

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

#### I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- \* Regolamento (CE) n. 617/96 della Commissione, del 3 aprile 1996, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata ..... 1
- \* Regolamento (CE) n. 618/96 della Commissione, del 3 aprile 1996, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata ..... 3
- \* Direttiva 96/21/CE del Consiglio, del 29 marzo 1996, che modifica la direttiva 94/54/CE della Commissione relativa all'indicazione sull'etichetta di determinati prodotti alimentari di informazioni obbligatorie diverse da quelle previste dalla direttiva 79/112/CEE ..... 5

#### II Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità

##### Commissione

96/257/CE:

- \* Decisione della Commissione, del 31 ottobre 1995, relativa agli aiuti concessi dalla Spagna a SEAT SA impresa facente capo al gruppo Volkswagen <sup>(1)</sup> 7

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

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

**REGOLAMENTO (CE) N. 617/96 DELLA COMMISSIONE****del 3 aprile 1996****relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 586/96 della Commissione<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 9,

considerando che, al fine di garantire l'applicazione uniforme della nomenclatura combinata allegata al regolamento citato, è necessario adottare disposizioni relative alla classificazione delle merci di cui in allegato al presente regolamento;

considerando che il regolamento (CEE) n. 2658/87 ha fissato le regole generali per l'interpretazione della nomenclatura combinata; che tali regole si applicano pure a qualsiasi nomenclatura che la riprenda anche in parte aggiungendovi eventualmente suddivisioni, e sia stabilita da regolamentazioni comunitarie specifiche per l'applicazione di misure tariffarie o d'altra natura nel quadro degli scambi di merci;

considerando che, in applicazione di tali regole generali, le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante nell'allegato del presente regolamento debbono essere classificate nei corrispondenti codici NC indicati nella colonna 2, e precisamente in virtù delle motivazioni indicate nella colonna 3;

considerando che è opportuno che le informazioni tariffarie vincolanti, rilasciate dalle autorità doganali degli Stati membri in materia di classificazione delle merci nella nomenclatura doganale e che non sono conformi alla legislazione comunitaria stabilita dal presente regola-

mento, possano continuare ad essere invocate dal titolare per un periodo di tre mesi, conformemente alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 6 del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce il codice doganale comunitario<sup>(3)</sup>;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere della sezione della nomenclatura tariffaria e statistica del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante in allegato devono essere classificate nella nomenclatura combinata nei corrispondenti codici NC indicati nella colonna 2 di detta tabella.

*Articolo 2*

Le informazioni tariffarie vincolanti rilasciate dalle autorità doganale degli Stati membri che non sono conformi alla legislazione comunitaria stabilita dal presente regolamento, possono continuare ad essere invocate conformemente alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 6 del regolamento (CEE) n. 2913/92, per un periodo di tre mesi.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventunesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

<sup>(1)</sup> GU n. L 256 del 7. 9. 1987, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU n. L 84 del 3. 4. 1996, pag. 18.

<sup>(3)</sup> GU n. L 302 del 19. 10. 1992, pag. 1.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 1996.

*Per la Commissione*  
Mario MONTI  
*Membro della Commissione*

ALLEGATO

Designazione delle merci	Classificazione Codice NC	Motivazione
(1)	(2)	(3)
Organo elettronico portatile per bambini, di materia plastica colorata, a pile, munito di 32 tasti di ridotte dimensioni e di pulsanti di comando per il ritmo, il modo di esecuzione, il volume, la potenza e la riproduzione del suono e di altri strumenti	9503 50 00	La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata, dalla nota 1 c) premessa al capitolo 92 nonché dai testi dei codici NC 9503, 9503 50 00  L'oggetto di che trattasi non è uno strumento musicale ai sensi del capitolo 92 a causa della sua progettazione e delle sue limitate dimensioni

**REGOLAMENTO (CE) N. 618/96 DELLA COMMISSIONE****del 3 aprile 1996****relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 586/96 della Commissione<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 9,

considerando che, al fine di garantire l'applicazione uniforme della nomenclatura combinata allegata al regolamento citato, è necessario adottare disposizioni relative alla classificazione delle merci di cui in allegato al presente regolamento;

considerando che il regolamento (CEE) n. 2658/87 ha fissato le regole generali per l'interpretazione della nomenclatura combinata; che tali regole si applicano pure a qualsiasi nomenclatura che la riprenda anche in parte aggiungendovi eventualmente suddivisioni, e sia stabilita da regolamentazioni comunitarie specifiche per l'applicazione di misure tariffarie o d'altra natura nel quadro degli scambi di merci;

considerando che, in applicazione di tali regole generali, le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante nell'allegato del presente regolamento debbono essere classificate nei corrispondenti codici NC indicati nella colonna 2, e precisamente in virtù delle motivazioni indicate nella colonna 3;

considerando che è opportuno che le informazioni tariffarie vincolanti, rilasciate dalle autorità doganali degli Stati membri in materia di classificazione delle merci nella nomenclatura doganale e che non sono conformi alla

legislazione comunitaria stabilita dal presente regolamento, possano continuare ad essere invocate dal titolare per un periodo di tre mesi, conformemente alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 6 del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce il codice doganale comunitario<sup>(3)</sup>;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere della sezione della nomenclatura tariffaria e statistica del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Le merci descritte nella colonna 1 della tabella figurante in allegato devono essere classificate nella nomenclatura combinata nei corrispondenti codici NC indicati nella colonna 2 di detta tabella.

*Articolo 2*

Le informazioni tariffarie vincolanti rilasciate dalle autorità doganale degli Stati membri che non sono conformi alla legislazione comunitaria stabilita dal presente regolamento, possono continuare ad essere invocate conformemente alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 6 del regolamento (CEE) n. 2913/92, per un periodo di tre mesi.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventunesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 1996.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU n. L 256 del 7. 9. 1987, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU n. L 84 del 3. 4. 1996, pag. 18.

<sup>(3)</sup> GU n. L 302 del 19. 10. 1992, pag. 1.

## ALLEGATO

Descrizione delle merci	Classificazione Codice NC	Motivazione
(1)	(2)	(3)
<p>1. Giornale mensile di astrologia, costituito da un semplice foglio di carta di mm 79 × 505, arrotolato su se stesso, stampato su entrambi i lati, contenente previsioni astrologiche (quotidiane e mensili) e numeri fortunati, anche illustrati, da utilizzare per giochi d'azzardo.</p> <p>Il giornale arrotolato è protetto da un tubo di plastica trasparente.</p> <p>Ogni mese vengono proposti alla vendita quattro giornali identici per testo, immagini e colori inseriti in un contenitore di cartone, stampato e illustrato a colori, suddiviso in dodici caselle corrispondenti ai segni zodiacali.</p>	4902 90 30	La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata e dal testo del codice NC 4902, 4902 90 e 4902 90 30.
<p>2. Libro di immagini per bambini (30 cm × 40 cm) composto da quattro fogli spessi di cartone, illustrato con disegni natalizi.</p> <p>Le pagine interne contengono illustrazioni natalizie a colori e spartiti musicali e vocali in ciascuna doppia pagina.</p> <p>La copertina posteriore (che serve da supporto), di un centimetro di spessore, è illustrata sul retro da un albero di Natale decorato con sfere multicolori che contengono, ciascuna, una lampadina.</p> <p>Detta copertina contiene un mini altoparlante ed un modulo elettronico azionato da un tasto che permette l'ascolto di melodie e l'illuminazione delle sfere.</p>	4903 00 00	La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 3 b) per l'interpretazione della nomenclatura combinata, dalla nota 6 del capitolo 49 e dal testo del codice NC 4903 00 00.
<p>3. Carosello musicale, smontato, composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— un supporto ad arco munito di un dispositivo di fissaggio, in materia plastica;</li> <li>— una scatola musicale con meccanismo a molla, ricaricabile;</li> <li>— una parte mobile, costituita da due archi incrociati in materia plastica, agganciate ai punti di intersezione e alle estremità, per mezzo di un filo, figurine (coniglio, anatra, rana), in materie tessili, imbottite, a forma di animali, con vestiti umani.</li> </ul> <p>La scatola musicale, se caricata suona una melodia e fa girare la parte mobile.</p>	9503 50 00	<p>La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1, 2 a), 3 b) e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata nonché dal testo dei codici NC 9503 e 9503 50 00.</p> <p>Il prodotto è concepito per divertire i bambini, data, in particolare, la presenza della scatola musicale.</p>

**DIRETTIVA 96/21/CE DEL CONSIGLIO**

del 29 marzo 1996

**che modifica la direttiva 94/54/CE della Commissione relativa all'indicazione sull'etichetta di determinati prodotti alimentari di informazioni obbligatorie diverse da quelle previste dalla direttiva 79/112/CEE**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 79/112/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1978, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari nonché la relativa pubblicità<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

vista la direttiva 94/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 1994, relativa agli edulcoranti destinati ad essere utilizzati nei prodotti alimentari<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 6,

vista la proposta della Commissione,

considerando che la direttiva 94/54/CE della Commissione, del 18 novembre 1994, relativa all'indicazione sull'etichetta di determinati prodotti alimentari di informazioni obbligatorie diverse da quelle previste dalla direttiva 79/112/CEE del Consiglio<sup>(3)</sup> contiene un allegato con l'elenco dei prodotti alimentari la cui etichettatura deve contenere una o più informazioni complementari obbligatorie;

considerando che la presente direttiva ha lo scopo di completare il suddetto allegato relativamente ai prodotti alimentari contenenti edulcoranti;

considerando che, date le dimensioni e gli effetti dell'azione proposta, le misure comunitarie previste dalla presente direttiva sono, oltre che necessarie, indispensabili al raggiungimento degli obiettivi previsti; che tali obiettivi non possono essere conseguiti a livello dei singoli Stati membri; che, d'altra parte, la loro realizzazione a livello comunitario è già prevista dalla direttiva 94/35/CE;

considerando che, per garantire un'informazione adeguata del consumatore, è necessario rendere obbligatoria, sull'etichetta dei prodotti alimentari che contengono edulcoranti, un'indicazione che faccia risaltare tale caratteristica;

considerando che è opportuno, inoltre, predisporre avvertenze sull'etichetta dei prodotti alimentari che contengono certe categorie di edulcoranti;

considerando che, secondo la procedura di cui all'articolo 17 della direttiva 79/112/CEE e all'articolo 7 della direttiva 94/35/CE, il progetto della presente direttiva è stato sottoposto al Comitato permanente dei prodotti alimentari che non è stato in grado di mettere un parere; che, in base alla suddetta procedura la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta relativa alle misure da adottare,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

L'allegato della direttiva 94/54/CE è completato come segue:

(1) GU n. L 33 dell'8. 2. 1979, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 93/102/CE (GU n. L 291 del 25. 11. 1993, pag. 14).

(2) GU n. L 237 del 10. 9. 1994, pag. 3.

(3) GU n. L 300 del 23. 11. 1994, pag. 14.

«Tipo o categoria dei prodotti alimentari	Indicazione
I prodotti alimentari che contengono edulcorante/i nella forma autorizzata dalla direttiva 94/35/CE (*)	“con edulcorante/i” Tale indicazione segue la denominazione di vendita di cui all'articolo 5 della direttiva 79/112/CEE
I prodotti alimentari che contengono sia dello/degli zucchero/i aggiunto/i sia una o più edulcoranti nella forma autorizzata dalla direttiva 94/35/CE	“con zucchero/i e edulcorante/i” Tale indicazione segue la denominazione di vendita di cui all'articolo 5 della direttiva 79/112/CEE
Prodotti alimentari contenenti aspartame	“contengono una fonte di fenilalanina”
Prodotti alimentari nei quali sono stati incorporati polioli per un tenore superiore al 10 %	“un consumo eccessivo può provocare effetti lassativi”

(\*) GU n. L 237 del 10. 9. 1994, pag. 3.»

#### Articolo 2

Ove necessario, gli Stati membri modificano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative entro il 1° luglio 1996 in modo da:

- autorizzare la vendita dei prodotti conformi alla presente direttiva non oltre il 1° luglio 1996;
- vietare la vendita dei prodotti non conformi alla presente direttiva a partire dal 1° luglio 1997. Tuttavia, i prodotti immessi sul mercato o etichettati prima di tale data e non conformi alla presente direttiva possono essere venduti fino ad esaurimento delle scorte.

Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

#### Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 29 marzo 1996.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

T. TREU

## II

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

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 31 ottobre 1995

relativa agli aiuti concessi dalla Spagna a SEAT SA impresa facente capo al gruppo Volkswagen

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(96/257/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato le parti interessate a presentare osservazioni, conformemente agli articoli citati,

considerando quanto segue:

## I

**APERTURA DELLA PROCEDURA DI CUI ALL'ARTICOLO 93, PARAGRAFO 2 DEL TRATTATO**

Con lettera del 15 giugno 1995, la Commissione ha comunicato alla Spagna la sua decisione<sup>(1)</sup> del 7 giugno 1995 di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato relativamente alle misure di aiuto proposte dalle autorità spagnole a favore di SEAT SA (di seguito SEAT), produttore di autoveicoli facente capo al gruppo Volkswagen (di seguito gruppo VW).

Nell'avviare la procedura, la Commissione esprimeva seri dubbi in merito alla compatibilità dell'aiuto con l'articolo 92 del trattato, per i motivi seguenti:

— Nel 1994, le autorità spagnole hanno concluso due accordi — uno in data 11 luglio 1994 fra l'amministrazione centrale spagnola, il governo autonomo catalano e VW-SEAT e l'altro in data 29 luglio 1994 fra il governo autonomo catalano e VW-SEAT — in forza dei quali s'impegnavano a concedere aiuti di Stato a favore di SEAT per un importo complessivo di 46 Mrd di PTA, a carico del ministero dell'Industria e dell'Energia (38 Mrd di PTA) e del governo autonomo catalano (8 Mrd di PTA).

— In seguito a tali accordi, l'ICO (Instituto de crédito oficial) e l'ICF (Instituto catalán de finanzas), istituti di credito pubblici, hanno concesso a Volkswagen AG due prestiti, rispettivamente di 30 Mrd e 6 Mrd di PTA, a titolo di anticipo sulle sovvenzioni che SEAT SA avrebbe successivamente ricevuto dalle autorità spagnole.

— Dopo aver esaminato gli accordi in merito all'aiuto ed i contratti relativi ai prestiti, la Commissione è giunta alla conclusione che l'aiuto di Stato a beneficio di SEAT, concesso sotto forma di prestito al gruppo VW da parte di ICO ed di ICF, era illegale.

— Con lettera del 24 febbraio 1995, le autorità spagnole hanno notificato la loro intenzione di concedere un aiuto di Stato a favore di SEAT, nel quadro dei regimi autorizzati, a sostegno dei costi ammissibili sostenuti nel 1994 per 30 progetti di R & S rientranti nel piano pluriennale di investimenti di SEAT per il periodo 1994-1996. Dopo aver esaminato le informazioni fornite, la Commissione ha informato le autorità

<sup>(1)</sup> GU n. C 237 del 12. 9. 1995, pag. 2 e 12.



spagnole di non potersi pronunciare in merito alla notifica ricevuta in quanto quest'ultima si riferiva solo agli aiuti previsti, per il 1994, per 30 progetti di R & S a favore dei quali era già stato autorizzato un intero pacchetto di aiuti di Stato per il periodo 1994-1996. La Commissione ha inoltre espresso la sua contrarietà per il fatto che fossero state notificate solo le parti dei progetti connesse a spese già sostenute. La notifica era inoltre incompleta in quanto non includeva le sovvenzioni che il governo autonomo catalano si apprestava a concedere per le stesse finalità.

— La Commissione ha espresso inoltre forti perplessità circa la conformità delle misure di aiuto ai principi fissati dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

Con la citata lettera del 15 giugno 1995, la Commissione ha invitato il governo spagnolo a trasmettere le sue osservazioni nel termine di un mese a decorrere dalla data della lettera stessa.

## II

### MODIFICA DELLA PROCEDURA DI CUI ALL'ARTICOLO 93, PARAGRAFO 2 DEL TRATTATO

Dopo l'avvio della procedura, con lettera del 27 giugno 1995, il governo spagnolo ha comunicato alla Commissione che le diverse misure di aiuto all'esame nel quadro della procedura dovevano essere considerate come aiuti alla ristrutturazione collegati ad un piano di ristrutturazione di SEAT che è stato presentato poco dopo alla Commissione.

Le autorità spagnole hanno inoltre comunicato alla Commissione che la notifica in questione sostituiva quella precedente, trasmessa con lettera del 24 febbraio 1995 e relativa all'aiuto a sostegno di 30 progetti tecnologici e di innovazione industriale eseguiti da SEAT nel 1994 (ex caso N 222/95), ed hanno specificato che le misure di aiuto alla ristrutturazione notificate nella lettera consistevano in aiuti di Stato rientranti in programmi autorizzati precedentemente dalla Commissione e in misure di sostegno all'innovazione tecnologica, all'ammodernamento, alla razionalizzazione, alla formazione, alla riconversione della manodopera e a progetti ambientali.

In base a tale situazione e visto che il caso si riferiva ad un'impresa in difficoltà, operante in un settore problematico regolamentato da una disciplina comunitaria, nel luglio del 1995 la Commissione ha deciso di modificare la precedente decisione del 13 giugno 1995 relativa all'avvio della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

Con lettera del 1° agosto 1995, il governo spagnolo è stato informato della decisione della Commissione del 20 luglio 1995 di modificare la sua decisione precedente rela-

tiva alla procedura di esame degli aiuti a favore di SEAT. In tale lettera, la Commissione informava altresì le autorità spagnole che la notifica ricevuta non conteneva elementi sufficienti perché potesse pronunciarsi sulla compatibilità di un aiuto alla ristrutturazione con gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà e con la disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica. La Commissione ha pertanto comunicato alle autorità spagnole che intendeva verificare fino a che punto il piano notificato rispecchiasse le misure di ristrutturazione effettivamente adottate e se fossero rispettate le condizioni previste dagli orientamenti sugli aiuti alla ristrutturazione in generale e più specificamente quelle applicabili agli aiuti all'industria automobilistica.

La Commissione ha invitato il governo spagnolo ad inviarle le sue osservazioni nel termine di un mese a decorrere dalla data della lettera.

## III

### OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ SPAGNOLE

Le autorità spagnole hanno risposto alla notifica della Commissione concernente la modifica della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato in relazione all'esame delle misure di aiuto a favore di SEAT con lettera del 3 agosto 1995, in cui si sono limitate a comunicare che avrebbero fornito in seguito le informazioni integrative relative al piano di ristrutturazione di SEAT richieste dalla Commissione nella lettera del 28 luglio 1995 (vedi punto V, secondo comma).

Le informazioni in questione sono state fornite successivamente alla Commissione dalle autorità spagnole con lettera del 24 agosto 1995 (registrata dalla Commissione il 14 settembre 1995) e nel corso di due successive riunioni bilaterali. Le autorità spagnole hanno infine fornito nuovi dati e ulteriori assicurazioni nelle lettere del 5 e del 20 ottobre 1995.

## IV

### OSSERVAZIONI DA PARTE DI TERZI

Con la pubblicazione della decisione del 7 giugno 1995 relativa all'avvio della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato in relazione alle misure di aiuto a favore di SEAT e quella del 20 luglio 1995 in ordine alla notifica della decisione precedente, la Commissione ha invitato gli altri Stati membri ed i terzi interessati a comunicarle le loro osservazioni sul caso in questione nel termine di un mese.

Solo il governo tedesco ha dato seguito a tale invito, inviando le sue osservazioni con lettera dell'11 ottobre 1995 nella quale esprimeva il suo sostegno all'aiuto concesso dalle autorità spagnole al piano di ristrutturazione di SEAT.

Al 12 ottobre 1995, la Commissione non aveva ricevuto altre osservazioni da parte di altri Stati membri o di terzi interessati in relazione alle misure di aiuto previste dalle autorità spagnole a favore di SEAT.

## V

### ANALISI DEL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DI SEAT

Come già indicato in precedenza, la Commissione doveva procedere ad un'analisi per stabilire se ed in quale misura il piano notificato continuava a rispecchiare correttamente le misure di ristrutturazione adottate e se venivano rispettate le condizioni previste dagli orientamenti sugli aiuti alla ristrutturazione in generale e, più in particolare, gli aspetti applicabili all'industria automobilistica.

Tale analisi è stata svolta con la collaborazione di una ditta di consulenza indipendente che, il 24 e 25 luglio 1995, ha visitato, con alcuni funzionari della Commissione, gli stabilimenti SEAT della zona franca di Barcellona e di Martorell. Obiettivo di tale visita era compiere un esame preliminare della componente ristrutturazione del piano presentato dalle autorità spagnole e raccogliere gli altri dati necessari a consentire alla Commissione di pronunziarsi definitivamente sulle misure di aiuto nella loro nuova versione. Dopo tale visita, con lettera del 28 luglio 1995, la Commissione ha chiesto alle autorità spagnole informazioni supplementari sul piano di ristrutturazione di SEAT.

La presentazione del piano di ristrutturazione di SEAT, che compare nelle sezioni successive, si basa sui risultati di questa visita e sui dati forniti dalle autorità spagnole e, dietro loro consenso, dal gruppo VW, nelle varie fasi dell'esame effettuato conformemente alla procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

#### a) Motivi che hanno determinato l'adozione di un piano di ristrutturazione per SEAT

La situazione finanziaria di SEAT è drammaticamente peggiorata nel corso del 1993, anno in cui la società ha riportato perdite per complessivi 151 Mrd di PTA a motivo di un complesso di fattori, fra i quali:

- le svalutazioni successive della peseta spagnola che hanno inciso negativamente sugli obblighi finanziari, stante l'importo considerevole dei debiti contratti da SEAT all'estero;
- un aumento significativo dei costi di ammortamento dell'impresa a seguito della politica di investimenti

nella SEAT realizzata dal gruppo VW a partire dal 1989;

- i costi di avviamento del nuovo stabilimento di Martorell, entrato in servizio nel 1993 e i costi sostenuti per mantenere operativo in maniera antieconomica, il vecchio stabilimento, sottoutilizzato, della zona franca;
- gli elevati costi connessi [...] (1) dello stabilimento della zona franca; nel 1993, l'impresa ha perduto 1 865 posti di lavoro, mentre altri 7 200 addetti sono stati colpiti da misure temporanee di riduzione della forza lavoro;
- un crollo delle vendite di quasi il 22 % (493 532 Mio di PTA) nel 1993 rispetto all'anno precedente, a fronte di una riduzione della produzione del 18,2 % (472 978 unità), che ha causato un aumento delle scorte.

Questa situazione ha reso necessario adeguare la capacità produttiva ed i livelli di occupazione dell'impresa all'effettiva posizione di SEAT sul mercato, caratterizzata da una crescita ridotta in contrasto con le sue previsioni.

Era quindi in gioco la sopravvivenza stessa di SEAT come impresa dotata di capacità autonome nell'ambito del gruppo VW, in una situazione caratterizzata da:

- un eccesso di capacità produttiva del 50 % circa, considerata la diminuzione della quota detenuta nel mercato degli autoveicoli dell'Europa occidentale e le prospettive di evoluzione di tale mercato;
- un esubero di personale del 50 % circa in rapporto ai livelli di produzione di automobili previsti ed ai rapporti di produttività;
- forti perdite finanziarie ed operative che, nel complesso, hanno messo la società in una situazione di fallimento tecnico.

#### b) Strategia del gruppo VW ai fini della ristrutturazione di SEAT SA

Di fronte alla situazione critica in cui si trovava SEAT nel 1993 che, senza gli immediati conferimenti di capitale effettuati dall'impresa madre sarebbe stata dichiarata in fallimento, il 18 dicembre 1993, il consiglio di amministrazione di Volkswagen AG («Aufsichtsrat») ha adottato un pacchetto di misure («Sanierungskonzept SEAT SA») mirante a ripristinare la redditività dell'impresa, tenendo conto sia della situazione dell'impresa in quel momento che delle sue previsioni a medio termine (nell'ambito del sistema annuale di pianificazione strategica di VW, il piano in vigore nel dicembre del 1993 era noto come «Ronda de planificación PR 42», detto piano si basava su ipotesi di evoluzione verosimili, comprendenti i volumi di produzione, le vendite, le quote di mercato e gli impegni finanziari assunti dalle diverse filiali del gruppo).

(1) Gli spazi in bianco indicano dati coperti dal segreto commerciale che sono stati omessi nella versione pubblicata della presente decisione.

Il 18 dicembre 1993, il consiglio di VW ha preso in considerazione anche quella che è stata definita la «peggiore versione possibile» del PR 42, l'«ipotesi 320 000» che avrebbe comportato qualche modifica delle misure di ristrutturazione. Il fattore determinante di questa ipotesi era la possibilità di mantenere fino al 1997 la produzione complessiva di SEAT intorno alle 320 000 unità annuali. Questi obiettivi a livello di produzione e di vendita si sarebbero rivelati decisivi nel calcolo del numero massimo di posti di lavoro ritenuti in esubero (cioè da eliminare) dal consiglio di amministrazione, in funzione delle reali esigenze di SEAT nel periodo 1994-1997.

L'«ipotesi 320 000» rispecchiava la ristrutturazione industriale imposta dalla situazione critica a cui era giunta SEAT rispetto all'obiettivo di 700 000 unità annuali che figurava nelle precedenti previsioni del gruppo (in particolare il PR 39), che partivano dal presupposto di mantenere in funzione contemporaneamente le capacità esistenti nei due stabilimenti SEAT: quello della zona franca per la produzione di autoveicoli di piccole dimensioni del segmento A (la serie «SEAT Marbella» e modelli successivi) e di tipo medio del segmento C (serie «SEAT Toledo») e quello di Martorell per la produzione di automobili di tipo medio basso del segmento B (cioè i modelli della serie «SEAT Córdoba e Ibiza» e modelli successivi). In realtà, per la maggior parte del 1993, queste capacità tecniche di SEAT sono state sfruttate soltanto al 50 % a causa della grave crisi che ha colpito le vendite di autoveicoli.

Il punto di partenza del piano di ristrutturazione — notificato dalle autorità spagnole nella lettera del 27 giugno 1995 (che mirava a giustificare le misure di aiuto a favore di SEAT e che ha dato luogo alla decisione della Commissione del 20 luglio 1995) ed i cui elementi principali sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* citata precedentemente — era coerente con le misure di ristrutturazione adottate nel dicembre del 1993: i dati si basavano però sulle proiezioni contenute nella peggiore delle ipotesi possibili (l'«ipotesi 320 000»).

Inoltre, le informazioni integrative fornite dalle autorità spagnole nelle lettere datate rispettivamente 24 agosto 1995 (registrata il 14 settembre 1995) e 5 ottobre 1995 (registrata il 6 ottobre 1995) o ricavate dalle visite effettuate dai servizi della Commissione negli stabilimenti SEAT della zona franca e di Martorell hanno dimostrato che il piano adottato dal gruppo VW nel dicembre del 1993 si basava sulle già esposte proiezioni originali «PR 42»; il piano è stato quindi aggiornato dal consiglio di VW nel dicembre del 1994 con l'adozione del nuovo piano «PR 43».

Le principali differenze fra il piano effettivamente applicato («PR 43») e quello contemplato precedentemente («PR 42») possono sintetizzarsi nel modo seguente:

— il volume effettivo di vendite di automobili SEAT nel 1994 (313 690 unità) è risultato inferiore a quanto

previsto nel piano PR 42 (364 048 unità). Gli obiettivi di vendita per il periodo 1995-1997 hanno rispettato le proiezioni del primo piano;

- la quota di veicoli di marca VW prodotti negli stabilimenti SEAT (Martorell) è risultata di più di due volte superiore a quella prevista nel piano PR 42;
- i risultati finanziari previsti per il 1995 evidenziavano ancora perdite per circa [...] Mio di PTA, mentre il piano PR 42 prevedeva risultati positivi (il ritorno ad una situazione di utili si sarebbe quindi realizzata più tardi del previsto).

In definitiva, il piano di ristrutturazione che viene applicato da SEAT e sul quale si sono effettivamente imperniate le misure di aiuto a favore di tale impresa corrisponde al piano «PR 42» adottato nel dicembre 1993 e aggiornato successivamente con il piano «PR 43».

#### c) Obiettivi della ristrutturazione di SEAT fra il 1994 e il 1997

Il piano di ristrutturazione notificato dalle autorità spagnole perseguiva due obiettivi primari:

- 1) garantire la redditività e la solvibilità dell'impresa a medio ed a lungo termine nel periodo 1994-1997, e
- 2) garantire la competitività di SEAT in quanto impresa dotata di capacità autonome di progettazione, produzione e commercializzazione di autoveicoli nel quadro del gruppo VW.

Nell'ottobre 1995, in base alle valutazioni dei servizi della Commissione e vista l'attuale situazione commerciale dei mercati automobilistici dell'Europa occidentale, è possibile fare le osservazioni seguenti circa il grado di raggiungimento di questi obiettivi:

#### *Redditività a medio e lungo termine dell'impresa*

È stato necessario correggere le ipotesi ottimiste del PR 42, elaborato nel dicembre del 1993, che prevedevano utili fin dal 1995. In base alle previsioni più recenti, si spera di poter conseguire utili a partire dal 1997, ultimo anno di vita del piano notificato. I risultati del 1995 sono dunque peggiori del previsto, nonostante si vadano realizzando le previsioni di vendite per l'anno in questione. Alla fine del primo semestre del 1995, si erano registrate perdite per 18,7 Mio di PTA. Nonostante ciò, per la prima volta dal 1992, l'impresa ha conseguito nello stesso periodo un valore positivo del risultato operativo. A loro volta, anche gli altri indicatori di redditività su cui la Commissione ha ottenuto informazioni suggeriscono che l'impresa ha compiuto progressi considerevoli. Da questi dati si deduce che se le vendite aumenteranno in linea con le previsioni del piano, l'impresa tornerà ad essere redditizia nel 1997: ciò dipenderà in buona misura dalla strategia prevista per le altre controllate del gruppo, visto

che in futuro SEAT dovrebbe produrre un numero sempre maggiore di modelli di marca VW destinati ad essere venduti essenzialmente fuori della Comunità.

*SEAT come impresa dotata di capacità autonoma nell'ambito del gruppo VW*

L'autonomia di SEAT nel quadro del gruppo VW risulta seriamente compromessa dalle misure di ristrutturazione adottate dal gruppo. A seguito di tali piani, SEAT perderà in una certa misura la sua peculiarità nell'ambito del gruppo non potendo più disporre di piattaforme proprie (struttura interna di un modello di automobile) né di catene dinamiche proprie (motori e trasmissioni o altre parti meccaniche fondamentali). La sua divisione acquisti è ormai integrata nella struttura del gruppo, che provvede a selezionare i fornitori. SEAT condivide con VW e Audi il nuovo centro di progettazione di Sitges (vicino a Barcellona), mentre il centro di sviluppo SEAT deve competere con gli altri centri del gruppo. Alcuni importatori, così come la sua società di leasing e di prestiti personali, sono stati acquistati da VW che ha anche la supervisione del centro di elaborazione dati. I modelli SEAT non saranno più prodotti esclusivamente nei suoi stabilimenti. Nonostante ciò, il mantenimento di un'identità indipendente non dovrebbe rientrare fra gli obiettivi del piano che deve mirare in primo luogo a trasformare SEAT in un'impresa redditizia e competitiva in grado di sostenere la concorrenza nel mercato degli autoveicoli. Una volta applicate le misure di ristrutturazione, SEAT non solo sarà perfettamente integrata nel gruppo VW ma sarà anche in grado di competere con successo dentro e fuori il gruppo stesso.

**d) Misure di ristrutturazione: descrizione del piano**

In base all'analisi delle misure realmente intraprese fino a questo momento e degli attuali piani di SEAT («PR 43»), l'operazione di ristrutturazione si presenta nel modo seguente:

*Misure industriali*

**i) Capacità produttiva**

Alla fine del 1993, quando è stato adottato il piano di ristrutturazione, gli stabilimenti SEAT in funzione in Spagna erano tre: zona franca di Barcellona, il nuovo stabilimento di Martorell (diventato operativo lo stesso anno), che producevano entrambi modelli SEAT, e uno stabilimento a Landaben (Navarra), dove venivano prodotte le VW Polo, destinato, in base alle misure di ristrutturazione ad essere venduto all'impresa madre. Dopo aver accertato le capacità produttive dei due stabilimenti di autoveicoli SEAT restanti, risulta che alla fine del 1993 la capacità produttiva reale di SEAT era di 1 500 veicoli al giorno<sup>(1)</sup> nello

stabilimento di zona franca e di 1 500 veicoli al giorno<sup>(2)</sup> in quello di Martorell. Le strozzature sono da imputarsi, nello stabilimento della zona franca, all'officina carrozzeria dei tre modelli (Marbella, Toledo e Terra) e, nello stabilimento di Martorell, all'officina verniciatura. Considerati gli altri fattori di produzione, la capacità produttiva annuale complessiva di SEAT potrebbe stabilizzarsi intorno alle 670 000 unità all'anno.

Le misure industriali adottate dal gruppo VW per ripristinare la redditività di SEAT prevedevano la chiusura definitiva dello stabilimento della zona franca e la concentrazione di tutta la produzione di veicoli SEAT e Martorell. La chiusura non è stata tuttavia definitiva in quanto, nell'ottobre del 1994, SEAT ha ripreso a produrre nello stabilimento della zona franca — con una capacità di montaggio ridotta a 280 unità al giorno — il vecchio modello «Marbella». A seguito inoltre del trasferimento a Martorell della produzione del modello «SEAT Toledo» e di un nuovo furgone commerciale, in sostituzione del modello «Terra», si è avuto un aumento delle capacità produttive giornaliere rispetto a quelle previste inizialmente, raggiungendo le 2 125 unità al giorno, con due officine di verniciatura (fasi finali della produzione) in funzionamento.

Di conseguenza la capacità produttiva massima tecnicamente possibile di SEAT nell'ottobre 1995, dopo l'applicazione delle misure di ristrutturazione del 1994 e del 1995, risulta di 2 045 unità al giorno. Volkswagen ha però deciso di chiudere, alla fine del 1996, l'officina verniciatura dello stabilimento della zona franca, cosicché la capacità degli impianti degli stabilimenti SEAT sarà, a partire dal 1995 in poi, di 2 125 unità al giorno. Si prevede quindi che, dopo le operazioni di ristrutturazione e sempreché le altre condizioni di produzione restino inalterate, la capacità produttiva globale annuale di SEAT sia di 480 000 unità.

L'attuale livello di capacità produttiva non può essere aumentato senza effettuare nuovi ed ingenti investimenti per rimuovere le strozzature esistenti.

Si può quindi concludere che la prevista riduzione della capacità tecnica giornaliera di SEAT corrisponde ad una contrazione del 29 % rispetto alla capacità disponibile all'inizio del piano di ristrutturazione nel dicembre 1993.

**Capacità a livello del gruppo VW**

Se si considera la capacità produttiva con riferimento agli impianti del gruppo VW — con tutte le sue

<sup>(1)</sup> La cifra di 1 500 unità al giorno compariva anche in un prospetto inviato da VW alla Commissione nel novembre 1993 che riportava la capacità produttiva di tutti gli stabilimenti del gruppo nella Comunità.

<sup>(2)</sup> Sebbene la capacità di produzione del modello SO3, lanciato a Martorell nel 1993, fosse effettivamente di 1 500 unità al giorno, alla fine dello stesso anno la produzione effettiva si è fermata a 1 150 unità al giorno.

controllate — nell'ottobre 1995 e per tutto il SEE<sup>(1)</sup>, la chiusura dello stabilimento della zona franca ed il funzionamento di quello di Martorell alle condizioni suesposte comporterebbero una riduzione globale della capacità di quasi il 5 %: si passerebbe cioè da una capacità produttiva di 12 420 unità al giorno, a dicembre 1993, ad una di 11 832 alla fine del 1997<sup>(2)</sup>.

## ii) Programma di ammodernamento

Secondo la notifica inviata alla Commissione, la riduzione della capacità produttiva è stata realizzata sulla base di un piano di R & S il cui costo è stimato intorno ai 207,2 Mrd di PTA per il periodo 1994-1997 (inclusi 5,1 Mrd di PTA destinati a programmi di formazione) e che consiste principalmente in progetti di innovazione industriale e di sviluppo tecnologico e misure di ammodernamento. Questi progetti rivestono un particolare interesse per l'attività del centro tecnico SEAT di Martorell. Alcuni si basano su investimenti da parte di «Gearbox del Prat SA», una controllata di totale proprietà di SEAT.

La scheda finanziaria nella quale figurano le spese di investimento che possono essere sovvenzionate ogni anno, sia da parte delle autorità nazionali che da parte delle autorità regionali catalane, come convenuto negli accordi del luglio 1994, è stata aggiornata in base alle spese effettive di SEAT nel 1994 e alle previsioni di spesa per il 1995. L'ultimo aggiornamento di tale prospetto presenta la seguente programmazione (ancora indicativa per il 1996 e per il 1997):

*(in Mrd di PTA)*

	1994	1995	1996	1997	Totale
Sviluppo nuovi modelli	14,3	25,7	27,0	20,6	87,6
Mantenimento modelli esistenti	18,2	10,8	6,2	0,0	35,2
Innovazione e sviluppo	1,7	1,8	2,4	2,1	8,0
Progetto garanzia di qualità	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3
Tecnologie dell'informazione	1,7	1,5	2,5	0,1	5,8
Progetti ambientali	2,5	2,6	0,1	0,0	5,2
Progetti in fase di programmazione	0	3,5	2,0	8,0	13,5
<b>Totale</b>	<b>38,4</b>	<b>45,9</b>	<b>40,3</b>	<b>30,9</b>	<b>155,7</b>

<sup>(1)</sup> Escludendo cioè la capacità produttiva della controllata «SKODA» che non si trova nel SEE.

<sup>(2)</sup> L'unica differenza fra il prospetto inviato da Volkswagen e quello della Commissione dipende dalla capacità di Martorell, stimata dalla Commissione a 2 125 unità invece di 2 100.

L'impresa ha spiegato che il divario, rispetto alle previsioni, delle spese d'investimento effettivamente sostenute nel 1994 e nel 1995 è dovuto alla cancellazione di alcuni progetti e ai risparmi che si è riusciti a realizzare nei progetti in corso.

## iii) Misure occupazionali

Gli obiettivi di riduzione della capacità produttiva previsti, uniti all'esigenza di migliorare i livelli di produttività dell'impresa, si sono tradotti nel dicembre 1993 in una drastica riduzione dell'organico di SEAT e in importanti modifiche delle condizioni contrattuali degli addetti rimasti.

### Riduzioni di organico

Conformemente al piano notificato alla Commissione, l'impresa intende ridurre l'organico dai 18 469 addetti del dicembre 1993 ai previsti 9 330, livello pari a quello necessario nel 1995 per una produzione ridotta a 320 000 unità all'anno.

Il prospetto seguente riassume le modifiche avvenute nelle previsioni di manodopera di SEAT fra il 1993 e il 1997 (con i dati effettivi del numero degli addetti nel 1993 e nel 1995):

### Risorse di personale

*(numero di addetti)*

	1993 (settembre)	1995 (agosto)	1997 (PR 43)
Amministrazione, direzione	3 186	2 842	[...]
Zona franca (Barcellona):			
— Indiretti	3 229	1 088	[...]
— Diretti	5 563	1 714	[...]
Martorell:			
— Indiretti	1 633	1 514	[...]
— Diretti	4 858	5 479	[...]
<b>Totale</b>	<b>18 469</b>	<b>12 777</b>	<b>[...]</b>

La riduzione di manodopera effettivamente realizzata si discosta pertanto notevolmente dal calendario notificato. L'obiettivo finale è in ogni caso quasi altrettanto ambizioso del piano originario.

### Altre misure occupazionali

La riduzione di organico deve essere integrata da un insieme di misure miranti a ridurre i costi del personale dell'impresa e ad aumentare gli attuali tassi di produttività fino a raggiungere un livello corrispondente alla media dell'industria automobilistica europea.

Le misure in questione, negoziate con i sindacati nel quadro di contratti collettivi annuali, prevedono i punti seguenti:

- una riduzione del 10 % delle retribuzioni rispetto al livello salariale del 1993;
- un aumento di 10 giorni dell'orario di lavoro annuale degli addetti (da 1 736 ore lavorative annuali per addetto nel 1993 a 1 816 ore a partire dal 1994: cioè 1 736 ore, più 80 ore obbligatorie per addetto nel caso in cui il mercato richieda livelli produttivi elevati), flessibilità lavorativa obbligatoria nei giorni festivi a seconda delle esigenze di produzione;
- mobilità obbligatoria (verso altre sedi e/o categorie di lavoro) della manodopera conformemente alla nuova pianificazione della produzione;
- piano di pensionamento anticipato per i lavoratori con più di 55 anni;
- collocamento in part-time per un numero massimo di 1 829 addetti per un periodo di due anni con una retribuzione equivalente al 70 % del salario a tempo pieno;
- riduzione degli attuali contratti a termine a non più di 300 posti di lavoro;
- annullamento dei contratti stipulati in precedenza con i sindacati.

#### Costo delle misure sociali

La riduzione dell'organico e l'applicazione delle misure di ristrutturazione, che si ripercuoteranno sulle condizioni di lavoro e che vengono attuate secondo modalità definite o da definirsi in accordo con i sindacati, dovrebbero comportare, in base alle voci già iscritte nella contabilità di SEAT per il 1993 e secondo le previsioni del PR 43, un costo complessivo di 64,5 Mrd di PTA.

<i>(in Mrd di PTA)</i>	
Pensionamento anticipato	36,5
Riduzioni d'orario	5,3
Incentivi per la cessazione dell'attività	20,0
Incentivi per cambio di sede	2,7
<b>Totale</b>	<b>64,5</b>

Questo costo è notevolmente inferiore a quello previsto originariamente alla fine del 1993.

#### iv) Misure di formazione

I programmi di formazione che figurano nel piano di ristrutturazione di SEAT mirano ad offrire agli operai ed agli impiegati in servizio le qualifiche necessarie per consentire loro di sviluppare e commercializzare i nuovi modelli. Le esigenze di SEAT si concentrano nelle aree seguenti:

- formazione necessaria per il funzionamento dello stabilimento altamente automatizzato di Martorell;
- formazione in materia di R & S sui prodotti per il personale del centro tecnico di Martorell;
- tecniche di elaborazione di programmi di produzione, incentrate sul miglioramento continuo della qualità, incluse azioni di formazione per il personale dei fornitori e di altre imprese del gruppo;
- formazione a sostegno della riconversione e della riqualificazione dei lavoratori SEAT in part-time;
- misure di formazione a favore della rete di concessionari del mercato nazionale ed internazionale.

Il costo previsto per il piano di formazione di SEAT per il periodo 1994-1997 è di 5 700 Mio di PTA, 3 380 milioni dei quali già sostenuti alla fine del 1995.

#### v) Costo della chiusura dello stabilimento della zona franca

Oltre ai costi sociali suindicati, precedentemente SEAT dovrà far fronte ai costi di ristrutturazione connessi alla chiusura dello stabilimento della zona franca. La revisione contabile effettuata indica peraltro che tali costi saranno sensibilmente inferiori a quelli originariamente previsti (14,2 Mrd di PTA), articolandosi come segue:

<i>(in Mrd di PTA)</i>	
Ammortamento attività	2,7
Trasferimento della capacità di assemblaggio della Toledo	2,3
Riconversione manodopera	0,4
Costo del rilancio	0,3
Soppressione del part-time	0,4
<b>Totale</b>	<b>6,1</b>

#### vi) Misure di ristrutturazione finanziaria

Nella notifica alla Commissione, il governo spagnolo ha stimato in 257,8 Mrd di PTA il costo delle misure di ristrutturazione finanziaria, coperto totalmente da conferimenti da parte di VW. Questi conferimenti non rappresentano però un costo per SEAT quanto piuttosto un'entrata con la quale finanziare parte dei costi di ristrutturazione. Di fatto, l'impresa sta

attuando due diversi interventi di ristrutturazione finanziaria: la ricostituzione del capitale circolante e la riduzione del suo notevole indebitamento finanziario. Si spera che, fra il 1993 e il 1997, SEAT possa ridurre il suo indebitamento di 55,6 Mrd di PTA. Nello stesso periodo occorre inoltre procedere ad un aumento di 136,6 Mrd di PTA del capitale circolante, praticamente prosciugato nel corso del 1993 per far fronte alle perdite di esercizio di tale anno, il che ha creato un serio problema di liquidità.

#### vii) Finanziamento del piano di ristrutturazione

Secondo lo studio realizzato dalla Commissione, il costo complessivo di tutte le misure industriali, occupazionali e finanziarie del piano di ristrutturazione di SEAT per il periodo 1994-1997 è di 441 700 Mio di PTA, suddivisi fra le seguenti parti:

<i>(in Mrd di PTA)</i>	
Investimenti industriali e progetti di R & S	155,7
Programmi di formazione	5,7
Investimenti finanziari	17,5
Costi di riduzione dell'organico	64,5
Costi di chiusura	6,1
Aumento del capitale circolante	136,6
Riduzione dell'indebitamento finanziario	55,6
<b>Totale</b>	<b>441,7</b>

Alla fine del 1995, SEAT aveva già coperto il 67 % del costo totale del piano e completato in questo modo quasi due terzi delle attività in esso previste.

I costi in questione verranno finanziati con il cash-flow generato da SEAT nello stesso periodo, conferimento di capitale del gruppo VW alla sua controllata, con la vendita di cespiti e con gli aiuti finanziari concessi dalle autorità spagnole.

#### Risorse generate internamente da SEAT

Si calcola che le risorse interne dell'impresa, derivanti dalla sua attività commerciale o da operazioni atipiche (per esempio la vendita di cespiti al di fuori del gruppo VW, la riduzione delle partite attribuite ad ammortamento o di altre partite non operative) ammontano a 165,4 Mrd di PTA, equivalenti al 37,4 % circa del costo totale dell'operazione di ristrutturazione.

#### Conferimenti del gruppo VW

Nel dicembre 1993, il deterioramento della situazione finanziaria di SEAT imponeva l'adozione di

misure di emergenza per far fronte alla riduzione del capitale sociale dell'impresa e riportarlo all'importo minimo richiesto dalla legislazione spagnola, al fine di poter compensare nel 1994 le perdite accumulate da SEAT. VW ha cancellato debiti commerciali contratti da SEAT con il gruppo per un importo di 82,3 Mrd di PTA. Per assicurare inoltre la sopravvivenza delle principali attività commerciali di SEAT come impresa indipendente all'interno del gruppo, VW ha accettato una riduzione dei prezzi delle parti e dei componenti (inclusi i motori) forniti alla sua controllata dalla Germania e ha rilevato, mediante conferimento di fondi, lo stabilimento automobilistico SEAT di Landaben (Navarra) e la consociata finanziaria di SEAT («FISEAT»).

Le misure in oggetto, che rappresentano il 51,2 % del costo totale dell'operazione di ristrutturazione e che sono state adottate fra il dicembre 1993 e l'aprile 1994, sono ricapitolate nel seguente prospetto:

<i>(in Mrd di PTA)</i>	
Cancellazione di debiti ed aumento di capitale	82,3
Acquisto dello stabilimento di Landaben	104,4
Acquisto della finanziaria di SEAT	17,6
Abbuono di interessi maturati da parte di VW	(10,0)
Sconto sui prezzi delle forniture	36,0 (× 4 anni)( <sup>1</sup> )
<b>Contributo totale di VW a SEAT</b>	<b>203,0</b>

(<sup>1</sup>) Il gruppo VW conferirà complessivamente 100 Mio di DM (circa 8,7 Mrd di PTA) all'anno fra il 1994 e il 1997 sotto forma di sconti applicati alle fatture delle forniture del gruppo a SEAT.

#### Aiuto finanziario concesso dalle autorità spagnole

Le misure di aiuto adottate nel 1994 dalle autorità spagnole a sostegno del piano di ristrutturazione ammontano a 36 Mrd di PTA, 30 miliardi dei quali erogati dalle autorità nazionali sulla base di un contratto di prestito fra ICO e VW e 6 miliardi dal governo autonomo catalano in virtù di un contratto di prestito fra ICF e VW.

Gli accordi in merito all'aiuto ed i contratti di prestito conclusi nel 1994 fra le autorità spagnole, VW e SEAT stipulavano, fra l'altro, quanto segue:

— in primo luogo, VW doveva trasferire immediatamente a SEAT l'importo dei prestiti erogati (36 Mrd di PTA). I bilanci annuali di SEAT mostrano che tale trasferimento è stato effettuato;

- in secondo luogo, VW doveva pagare gli interessi sui prestiti ricevuti nel periodo 1994-1997. L'importo degli interessi dovuto alla fine del 1997 sui 36 miliardi ricevuti in forza dei contratti di prestito è stato fissato in 10 miliardi;
- in terzo luogo, l'importo complessivo delle sovvenzioni concesse dalle autorità spagnole (cioè 46 Mrd di PTA) doveva coprire entrambi gli importi, il capitale dei prestiti più tutti gli interessi che in condizioni normali avrebbero dovuto essere pagati da VW.

I 46 Mrd di PTA da erogarsi fra il 1995 e il 1998 sulla base dei diversi regimi di aiuto verranno impiegati pertanto per rimborsare il capitale (36 miliardi) e gli interessi (10 miliardi) su detti prestiti. Degli interessi maturati fruirà pertanto Volkswagen AG ed essi ridurranno il contributo da essa apportato al finanziamento del piano di ristrutturazione. L'aiuto statale complessivo di 46 Mrd di PTA costituisce il 10,4 % del costo totale della ristrutturazione.

Quantunque il governo spagnolo, con lettera del 5 ottobre 1995, abbia informato la Commissione che non intendeva modificare gli accordi in merito all'aiuto ed i contratti di prestito in vigore, ha tuttavia aggiunto che avrebbe considerato l'intero costo della ristrutturazione come base per la concessione delle sovvenzioni a Volkswagen/SEAT. Con lettera del 20 ottobre 1995, le autorità spagnole hanno accettato di assumere come base la cifra del costo totale fissata dalla Commissione in 441 700 Mio di PTA.

## VI

### ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

Considerato il volume degli scambi di autoveicoli del tipo di quelli prodotti da SEAT nello Spazio economico europeo, qualunque aiuto di Stato a sostegno della ristrutturazione dell'impresa può falsare la concorrenza ed incidere sugli scambi ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Nell'avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato CE, la Commissione ha sottolineato l'esigenza di analizzare, alla luce dell'articolo 92, i sottoelencati trasferimenti di fondi pubblici operati dal ministero dell'Industria e dell'Energia spagnolo e dal governo autonomo catalano a favore di VW-SEAT:

- le sovvenzioni — di importo complessivo di 38 Mrd di PTA — concesse dal ministero dell'Industria e dell'energia a Seat nel quadro di regimi di aiuto già

autorizzati (SBT, PATI, PITMA) e di cui il prestito di 30 Mrd di PTA concesso da ICO a VW, impresa madre di SEAT, costituiva un anticipo. Il prestito è stato erogato da ICO a VW e successivamente incassato da SEAT nel luglio del 1994;

- le sovvenzioni — di importo complessivo di 8 Mrd di PTA (inclusi i 2 Mrd cofinanziati grazie ai fondi strutturali comunitari) — concesse dal governo autonomo catalano a SEAT e di cui il prestito di 6 Mrd di PTA concesso da ICF a VW costituiva un anticipo. Il prestito è stato erogato da ICF a VW e successivamente incassato da SEAT nel marzo 1995;

- l'aiuto — di un importo di 7,2 Mrd di PTA — a favore di 30 progetti di investimento realizzati da SEAT nel 1994, rappresentante la prima quota dei 38 miliardi delle succitate sovvenzioni concesse dal ministero dell'industria e dell'energia.

In seguito, la Commissione ha deciso di modificare la decisione precedente relativa all'avvio della procedura citata onde tener conto della nuova notifica inviata il 27 giugno 1995 con la quale le autorità spagnole comunicavano alla Commissione che le misure di aiuto citate erano da considerarsi come aiuti alla ristrutturazione di SEAT.

Dopo aver esaminato i dati forniti al riguardo dalle autorità spagnole, la Commissione conferma l'opinione già espressa in precedenza, secondo la quale l'aiuto promesso dalle autorità spagnole a VW-Seat sulla base degli accordi dell'11 e del 29 luglio 1994 e i prestiti accordati a Volkswagen AG da ICO e da ICF, con l'esplicita condizione che detti prestiti costituivano un anticipo sulle sovvenzioni da erogarsi in futuro, configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, per i seguenti motivi:

- in primo luogo poiché gli accordi in merito all'aiuto stabiliscono che se i progetti verranno realizzati secondo il calendario previsto, le sovvenzioni promesse dalle autorità spagnole saranno sufficienti a coprire integralmente il costo dei prestiti. Pertanto, in linea di principio, VW rimborserà i prestiti, con i relativi interessi e gli eventuali costi aggiuntivi, solo nel caso in cui non realizzi i progetti quali notificati alle autorità spagnole, o non possa sostituirli con altri equivalenti;

- in secondo luogo, giacché il mutuatario (VW) ha confermato di non aver pagato né di essere stato sollecitato a pagare gli interessi dovuti (inclusi quelli di mora) alla prima data di scadenza prevista dal contratto di prestito stipulato con ICO;

- in terzo luogo, perché sia il contratto di prestito con ICO sia quello stipulato con ICF stabiliscono espressamente che:

- a) i prestiti sono concessi come anticipo sugli aiuti,



- b) nel caso in cui non fosse possibile rispettare talune clausole dell'accordo a seguito di impedimenti di natura giuridica o altri, le altre clausole rimangono comunque valide e le parti interessate dovranno mettere a punto meccanismi di aiuto equivalenti o vantaggi simili,
- c) SEAT dovrà trasferire le sovvenzioni ricevute agli enti creditizi a garanzia degli obblighi di pagamento assunti da VW con entrambi i prestiti,
- d) VW non sarà responsabile degli eventuali oneri per interessi dovuti a ritardi nell'autorizzazione e nel pagamento delle sovvenzioni,
- e) è prevista una certa flessibilità nelle scadenze per il rimborso del prestito mediante l'attribuzione di partite dell'aiuto;

- in quarto luogo, poiché nei bilanci certificati di SEAT, relativi al 1994 e al 1995, gli importi relativi ai prestiti concessi da ICO (30 Mrd di PTA) e da ICF (6 Mrd di PTA) figurano alla voce «sovvenzioni irrevocabili»;
- in quinto luogo, poiché le sovvenzioni del ministero dell'Industria e dell'Energia (38 Mrd di PTA) e del governo autonomo catalano (8 Mrd di PTA) sono state calcolate in modo da coprire la sovvenzione netta che sarebbe stata percepita da SEAT (36 Mrd di PTA) sotto forma di due prestiti a VW alle condizioni in vigore sul mercato) più gli interessi bancari dovuti da VW a ICO e a ICF (8 Mrd di PTA) fino alla definitiva conversione di detti prestiti in sovvenzioni a favore di SEAT;
- in sesto ed ultimo luogo, poiché l'aiuto ha ridotto il costo del finanziamento del piano di ristrutturazione di SEAT e di Volkswagen, che operano attivamente sul mercato SEE degli autoveicoli da turismo e per uso commerciale, apportando quindi un vantaggio finanziario artificiale a SEAT ed alla sua impresa madre Volkswagen.

Le sovvenzioni di 36 Mrd di PTA concesse a SEAT dalle autorità nazionali e dal governo autonomo catalano per il tramite di Volkswagen e le sovvenzioni di 10 Mrd di PTA destinate a coprire, a vantaggio di VW, gli interessi maturati costituiscono pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

## VII

### CARATTERE ILLEGALE DELL'AIUTO DI STATO

Inoltre, non notificando le citate misure di aiuto a favore di Volkswagen e di SEAT, il governo spagnolo ha violato le disposizioni di cui all'articolo 93, paragrafo 3 del trat-

tato. Poiché le autorità spagnole non hanno previamente comunicato le misure di aiuto, la Commissione non ha potuto pronunciarsi in merito prima che esse venissero applicate nel 1994. L'aiuto è pertanto illegale, essendo stato concesso in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato.

## VIII

### COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

L'articolo 92, paragrafo 1 del trattato stabilisce che, ferma restando la possibilità di fruire di una delle deroghe previste, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

L'articolo 92, paragrafo 2 definisce alcuni tipi di aiuti compatibili con il mercato comune. Tuttavia, considerate le caratteristiche, la localizzazione e gli obiettivi dell'aiuto in questione, esso non può rientrare in nessuna delle categorie ivi previste.

L'articolo 92, paragrafo 3 contempla determinati tipi di aiuto che possono considerarsi compatibili con il mercato comune. Tale compatibilità deve essere valutata a livello comunitario e non di un solo Stato membro. Per salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e tenendo conto dei principi sanciti all'articolo 3, lettera g) del trattato, in sede di valutazione di qualunque programma di aiuti o di singoli aiuti le deroghe al principio di cui all'articolo 92, paragrafo 1, previste dal paragrafo 3 dello stesso articolo, devono essere interpretate in maniera restrittiva.

Più specificamente, la Commissione ha adottato una disciplina applicabile all'industria automobilistica che stabilisce i criteri di valutazione della compatibilità con il mercato comune degli aiuti in tale settore e limita quindi il margine di discrezionalità concesso dall'articolo 92, paragrafo 3.

Le misure di aiuto adottate dalle autorità spagnole nel luglio 1994 a favore di SEAT sono un caso esemplare di aiuto di Stato all'industria automobilistica.

Il 27 giugno 1995, le autorità spagnole hanno inoltre notificato che tali misure dovevano essere considerate come aiuti alla ristrutturazione di SEAT. Dopo aver esaminato questi fatti, la Commissione concorda nel considerare gli aiuti a SEAT come aiuti alla ristrutturazione, visto che l'impresa ha realizzato un'importante operazione di questo tipo a cui l'aiuto ha fornito un contributo rilevante.

In conclusione, le misure di aiuto a favore di SEAT devono essere analizzate alla luce della disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato all'industria automobilistica<sup>(1)</sup>, da un lato, e degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà<sup>(2)</sup>, dall'altro. La compatibilità degli aiuti deve essere valutata alla data in cui essi sono stati concessi illegalmente e cioè nel luglio del 1994, tenendo conto, nella fattispecie, delle modifiche apportate successivamente al piano di ristrutturazione.

#### **Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica**

La disciplina stabilisce che, in linea di principio, gli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione possono essere autorizzati soltanto in circostanze eccezionali. L'aiuto deve essere subordinato all'esistenza di un piano di riassetto soddisfacente e può essere erogato solo quando si possa dimostrare che è nell'interesse della Comunità mantenere un costruttore sul mercato e ripristinarne l'efficienza economica. Occorre vigilare a che l'aiuto non consenta al beneficiario di aumentare la propria quota di mercato a spese di concorrenti che non fruiscono di aiuti. Nel caso in cui talune imprese risentano di problemi di sovraccapacità, come per esempio nel settore degli autoveicoli per uso commerciale, la Commissione può esigere tagli di capacità per contribuire al risanamento globale del settore.

#### **Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà**

In base agli orientamenti in questione, gli aiuti alla ristrutturazione, di qualunque tipo, sono autorizzati solo nei casi in cui siano nell'interesse della Comunità e siano connessi ad un programma di ristrutturazione/o di risanamento realizzabile da presentare alla Commissione completo di tutti i particolari pertinenti. Il piano deve rispondere, nel suo complesso, alle condizioni seguenti.

- 1) il piano deve ripristinare la redditività e l'efficienza a lungo termine dell'impresa interessata entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future; pertanto gli aiuti dovrebbero essere normalmente erogati solo una volta;
- 2) il piano deve controbilanciare, per quanto possibile, le ripercussioni negative sui concorrenti;
- 3) l'importo e l'intensità dell'aiuto devono essere limitati al minimo strettamente necessario per consentire la ristrutturazione e devono essere commisurati ai benefici previsti secondo quanto stabilito dalla Commissione.

Dopo aver esaminato il piano di ristrutturazione di SEAT e le modalità della sua attuazione fino ad ottobre 1995, la Commissione è giunta alla conclusione che esso rispetta i succitati requisiti generali e settoriali.

#### *1) Ripristino della redditività*

L'obiettivo principale del piano di ristrutturazione era il ripristino della redditività di SEAT. La Commissione concorda che il piano era sufficiente a consentire il ripristino della competitività dell'impresa in un lasso di tempo ragionevole e prende atto del fatto che, ad ottobre 1995, la situazione finanziaria dell'impresa non è tale da consentirle un ritorno agli utili prima del 1997, nonostante la consistente riduzione di organico realizzata, i nuovi investimenti, la remissione del debito e l'aiuto. Anche allora, gli utili saranno in ogni caso limitati (si prevedono utili lordi per circa 2,2 Mrd di PTA). Secondo il PR 43, il «cash flow» dovrà essere positivo a partire dal 1995 e consentirà di ridurre ogni anno il volume dei prestiti ancora in essere.

Per quanto riguarda l'andamento dei risultati operativi (relativi cioè alle attività principali dell'impresa), le cifre raggiunte alla fine del primo semestre del 1995 continuano a rispecchiare il bilancio preventivo dell'anno in questione e riflettono quindi il miglioramento che ha caratterizzato la situazione operativa di SEAT. Il bilancio preventivo in questione prevede inoltre una maggiore liquidità per la fine dell'anno e pertanto SEAT non dovrebbe avere problemi di liquidità a breve termine. Questo non vuol dire che nel 1995 si siano effettivamente concretizzati tutti i progressi previsti dal PR 43 (vendite in mercati terzi, vendita di attività, lancio di nuovi modelli sul mercato). La già debole struttura del capitale dell'impresa continua a mantenersi su livelli critici e non è quindi da escludere la necessità di nuovi conferimenti di capitale nel 1996 o nel 1997. Visto che gli aiuti alla ristrutturazione non possono essere erogati due volte, si deve supporre che negli anni futuri saranno gli azionisti a compensare l'eventuale deficit di capitale dell'impresa, come hanno confermato le autorità spagnole nella loro ultima lettera del 20 ottobre 1995.

SEAT ha al tempo stesso compiuto sensibili progressi a livello di produttività e di qualità. L'impresa si propone di raggiungere, alla fine del 1997, un volume medio di produzione di 42 veicoli per addetto contro la media di 21,9 del 1993. Di fatto, i tassi di produttività fissati dal piano di ristrutturazione di SEAT come obiettivo per lo stabilimento di Martorell per il 1997 trasformeranno lo stabilimento in questione in uno dei più produttivi dell'Europa occidentale. I risultati del controllo di qualità dello stabilimento evidenziano un lento miglioramento, che tende verso l'obiettivo finale di raggiungere i livelli qualitativi del gruppo. Si prevede anche un sensibile miglioramento — del 40 % — delle riparazioni coperte da garanzia per veicolo.

(1) GU n. C 123 del 18. 5. 1989, pag. 3.

(2) GU n. C 368 del 23. 12. 1994, pag. 12.

La Commissione ritiene inoltre che i progetti di R & S in corso o in fase di programmazione consentiranno all'impresa di raggiungere livelli conformi a quelli dell'industria automobilistica europea quanto a prodotti, mezzi di produzione e risultati.

Ipotizzando quindi che il piano di ristrutturazione venga attuato integralmente e che il mercato automobilistico europeo non sia colpito da recessioni, la Commissione è convinta che SEAT abbia buone prospettive di redditività nel competitivo settore automobilistico.

## 2) *Necessità di evitare indebite distorsioni della concorrenza*

Nel 1993, anno in cui è iniziata la crisi di SEAT, le vendite di autovetture nuove nell'Europa occidentale hanno registrato una caduta spettacolare di oltre il 15 % (il 25,4 % in Spagna), scendendo ad 11,45 milioni di unità, nel corso della più grave recessione dal dopoguerra. Nel 1993, quasi tutte le imprese produttrici di automobili hanno subito delle perdite, in conseguenza del bassissimo livello di utilizzo della capacità produttiva.

La Commissione ritiene che dal 1993 l'industria automobilistica del SEE soffra di un eccesso strutturale di capacità produttiva e che ci vorranno ancora vari anni prima che, nell'Europa occidentale, l'immatricolazione di autovetture nuove da turismo raggiunga nuovamente livelli record. Al contempo, la capacità produttiva di autovetture crescerà sempre di più a seguito del graduale consolidamento dei produttori giapponesi e di altri trasferimenti di stabilimenti.

Nel 1993, SEAT ha venduto 290 155 autovetture «SEAT» prodotte negli stabilimenti di Martorell e della zona franca e 175 684 autovetture «Volkswagen Polo» prodotte nello stabilimento di Landaben (Navarra, ancora di proprietà di SEAT in tale anno). Come è stato rilevato precedentemente, i bilanci dell'impresa alla fine dell'anno in questione hanno evidenziato perdite superiori ai 150 Mrd di PTA. La quota di mercato di SEAT nel 1993 — punto di partenza del piano di ristrutturazione — era pari al 2,73 % delle vendite del mercato europeo.

L'analisi del piano di ristrutturazione di SEAT ha dimostrato che il gruppo VW sta contribuendo in maniera significativa alla ristrutturazione dell'industria automobilistica europea. La chiusura irreversibile dello stabilimento della zona franca, compensata solo in parte da ampliamenti di capacità in altri siti, comporterà una riduzione del 29 % della capacità di SEAT e del 5 % di quella del gruppo VW.

Si prevede inoltre che l'attuale piano di produzione e vendite di SEAT (PR 43) non porti ad un incremento della quota di mercato dell'impresa nel SEE a danno dei concorrenti che non fruiscono di aiuti: la sua quota di mercato non dovrebbe infatti essere superiore a quella del 1993 (2,73 %).

## 3) *Proporzionalità dell'aiuto ai costi ed ai benefici della ristrutturazione*

L'importo dell'aiuto (46 Mrd di PTA) e l'intensità dello stesso (10,4 % del costo totale della ristrutturazione) si limitano, secondo la Commissione, al minimo strettamente necessario per consentire la ristrutturazione. L'intensità dell'aiuto non è inoltre superiore alla riduzione di capacità di SEAT.

I beneficiari dell'aiuto — SEAT per quanto riguarda il capitale dei prestiti e VW per gli interessi maturati — contribuiranno in maniera significativa al finanziamento dei costi di ristrutturazione. La Commissione ha potuto determinare in maniera specifica i conferimenti di capitale effettuati da Volkswagen (vedi punto V).

La Commissione ha altresì verificato che le azioni su cui si basa la ristrutturazione e per la cui realizzazione verrà concesso l'aiuto sono necessari per raggiungere gli obiettivi perseguiti dall'intera operazione di ristrutturazione. La Commissione ritiene che l'importo finanziario previsto per la ristrutturazione e per i relativi investimenti sia quello effettivamente necessario. Tale importo è strutturato in maniera coerente e costituisce uno sforzo realistico ai fini del ripristino della redditività di SEAT nella competitiva industria automobilistica.

Di fatto, una volta raggiunto l'obiettivo di ricostituire una riserva operativa minima che consenta all'impresa di funzionare, gli sforzi di ristrutturazione mirano a:

- ridurre la capacità produttiva installata concentrando la produzione di autovetture nel moderno stabilimento di Martorell;
- adeguare — a condizioni socialmente accettabili — l'organico dell'impresa ai nuovi livelli di capacità ed ai nuovi obiettivi di produttività;
- preparare l'organico risultante all'utilizzazione di nuove tecnologie e nuovi sistemi;
- effettuare investimenti intensivi in sistemi CAD-CAM, CIM e di produzione «just in time»;
- investire in apparecchiature e capacità di calcolo progettuale nel centro tecnico SEAT;
- mettere a punto nuovi prodotti in sinergia con il gruppo VW.

Questi sforzi sono ritenuti, nel complesso, omogenei, necessari e sufficienti.

Sebbene il piano di ristrutturazione preveda una riduzione dell'indebitamento finanziario di SEAT, occorre segnalare che anche dopo il 1997, gli oneri finanziari continueranno ad essere elevati e non consentiranno a SEAT di posizionarsi al di sopra della media del settore in termini di solvibilità.

## CONCLUSIONI E CONDIZIONI

In definitiva, la Commissione ritiene che l'aiuto concesso dalle autorità spagnole al piano di ristrutturazione di SEAT soddisfi i criteri previsti dagli orientamenti comunitari sugli aiuti al salvataggio ed alla ristrutturazione di

imprese in difficoltà e dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica. Conformemente ai citati orientamenti ed in base all'esperienza acquisita con la loro applicazione nei casi di aiuti alla ristrutturazione nell'industria automobilistica, la Commissione deve vigilare affinché tali conclusioni continuino ad essere valide fino alla completa realizzazione del piano di ristrutturazione. Essa deve pertanto condizionare una decisione finale favorevole all'osservanza di talune condizioni il cui obiettivo è impedire che l'aiuto abbia effetti negativi sul settore. In pratica, un effetto distorsivo dell'aiuto sugli scambi commerciali potrebbe dipendere in parte da una mancata realizzazione della ristrutturazione secondo il piano e nei tempi previsti. Le autorità spagnole devono vigilare, in particolare, affinché l'impresa chiuda in maniera irreversibile l'officina di verniciatura della zona franca nei tempi proposti e affinché la capacità tecnica di SEAT non superi le 2 125 unità giornaliere alla fine del 1997 o le 11 813 unità giornaliere nel caso di VW alla stessa data. Inoltre, il piano di ristrutturazione nella sua versione modificata o PR 43 dovrà essere applicato integralmente e sotto supervisione. Non potrà infine essere concesso nessun ulteriore aiuto di Stato a sostegno del piano né a SEAT né alle sue consociate in Spagna. Si ricorda inoltre che, conformemente alle direttive comunitarie sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, gli aiuti alla ristrutturazione possono essere concessi di regola una sola volta,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. Gli aiuti a sostegno del piano di ristrutturazione di SEAT SA, in appresso specificati, sono compatibili con l'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE:

- un aiuto — di importo totale di 38 Mrd di PTA — concesso a SEAT dal Ministero de Industria y Energía, di cui 30 miliardi sono stati erogati illegalmente;
- un aiuto — dell'importo complessivo di 8 Mrd di PTA (inclusi 2 miliardi di PTA a carico dei fondi strutturali comunitari) — concesso a VW-Seat dalla Generalitat de Catalunya, di cui 6 miliardi sono stati concessi illegalmente;

perché siano rispettati gli obblighi e le condizioni seguenti:

- a) VW-SEAT non modificherà né il contenuto generale né il calendario del piano di ristrutturazione di SEAT

(PR 42, modificato dal PR 43) garantendo, in particolare:

- la chiusura e lo smantellamento dell'officina di verniciatura dello stabilimento di zona franca entro il 31 dicembre 1996, conformemente a quanto comunicato alla Commissione;
  - l'esclusione di qualsiasi aumento di capacità rispetto al livello attuale negli stabilimenti di SEAT fino al 1° gennaio 1998;
  - la completa realizzazione del programma di investimenti di SEAT comunicato alla Commissione.
- b) L'aiuto verrà utilizzato solo ed esclusivamente per il piano di ristrutturazione di SEAT SA.
- c) Non verrà concesso a SEAT SA né alle sue controllate in Spagna nessun altro aiuto a sostegno del piano di ristrutturazione, né sotto forma di conferimento di capitale né di qualunque altro tipo di aiuto discrezionale.
- d) Il gruppo Volkswagen non compenserà la riduzione di capacità attuata alla fine del 1997 con ampliamenti di capacità non comunicati alla Commissione, di modo che la capacità tecnica del gruppo rimanga limitata a 11 813 unità al giorno.

2. La Spagna invierà alla Commissione una relazione annuale che illustri l'applicazione del piano di ristrutturazione modificato (PR 43), l'andamento dei costi, il ricevimento dell'aiuto da parte delle imprese, il rimborso dei due prestiti pubblici ottenuti e l'osservanza delle condizioni stabilite. Tale relazione, unitamente alla relazione annuale di SEAT SA dovrà essere inviata prima della fine del mese di maggio successivo all'esercizio esaminato.

#### *Articolo 2*

La Spagna comunicherà alla Commissione le misure adottate in adempimento della presente decisione entro un mese a decorrere dalla notifica della medesima.

#### *Articolo 3*

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 31 ottobre 1995.

*Per la Commissione*

Karel VAN MIERT

*Membro della Commissione*