II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 2 octobre 2002
relative à l'aide d'État accordée par l'Italie en faveur d'Iveco SpA

[notifiée sous le numéro C(2002) 3580]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2003/310/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ([1]),

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 21 juin 2001, les autorités italiennes ont notifié un projet d'aide régionale en faveur d'Iveco SpA (ci-après dénommée: «Iveco»). Le 27 juillet, la Commission a demandé des renseignements complémentaires et ceux-ci lui ont été fournis par les autorités italiennes par lettre du 5 octobre 2001 enregistrée le 17 octobre 2001.

(2) Nourrissant des doutes quant à la compatibilité de l'aide avec le marché commun, la Commission a décidé, le 19 décembre 2001, d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité (décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen). Par lettre du 12 février 2002 (enregistrée le 19 février), l'Italie a présenté ses observations relatives à cette décision. Le 12 avril 2002, la Commission a effectué une visite à l'usine de Foggia (Italie) et le 22 avril 2002, elle a demandé des renseignements complémentaires. L'Italie lui a communiqué ces renseignements par lettre du 11 juin 2002 (enregistrée le 12 juin).

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* ([2]). La Commission a invité les parties intéressées à lui présenter leurs observations sur la mesure en cause, mais elle n'a pas reçu d'observations.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

Le projet

(4) Le projet notifié concerne la production d'une nouvelle famille de moteurs diesel dénommée F1, dans les versions 2,3 et 3,0 litres. Ce moteur, dont la production a commencé en 2001, remplace l'ancien modèle 8140 et équipera des véhicules utilitaires légers du groupe Fiat et d'autres constructeurs automobiles.

(5) Le projet est réalisé à l'usine Iveco de Foggia dans les Pouilles, une région assistée en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point a), où le plafond des aides à finalité régionale est de 35 % pour la période 2000-2006.

([1]) JO C 53 du 28.2.2002, p. 2.

([2]) Voir note 1 de bas de page.

(6) Lancé en août 2000, le projet sera achevé en décembre 2003 au plus tard. D'après les déclarations des autorités italiennes, il comprend l'installation de chaînes entièrement nouvelles pour la production des moteurs F1 et, parallèlement, la réduction progressive de la production du moteur 8140. À l'achèvement du projet, la capacité de l'usine sera de 290 000 moteurs par an, dont 230 000 moteurs de la famille F1 et les derniers 60 000 moteurs de la famille 8140. En outre, la production portera sur quelque 120 000 vilebrequins «stand alone» destinés principalement à la vente à un producteur de véhicules concurrents.

(7) D'après les autorités italiennes, le projet est mobile. En 1998, le site de Bielsko Biala en Pologne, propriété du groupe Fiat, a été choisi pour la réalisation du projet. Le montage de voitures a été préalablement arrêté, ce qui a libéré de la place pour un nouvel investissement devant permettre d'exploiter les infrastructures existantes et d'utiliser une partie de la main-d'œuvre. En même temps, la production du moteur 8140 devait être progressivement réduite à l'usine de Foggia. Une fois le projet achevé, un volume de 60 000 moteurs par an du modèle 8140 aurait été produit pour répondre à la demande de pays moins développés. En outre, il était prévu de créer sur le site de Foggia un centre de reconditionnement de vieux moteurs.

(8) D'après l'Italie, Iveco a communiqué au début de l'année 2000 sa décision de réduire la production à Foggia. Toutefois, les autorités italiennes ont demandé au constructeur de reconsidérer son choix et lui ont proposé une aide d'État à titre de compensation partielle des surcoûts liés à la réalisation du projet à Foggia. À l'issue des négociations avec les autorités italiennes et après l'approbation en mars 2000 de la nouvelle carte des aides à finalité régionale en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point a) [1], Iveco a décidé de déplacer le projet à Foggia et a commencé les travaux durant la pause estivale d'août 2000. Officiellement présentée en juillet 2000, la demande d'aide pour le projet a été approuvée par les autorités italiennes en décembre 2000.

Base juridique et montant de l'aide

(9) L'aide notifiée est octroyée dans le cadre de régimes d'aide autorisés [2] prévus par la loi n° 488 du 19 décembre 1992 [3] (ci-après dénommée: «loi 488/92») et par la loi n° 662 du 23 décembre 1996 [4] (ci-après dénommée: «loi 662/96»).

(10) Iveco envisage d'investir un montant nominal de 323 270 000 euros (304 600 864 euros en valeur actuelle, sur la base de l'année 2000, au taux d'escompte de 5,70 %), dont 265 610 000 euros ont été jugés éligibles par les autorités italiennes.

(11) L'aide notifiée est octroyée sous forme de subvention à fonds perdus et s'élève, en valeur nominale, à 121 658 000 euros d'équivalent subvention brut (ci-après dénommé: «ESB»), soit une valeur actuelle de 108 915 621 euros. L'intensité d'aide notifiée par les autorités italiennes est de 35,76 % ESB.

(12) Le projet n'a bénéficié d'aucun autre aide et d'aucun financement communautaire.

Motifs d'ouverture de la procédure

(13) Dans la décision d'ouverture de la procédure du 19 décembre 2001 [5], la Commission a exprimé des doutes quant aux caractéristiques de «mobilité» et de «transformation» du projet. En outre, elle a indiqué la nécessité de vérifier l'existence de preuves montrant qu'Iveco avait considéré Bielsko Biala comme une alternative géographique viable pour le projet.

(14) La Commission a également exprimé des doutes sur une série d'éléments figurant dans l'analyse coûts/bénéfices (ci-après dénommée: «ACB») et concernant notamment:

— l'intégration dans l'ACB de coûts d'investissement non éligibles,

— la justification des coûts supplémentaires d'investissement en équipements et machines à Foggia par rapport à Bielsko Biala,

— l'intégration ou non dans le projet de coûts d'investissement pour l'outillage des fournisseurs et, dans l'affirmative, l'indication de leur montant exact, du lieu d'implantation des investissements et du nom des fournisseurs concernés,

— le calcul exact des frais de transport de sortie,

— l'effectif nécessaire à la production sur les deux sites,

— les coûts de la main-d'œuvre à Foggia.

III. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR L'ITALIE

(15) Le 12 février 2002, les autorités italiennes ont fait parvenir leurs observations relatives à la décision d'ouverture de la procédure. D'autres renseignements ont été fournis durant la visite sur place à Foggia, le 12 avril 2002, ainsi que par lettre du 11 juin 2002.

[1] Décision de la Commission du 1er mars 2000 relative à l'affaire N 792/99 (JO C 175 du 24.6.2000).

[2] Décision de la Commission du 12 juillet 2000 de ne pas soulever d'objections dans l'affaire N 715/99 (JO C 278 du 30.9.2000).

[3] Portant «conversion en loi, avec modifications, du décret-loi n° 415 du 22 octobre 1992 portant modifications de la loi n° 64 du 1er mars 1986 en matière de réglementation de l'intervention extraordinaire dans le Mezzogiorno et de règles pour la promotion des activités de production».

[4] Portant «mesures de rationalisation des finances publique».

[5] Voir note 1 de bas de page.

(16) Dans leurs observations, les autorités italiennes confirment en premier lieu le caractère mobile du projet et fournissent à cet effet des documents internes montrant que la décision finale de réaliser l'investissement à Foggia a été adoptée en juillet 2000 et que le projet de Bielsko Biala a été simultanément abandonné.

(17) En second lieu, les autorités italiennes affirment que le montant de l'investissement, de 323 270 000 euros en valeur nominale, figurant dans l'ACB concerne tous les coûts mobiles supportés par Iveco pour le projet. Sur ces coûts, 265 610 000 euros ont été considérés comme des investissements éligibles au titre de la loi n° 488/92, laquelle constitue la base juridique de l'aide. Les autorités italiennes affirment que le chiffre initial permet de mieux comprendre le choix économique que la société a dû effectuer entre le site présélectionné et le site alternatif et que c'est pour cette raison qu'il a été intégré dans l'ACB. Elles ont tout de même communiqué des renseignements détaillés sur la nature et le calendrier des dépenses concernant les investissements mobiles éligibles ainsi que sur les méthodes d'amortissement utilisées pour les investissements éligibles en machines et en bâtiments.

(18) En troisième lieu, les autorités italiennes ont fourni des renseignements détaillés et la documentation correspondante sur les investissements concernant les équipements et les machines qui ont entraîné des surcoûts à Foggia par rapport à Bielsko Biala. Même si les postes de travail des deux établissements étaient très similaires, des différences substantielles ont été constatées à Foggia sur le plan du transfert entre les chaînes, des solutions techniques équipant les machines et de l'adaptation aux conditions climatiques estivales. Durant la visite effectuée le 12 avril 2002, les autorités italiennes ont fourni de nouvelles preuves à l'appui de leurs affirmations.

(19) En quatrième lieu, les autorités italiennes ont fourni des éclaircissements sur les différences de coût pour les équipements du fournisseur Teksid. Le coût de ces investissements aurait été inférieur en Pologne, en raison des prix de revient moins élevés dans ce pays et du moindre degré d'automatisation de l'usine du fournisseur.

(20) En cinquième lieu, les autorités italiennes ont réaffirmé que les moteurs produits à Foggia seraient transportés vers les usines de destination par la route, alors que le transport au départ de Biesko Biala aurait été effectué par le rail. À titre de confirmation, elles ont fourni une documentation relative aux installations logistiques actuellement en service dans les usines de départ et d'arrivée. En outre, les autorités italiennes ont fourni des renseignements plus détaillés sur les itinéraires et les temps de transport.

(21) En sixième lieu, les autorités italiennes ont communiqué des informations détaillées sur le nombre de salariés affectés à la production de moteurs et sur le nombre d'heures de production perdues. Elles ont également fourni des éléments confirmant les coûts de main-d'œuvre indiqués pour Foggia.

(22) En septième lieu, les autorités italiennes ont fourni des précisions sur le coût des sureffectifs qu'il y aurait eu à Foggia si le projet avait été réalisé à Bielsko Biala et sur le coût des sureffectifs qui ont effectivement été constatés à Bielsko Biala après le choix du site de Foggia pour la réalisation du projet.

(23) En ce qui concerne Foggia, les autorités italiennes ont calculé que, compte tenu de la rotation naturelle et des besoins pour la production restante de l'ancien moteur, 950 salariés auraient été déclarés en surnombre à l'horizon 2004 si le projet n'avait pas été réalisé. Sur ce total, 200 auraient bénéficié d'incitations au départ, tandis que les 750 autres auraient pu être mutés dans d'autres usines Iveco, du groupe Fiat et d'équipementiers, et si nécessaire, 150 d'entre eux ayant atteint l'âge de la retraite auraient pu bénéficier de mesures spéciales au titre d'un programme de mobilité (*istituto della mobilità*). Les autorités italiennes ont calculé que le coût total des sureffectifs à Foggia aurait été de 6 500 000 euros, soit 8 070 000 euros en valeur actuelle.

(24) En ce qui concerne Bielsko Biala, les autorités italiennes ont confirmé que seul le coût des sureffectifs directement et unilatéralement liés à la décision de ne pas réaliser le projet en Pologne a été inclus dans la notification. Elles ont en outre fourni des preuves attestant que le coût des licenciements s'élève à 7 230 000 euros pour 1 250 des 1 600 salariés déclarés en sureffectif par rapport au projet.

(25) Enfin, les autorités italiennes ont fourni des données indiquant que la capacité de production européenne de véhicules utilitaires légers dans les secteurs auxquels sont destinés les moteurs restera constante pendant la durée du projet au niveau du groupe Fiat.

IV. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

(26) La mesure notifiée par l'Italie en faveur d'Iveco constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, puisqu'elle serait financée par l'État au moyen de ressources d'État. En outre, comme elle représente une partie non négligeable du financement du projet, l'aide risque de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun en conférant un avantage à Iveco par rapport à d'autres entreprises qui n'en bénéficient pas. Enfin, le marché automobile est caractérisé par d'importants échanges intracommunautaires.

(27) L'article 87, paragraphe 2, du traité CE indique certaines formes d'aide compatibles avec le traité CE. Compte tenu de la nature et de l'objet de l'aide ainsi que de la situation géographique de l'entreprise, les points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en cause. L'article 87, paragraphe 3, énonce d'autres formes d'aide qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La Commission observe que le projet en cause est situé dans les Pouilles, une région éligible aux aides visées à l'article 87, paragraphe 3, point a), à concurrence du plafond régional de 35 % en équivalent subvention net (ci-après dénommé: «ESN») pour les grandes entreprises, ce qui correspond à 53,50 % d'ESB.

(28) L'aide en cause est destinée à Iveco, une entreprise qui exerce son activité dans le domaine de la fabrication et du montage de moteurs, de véhicules utilitaires légers et de poids lourds. L'entreprise fait donc partie du secteur automobile, conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État à l'industrie automobile [1] (ci-après dénommé: «l'encadrement communautaire»).

(29) L'encadrement communautaire précise que les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder à un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aide autorisé en faveur d'une entreprise exerçant son activité dans le secteur automobile doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité si au moins un des deux seuils suivants est franchi: a) coût total du projet égal à 50 millions d'euros, ou b) montant brut total des aides d'État et des aides provenant des instruments communautaires pour le projet égal à 5 millions d'euros. Tant le coût total du projet que le montant des aides franchissent les seuils prévus pour la notification. Par conséquent, en notifiant l'aide envisagée en faveur d'Iveco, les autorités italiennes ont respecté les conditions énoncées à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

(30) Conformément à l'encadrement communautaire précité relatif à l'industrie automobile, la Commission vérifie dans tous les cas que les aides octroyées sont nécessaires à la réalisation du projet et proportionnées à la gravité des problèmes régionaux qu'elles doivent contribuer à résoudre. Le respect simultané de ces deux critères — nécessité et proportionnalité — est indispensable pour que la Commission puisse autoriser l'octroi d'une aide d'État dans le secteur automobile.

(31) En vertu du paragraphe 3.2, point a), de l'encadrement communautaire précité, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, la société bénéficiaire doit prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet. En effet, si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe, d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide. Par conséquent, aucune aide régionale ne peut être autorisée pour un projet exempt de mobilité géographique.

(32) Avec le concours de son expert automobile indépendant, la Commission a examiné les renseignements et la documentation fournis par l'Italie et a conclu à la mobilité du projet.

(33) En premier lieu, les autorités italiennes ont démontré que Bielsko Biala constituait une alternative géographique viable pour le projet. La documentation fournie prouve que le site de Bielsko Biala a été choisi pour réaliser le projet en avril 1999 et que les travaux préparatoires avaient commencé dans l'usine polonaise dans le courant de la même année. Ces travaux ont été suspendus en mars 2000, à la suite de contacts officiels entre Iveco et les autorités italiennes et dans l'attente de la décision définitive sur le lieu d'implantation du projet. Au mois de mars 2000, Iveco avait organisé une réunion avec le fournisseur de machines Comau, au cours de laquelle les deux sites possibles de Bielsko Biala et de Foggia avaient été évalués. En juillet 2000, Iveco a finalement décidé d'effectuer l'investissement à Foggia, abandonnant simultanément la réalisation du projet à Bielsko Biala. La demande officielle d'aide a été présentée aux autorités italiennes le 24 juillet 2000 et l'aide a été octroyée, sous réserve de l'approbation de la Commission, le 21 décembre 2000.

(34) En second lieu, durant la visite effectuée à l'usine de Foggia le 12 avril 2002, la Commission a vérifié que le projet entraînait le démantèlement total des vieilles chaînes de production et l'installation de machines et d'équipements entièrement nouveaux dans une structure de production globale qui est manifestement différente de la précédente. Le projet peut donc être considéré comme un projet de transformation au sens de l'encadrement précité.

(35) C'est pourquoi la Commission conclut que le projet est mobile et qu'il peut donc être considéré comme éligible à une aide régionale, puisque l'aide est nécessaire pour attirer des investissements dans la région assistée.

(36) En ce qui concerne les coûts éligibles, la Commission observe qu'en vertu du paragraphe 3.2, point b), de l'encadrement communautaire, les coûts éligibles sont définis par le régime régional applicable dans la région assistée concernée. Les coûts éligibles constituent la base de calcul du handicap et de l'intensité d'aide et sont rapprochés du plafond régional. En l'espèce, les coûts éligibles, tels que définis par la loi n° 488/92, s'élèvent à 265 610 000 euros en valeur nominale, soit 247 763 583 euros en valeur actuelle, sur la base de l'année 2000 au taux d'escompte du 5,70 %. Il s'ensuit que l'intensité d'aide est de 43,96 % ESB.

[1] JO C 279 du 15.9.1997, p.1 et JO C 368 du 22.12.2001 p. 10.

(37) En application du paragraphe 3.2, point c), de l'encadrement précité, la Commission s'assure que la mesure d'aide prévue est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. La méthode de l'ACB est utilisée à cet effet.

(38) L'ACB compare, pour les éléments mobiles, les coûts que devra supporter l'investisseur pour réaliser son projet dans la région concernée avec ceux qu'il devrait supporter pour un projet identique sur un site alternatif, ce qui permet de déterminer les handicaps propres à la région assistée concernée. La Commission autorise les aides régionales dans la limite des handicaps régionaux résultant de l'investissement sur le site de comparaison.

(39) En application du paragraphe 3.2, point c), de l'encadrement communautaire, les handicaps opérationnels de Foggia par rapport à ceux de Bielsko Biala sont évalués sur une durée de trois ans dans l'ACB, puisque le projet en cause est un projet de transformation et non un projet d'implantation sur un site vierge. La période triennale couverte par l'ACB présentée comprend les années 2002 à 2004, c'est-à-dire trois années à compter du lancement de la production, conformément au paragraphe 3.3 de l'annexe I de l'encadrement communautaire.

(40) La Commission a tenu compte des renseignements complémentaires fournis par l'Italie à la suite de l'ouverture de la procédure. À partir de ces nouveaux éléments et avec le concours de son expert automobile indépendant, la Commission a modifié certains éléments de l'ACB, comme on va le voir.

(41) En ce qui concerne les surcoûts d'investissement pour machines et équipements à Foggia, les renseignements fournis par l'Italie et les éléments recueillis durant la visite sur place montrent que la différence de coûts entre Foggia (286 650 000 euros en valeur nominale) et Bielsko Biala (241 290 000 euros en valeur nominale) est justifiée. Même si les procédés et les machines de production sont en fait identiques, l'installation de chaînes de transfert est plus onéreuse à Foggia, en raison de l'implantation des bâtiments et du manque de place. Dans certains cas, à Foggia, il a fallu installer un système de chariots aériens pour le transfert de composants entre les postes de travail. Bien que de moindre importance, les coûts supplémentaires à Foggia s'expliquent par la nécessité d'améliorer les systèmes de refroidissement des blocs électriques et électroniques.

(42) En ce qui concerne les coûts d'investissement pour l'outillage des fournisseurs, la Commission observe qu'ils n'ont pas été intégrés dans les 265 610 000 euros de valeur nominale que les autorités italiennes considèrent comme des coûts éligibles. De ce fait, ils ne contribuent pas à la formation de la base de calcul et de comparaison des intensités de handicap et d'aide avec le plafond régional.

(43) En ce qui concerne les frais de transport de sortie, la Commission a vérifié les éléments nouveaux fournis par l'Italie et a conclu qu'Iveco disposait des capacités logistiques nécessaires pour le transport ferroviaire des moteurs de Bielsko Biala aux usines de destination, ce qui a permis une réduction substantielle des frais de transport par moteur/kilomètre par rapport au transport routier à utiliser dans la solution Foggia. Toutefois, la plus grande distance entre l'usine polonaise et les usines de destination aurait annulé ces économies. À partir des renseignements fournis, la Commission calcule que Foggia en retirera un avantage en termes de coûts et de transport de sortie, soit 28 000 euros en valeur actuelle durant la période 2002-2004.

(44) En ce qui concerne les niveaux d'emploi prévus, les documents internes supplémentaires d'Iveco fournis par l'Italie montrent à l'évidence que le nombre de salariés à employer pour le projet est identique à celui qui figure dans l'analyse coûts/bénéfices. Ces documents confirment également l'incidence relativement élevée des heures de travail perdues sur le total des heures nécessaires à la production des moteurs. Les pertes de main-d'œuvre sont imputables à deux facteurs principaux, à savoir le taux élevé d'absentéisme à l'usine et les difficultés du passage de la production de l'ancien modèle de moteur à celle des nouveaux modèles. C'est pourquoi la Commission conclut que les niveaux d'emploi sont correctement indiqués dans l'ACB.

(45) En ce qui concerne les coûts de la main-d'œuvre à Foggia, les chiffres supplémentaires communiqués par les autorités italiennes montrent que les coûts salariaux à Foggia sont conformes à ceux d'autres usines italiennes du groupe Fiat. Les autorités italiennes affirment que l'écart des coûts de la main-d'œuvre entre le Nord et le Sud de l'Italie s'est réduit ces dernières années, en raison de la suppression progressive d'incitations fiscales à l'emploi dans le Sud. En outre, le taux de main-d'œuvre très spécialisée est supérieur dans un atelier de mécanique de pointe, comme à Foggia, par rapport à un atelier de carrosserie normal. Au vu de ces faits, la Commission conclut que les coûts de la main-d'œuvre indiqués dans l'ACB peuvent être acceptés.

(46) En ce qui concerne le coût des sureffectifs, la Commission estime qu'il doit être intégré dans l'ACB pour l'évaluation des handicaps comparatifs de Foggia par rapport à Bielsko Biala. Elle a vérifié les chiffres fournis par les autorités italiennes et a conclu que ceux qui concernent la rotation naturelle, le besoin de main-d'œuvre résiduelle à Foggia et les préretraites dans le cadre du programme de mobilité peuvent être acceptés. La Commission observe cependant que les autorités italiennes n'ont pas fourni de preuves suffisantes montrant que 750 salariés en surnombre auraient pu être aisément mutés dans d'autres usines Iveco, du groupe Fiat ou d'équipementiers.

(47) À l'appui de l'affirmation selon laquelle il aurait été possible de muter des salariés dans des usines Iveco du Nord de l'Italie, les autorités italiennes ont fourni la copie d'un accord conclu en 1996 entre la société et les syndicats, duquel il ressort qu'un certain nombre de salariés de Foggia ont été mutés dans d'autres usines Iveco. Toutefois, la Commission doute qu'un tel accord aurait pu être conclu à l'occasion de la fermeture partielle de l'usine de Foggia. En effet, le transfert de main-d'œuvre opéré en 1997 a eu lieu à un moment où Iveco réalisait des investissements importants à l'usine de Foggia, tout en enregistrant un recul temporaire de la demande de moteurs, mais l'accord prévoyait que la société favoriserait le retour à Foggia des salariés mutés, en fonction des impératifs de la production. On peut se demander si les syndicats auraient accepté un accord similaire en cas de réduction significative et permanente de la production de l'usine.

(48) À l'appui de l'affirmation selon laquelle les salariés auraient pu être mutés dans d'autres usines du groupe Fiat, les autorités italiennes fournissent des chiffres relatifs à l'embauche de personnel dans les usines Fiat Auto de la région. Toutefois, ces chiffres indiquent que les nouveaux salariés ont été en grande partie embauchés avec des contrats à durée déterminée ou avec des contrats qui réduisent les coûts indirects de l'emploi de jeunes travailleurs (contrats emploi-formation). La Commission estime n'avoir pas obtenu de preuves convaincantes montrant que ces usines auraient été disposées à employer les salariés en surnombre à Foggia (qui, aux dires des autorités italiennes, étaient d'un âge relativement avancé et percevaient des salaires élevés). Par ailleurs, il n'est pas du tout certain que ces salariés auraient accepté d'être mutés à un autre emploi présentant des conditions contractuelles plus mauvaises. Quant à la capacité des équipementiers à embaucher des salariés en surnombre à Foggia, les autorités italiennes n'ont fourni aucun élément convaincant à cet égard.

(49) À partir des renseignements en sa possession, et surtout de ceux que l'Italie a fournis en réponse à l'ouverture de la procédure d'examen, la Commission conclut que, sans le projet en cause, il y aurait eu 950 salariés en sureffectif à Foggia. Sur ce total, 150 salariés auraient pu bénéficier du programme de mobilité prévu pour les salariés proches de l'âge de la retraite, tandis que les autres auraient bénéficié de mesures incitatives au départ. C'est pourquoi la Commission a évalué à 21 870 000 euros le coût des sureffectifs qu'il y aurait eu à Foggia si le projet n'était pas réalisé durant la période 2002-2004.

(50) En ce qui concerne le coût des sureffectifs potentiels à Bielsko Biala, la Commission observe que les licenciements ont été la conséquence directe de la décision d'Iveco de réaliser le projet à Foggia. La réorganisation de l'usine polonaise a entraîné plusieurs milliers de licenciements ces dernières années et le projet F1 aurait permis de sauver 1 600 emplois. C'est pourquoi la Commission conclut que le coût de ces sureffectifs est imputable exclusivement à la décision de ne pas réaliser le projet en Pologne. Les autorités italiennes ont fourni des preuves suffisantes pour montrer que les coûts liés au licenciement de 1 250 salariés se sont élevés à 7 230 000 euros en 2000 et 2001 et que 350 autres salariés sont ou seront licenciés à brève échéance. À partir des renseignements en sa possession, la Commission a évalué à 9 264 000 euros le coût total des sureffectifs à Bielsko Biala durant la période 2000-2002.

(51) Les modifications apportées à l'ACB donnent des résultats de coûts/bénéfices différents de ceux que l'Italie avait initialement notifiés. L'ACB modifiée indique un handicap net de coût pour Foggia de 128 381 000 euros sur la base de l'année 2000 (par rapport au montant initialement notifié de 139 280 000 euros). Par conséquent, le coefficient de handicap du projet est de 51,82 % (contre 45,72 % initialement notifié). Alors que le handicap régional est inférieur en valeur absolue à celui que l'Italie a notifié, le coefficient de handicap a augmenté, puisque 265 610 000 euros seulement ont été considérés comme des coûts éligibles au sens de l'encadrement communautaire.

(52) Enfin, la Commission a examiné la question d'un éventuel ajustement («top-up»), c'est-à-dire d'une augmentation de l'intensité d'aide admissible afin de créer une incitation supplémentaire pour l'investisseur à investir dans la région concernée. La documentation fournie indique que la capacité de production européenne de véhicules utilitaires légers dans les secteurs auxquels les moteurs sont destinés restera constante pendant la durée du projet au niveau du groupe Fiat. Par conséquent, le coefficient de handicap régional qui ressort de l'ACB est majoré de deux points de pourcentage pour donner un coefficient final de 53,82 %.

V. **CONCLUSIONS**

(53) L'intensité d'aide du projet (43,96 % ESB) est inférieure à la fois au handicap déterminé dans l'ACB avec ajustement (53,82 %) et au plafond d'aide régional (35 % ESN; une intensité d'aide de 53,50 % ESB aurait respecté le plafond régional). Par conséquent, l'aide régionale que l'Italie envisage d'accorder en faveur d'Iveco respecte les critères permettant de la considérer comme compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que l'Italie envisage d'exécuter en faveur d'Iveco SpA à Foggia, pour un montant de 121 658 000 euros, équivalent subvention brut en valeur nominale (soit 108 915 621 euros en valeur actuelle, sur la base de l'année 2000, au taux d'escompte du 5,70 %), pour un investissement éligible de 265 610 000 euros en valeur nominale (soit 247 763 583 euros en valeur actuelle) est compatible avec le marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point a) du traité.

Article 2

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 2 octobre 2002.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission