a montagem do modelo Simbir em Cutro, utilizar-se-iam robôs para instalar os painéis de bordo, montar as partes frontais e os painéis do tejadilho e para instalar os assentos e as portas. Não estão previstas máquinas deste tipo para Timisoara;

c) Para a prensagem e a soldadura dos automóveis desportivos, está prevista para Cutro uma onerosa unidade para o corte a laser, ao passo que não está previsto qualquer investimento similar em Modena;

d) Os investimentos em Cutro incluem uma unidade metrológica onerosa, completamente equipada, com um sistema de medida baseado em coordenadas, quer para o corpo do automóvel quer para as suas componentes. Não está previsto qualquer investimento análogo para a localização alternativa;

e) Em Cutro, estão previstos sistemas muito complexos de controlo da qualidade das mercadorias à chegada, o que é contrário à prática corrente que consiste em confiar o controlo da qualidade ao fornecedor. A solução alternativa não inclui esta capacidade;

f) Os planos de investimento para Cutro incluem um sistema informático centralizado de acompanhamento e diagnóstico nas linhas de montagem. Não está previsto um sistema similar para a solução alternativa, ainda que os produtos finais tenham de apresentar os mesmos níveis de qualidade;

g) A solução de Cutro inclui investimentos para a instalação de um centro de formação permanente, dotado de infra-estruturas multimédia, igualmente acessíveis ao pessoal dos fornecedores. Não está previsto um centro similar para a solução alternativa;

h) O investimento em Cutro compreende um banco de ensaio de motores. Esta infra-estrutura permitiria à De Tomaso efectuar ensaios padrão da produção, proceder à concepção e realização de actividades de investigação e desenvolvimento sobre os motores (a gasolina, no que diz respeito aos automóveis desportivos, e a gasóleo, no que se refere ao modelo Simbir) adquiridos junto de fornecedores externos e montados nos automóveis em Cutro. Na solução alternativa, a De Tomaso mandaria efectuar os ensaios-padrão e a concepção no exterior, a sociedades independentes (em Modena) ou ao fornecedor dos motores (em Timisoara), não estando previstas actividades de investigação e desenvolvimento.

(57) Tendo em conta todos estes elementos, a Comissão conclui que os custos de investimento previstos em Cutro para máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores são excessivos e não comparáveis com os custos de investimento na solução alternativa. Com base nas informações disponíveis e com a ajuda do perito externo, especialista do sector automóvel, a Comissão considerou que as diferenças objectivas entre as localizações alternativas, em termos de existência de uma rede fornecedores, custos laborais, disposições legislativas e qualificações da mão-de-obra poderiam justificar uma desvantagem de 25% em Cutro relativamente à solução alternativa. Por conseguinte, a Comissão conclui que os custos dos investimentos para máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores que podem ser considerados elegíveis em Cutro para efeitos do auxílio ascendem a 94 530 690 euros ([9]), relativamente aos 165 381 681 euros indicados pela Itália.

(58) No que diz respeito à referida estimativa dos custos elegíveis, a Comissão assinala, em primeiro lugar, que o seu objectivo não consiste em decidir quais os investimentos que devem ou não ser efectuados em Cutro, mas sim em determinar se os investimentos que a De Tomaso prevê efectuar são comparáveis, na acepção do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, com os investimentos que seriam efectuados nas localizações alternativas e se, por conseguinte, são elegíveis para o auxílio. Em segundo lugar, a Comissão nota que não teve a possibilidade de proceder a uma comparação mais pormenorizada entre os projectos alternativos, dado que a Itália considera que esta não é exequível. Assim, a Comissão foi obrigada a basear-se nas informações que lhe foram transmitidas.

(59) A Comissão conclui, portanto, que o total dos custos elegíveis para o projecto ascende a 136 061 346 euros ([10]) em valores actualizados. Por conseguinte, para calcular a desvantagem regional em Cutro só foram tidos em conta estes investimentos. Esta alteração levou à redução de 89 757 129 para 18 906 138 euros ([11]) da desvantagem para os custos de investimento e as outras despesas elegíveis.

(60) A Comissão examinou também a comparação entre os custos de funcionamento efectuada pela Itália na ACB com as observações apresentadas pela própria Itália relativamente ao início do procedimento. No que se refere à necessidade de mão-de-obra, a Comissão aceita as rectificações introduzidas pela Itália relativamente ao número de dirigentes e de trabalhadores não afectos à produção manual, na solução alternativa. Todavia, a Comissão observa que o aumento do número de empregados não foi incluído correctamente na ACB para calcular os custos de mão-de-obra. Com efeito, na solução alternativa, o número de empregados indicado na ACB é de 642 em 2009, ao passo que na documentação justificativa são referidos 685. A Comissão considera que o segundo valor é correcto, tendo alterado a ACB em conformidade. Os custos totais da mão-de-obra na solução alternativa passam, por conseguinte, de 23 448 521 para 28 526 739 euros e a desvantagem relativa a esta categoria de despesas é reduzida em 5 078 218 euros (62 658 707 euros em vez de 67 736 925).

(61) No que diz respeito aos custos de transporte para o estrangeiro, a Comissão aceita a correcção introduzida pela Itália, que reduz para 745 269 euros a desvantagem relativa ao total desses custos (inicialmente, as autoridades italianas tinham calculado 754 916 euros).

([9]) (Investimentos para máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores na localização alternativa) x (1+percentagem de desvantagem em Cutro) = 75 624 552 [ver ponto 46] x 1,25 = 94 530 690.

([10]) Custos elegíveis para terreno, edifícios e construções (41 530 657) [ver ponto 45] + custos elegíveis para máquinas e equipamento, ferramentas e moldes e equipamentos nas instalações dos fornecedores (94 530 690) [ver ponto 59] = 136 061 346.

([11]) Compensação de cada desvantagem em termos de custos de investimento para máquinas e equipamento, ferramentas e peças e equipamentos nas instalações dos fornecedores equivalentes aos custos elegíveis calculados para estas categorias (94 530 690) [ver ponto 59] – custos destas categorias no local alternativo (75 624 552) [ver ponto 46] = 18 906 138.

(62) As alterações introduzidas na ACB comportam resultados diferentes dos notificados pela Itália. A ACB alterada indica para os custos líquidos uma desvantagem de Cutro de 82 310 114 euros ([12]) em valores de 2003 (relativamente ao montante notificado de 158 248 977 euros). Daqui decorre para o projecto uma percentagem de desvantagem de 60,49% ([13]) (relativamente à percentagem de 76,48% inicialmente notificada).

(63) Por último, com base na alínea d) do ponto 3.2 do Enquadramento do sector dos veículos automóveis, a Comissão examinou a questão do ajustamento, que consiste em aumentar a intensidade do auxílio elegível, como incentivo suplementar para o investidor, a investir na região em causa. É evidente que, na sequência do investimento, a De Tomaso aumentará consideravelmente a sua capacidade de produção, dado que os seus níveis de produção são actualmente muito baixos. Em conformidade com o Enquadramento do sector dos veículos automóveis, a «percentagem de desvantagem regional» decorrente da ACB é portanto reduzida num ponto percentual (incidência «elevada» na concorrência, para um projecto de investimento numa região abrangida pelo n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado). Por conseguinte, a percentagem definitiva é de 59,49% ESB, inferior ao máximo regional de 50% em ESL para as grandes empresas da Calábria (máximo que, para o projecto em questão, corresponde a 73,83% ESB) e, por maioria de razão, para as PME. Dado que, de qualquer modo, a «percentagem de desvantagem regional» do projecto é inferior ao máximo regional de 73,83% ESB, não é necessário determinar se a De Tomaso é ou não uma PME.

V. **CONCLUSÃO**

(64) A Comissão considera que o auxílio regional que a Itália tenciona conceder à De Tomaso para o projecto em causa é compatível com o mercado comum, desde que não exceda uma intensidade de auxílio equivalente a 59,49% dos custos elegíveis. A Comissão considera que os custos elegíveis para o projecto em causa ascendem a 136 061 346 euros em valores de 2003 (à taxa de actualização de 5,06%). Por conseguinte, a Comissão considera que o auxílio regional que a Itália tenciona conceder à De Tomaso para o projecto em causa é compatível com o mercado comum, na medida em que não exceda o montante de 80 949 501 euros em ESB (em valores de 2003, à taxa de actualização de 5,06%)

(65) Qualquer outro auxílio estatal a favor dos projectos de investimento em questão é incompatível com o mercado comum.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Itália tenciona conceder à Società Consortile De Tomaso srl e à UAZ Europa srl é compatível com o mercado comum, na acepção do n.º 1 do artigo 87.º, até ao máximo de 80 949 501 euros em equivalente-subvenção bruta em valores de 2003, aplicando uma taxa de actualização de 5,06%.

Artigo 2.º

Qualquer auxílio estatal adicional ao montante do auxílio referido no artigo 1.º que a Itália tencione conceder à Società Consortile De Tomaso srl e à UAZ Europa srl para o projecto em questão é incompatível com o mercado comum.

Artigo 3.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 19 de Janeiro de 2005.

Pela Comissão

Neelie KROES

Membro da Comissão

([12]) 18 906 138 (custos de investimento [ver ponto 61]) + 62 658 707 (custos operacionais [ver ponto 62]) + 745 269 (custos de transporte [ver ponto 63]) = 82 310 114.

([13]) $\frac{\text{Desvantagem líquida em termos de custos}}{\text{Investimento}} = \frac{82\,310\,114}{136\,061\,346} = 60,49\%$ [ver ponto 61 para os novos custos de investimento, anterior rectificação].