

Official Journal

of the European Union

ISSN 1725-2423

C 16

Volume 47

22 January 2004

English edition

Information and Notices

<u>Notice No</u>	<u>Contents</u>	<u>Page</u>
	I Information	
	Commission	
2004/C 16/01	Euro exchange rates	1
2004/C 16/02	State aid — Italy — Aid C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Individual R&D projects — Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty ⁽¹⁾	2
2004/C 16/03	Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty — Cases where the Commission raises no objections ⁽¹⁾	22
2004/C 16/04	Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty — Cases where the Commission raises no objections ⁽¹⁾	25
2004/C 16/05	Information communicated by Member States regarding state aid granted under Commission Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to training aid ⁽¹⁾	26
2004/C 16/06	Information communicated by Member States regarding State aid granted under Commission Regulation (EC) No 70/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to State aid to small and medium-sized enterprises ⁽¹⁾	28
2004/C 16/07	Notice concerning the anti-dumping measures in force in respect of imports into the Community of hardboard originating, <i>inter alia</i> , in Poland: modification of the name of a company with an individual duty rate from which an undertaking was accepted	30
2004/C 16/08	Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licences pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 on licensing of air carriers ⁽¹⁾	31
2004/C 16/09	Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licenses pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 on licensing of air carriers ⁽¹⁾	32



<u>Notice No</u>	Contents (continued)	Page
2004/C 16/10	Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licences pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 on licensing of air carriers ⁽¹⁾	32
2004/C 16/11	Non-opposition to a notified concentration (Case COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D) ⁽¹⁾	34
2004/C 16/12	Non-opposition to a notified concentration (Case COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf) ⁽¹⁾	34
<hr/>		
	II <i>Preparatory Acts</i>	
	
<hr/>		
	III <i>Notices</i>	
	European Parliament	
2004/C 16/13	Minutes of the session from 6 and 7 November 2002 published in the <i>Official Journal of the European Union</i> C 16 E	35
	Commission	
2004/C 16/14	Cancellation of call for proposals — Observatory for EU-AL relations	36



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

I

(Information)

COMMISSION

Euro exchange rates ⁽¹⁾

21 January 2004

(2004/C 16/01)

1 euro =

Currency	Exchange rate	Currency	Exchange rate		
USD	US dollar	1,2607	LVL	Latvian lats	0,6711
JPY	Japanese yen	134,86	MTL	Maltese lira	0,4299
DKK	Danish krone	7,4472	PLN	Polish zloty	4,7083
GBP	Pound sterling	0,69	ROL	Romanian leu	41 048
SEK	Swedish krona	9,1639	SIT	Slovenian tolar	237,4
CHF	Swiss franc	1,5691	SKK	Slovak koruna	40,585
ISK	Iceland króna	86,95	TRL	Turkish lira	1 677 660
NOK	Norwegian krone	8,64	AUD	Australian dollar	1,6328
BGN	Bulgarian lev	1,9558	CAD	Canadian dollar	1,6313
CYP	Cyprus pound	0,58672	HKD	Hong Kong dollar	9,7931
CZK	Czech koruna	32,77	NZD	New Zealand dollar	1,8741
EEK	Estonian kroon	15,6466	SGD	Singapore dollar	2,1428
HUF	Hungarian forint	263,85	KRW	South Korean won	1 498,22
LTL	Lithuanian litas	3,4529	ZAR	South African rand	8,9635

⁽¹⁾ Source: reference exchange rate published by the ECB.

STATE AID — ITALY

Aid C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Individual R&D projects

Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty

(2004/C 16/02)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 1 October 2003 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Italy of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning the abovementioned aid.

Interested parties may submit their comments on the aid in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
J-70
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 296 12 42.

These comments will be communicated to Italy. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

SUMMARY

1. DESCRIPTION

In Italy, aid granted to individual R&D projects in the aeronautical industry is based on an existing scheme, as the projects were authorised under Law (Legge) No 808/85 ('Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico' — Measures to develop and boost the competitiveness of the aeronautical industry), adopted on 24 December 1985. This scheme was approved by the Commission on 14 May 1986 and subsequently made subject to appropriate measures pursuant to Article 88(1) of the EC Treaty.

In its decision the Commission recalled the need to notify all individual aid exceeding the applicable threshold of 20 million ECU in terms of investment cost, also referring to point 5.5 in the Community framework for state aid for research and development. Nevertheless, Italy failed to notify individual R&D projects exceeding this threshold, despite the obligation to do so.

Following the submission of a complaint, the Italian Government provided the Commission with technical information about non-notified (NN) aid granted by the Italian Government to 13 individual R&D projects in the aeronautical sector.

The Commission has verified that, of the 13 non-notified projects, two do not exceed the threshold imposed under the applicable R&D framework for the notification of individual aid measures. As Project No 1⁽¹⁾ and Project No 3⁽²⁾ were not subject to the notification obligation, the following description concerns only 11 R&D projects.

The 11 R&D projects concern the development of four helicopters for civil/military use and seven fixed-wing aircraft. They involve large financial and human resources and — depending on the projects — aim at developing either new production and control methods or structural parts of the product such as fuselage panels or rotor blades.

The ultimate objective is to strengthen the competitive position of the manufacturer (Alenia, Aermacchi or Agusta) receiving the aid.

⁽¹⁾ Project No 1: development of technologies for pressurised (manned) aerospace transport systems.

⁽²⁾ Project No 3: A 119 Koala — development of a single turbine derivative of the A 109 helicopter.

More specifically:

- Project No 2: A 109 X (Agusta 1999-2001) involves developing new technologies for the future versions of the A 109, a light twin turbine helicopter. The A 109 X project, conducted in cooperation with Pratt & Whitney, aims to upgrade the A 109 family, focusing particularly on:
 - increasing the operational flexibility of the aircraft when fully loaded, with full fuel tanks and operating in densely populated areas,
 - ensuring total reliability with a take-off weight of up to 3 100 kg,
 - building structures with the aid of innovative materials and modular technologies,
 - exploiting Agusta's niche capabilities by developing precision engineering and metallurgical technologies to obtain very high power, lightweight transmission and movement reduction systems.
- Project No 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996-1998) involves developing specific versions of the A 109 helicopter for certain propulsion systems to satisfy increasingly severe performance requirements in terms of safety, flight performance and environmental impact. The A 109 is a light twin turbine helicopter. The A 109 D, E and F correspond to the A 109 versions with power units supplied by Allison Gas Turbine, Pratt & Whitney and Turbomeca respectively. The different versions are each developed in cooperation with the relevant engine manufacturer.
- Project No 5: MD 95 (Alenia 1996-1999) is aimed at developing and introducing new processes and concepts for the automated production of large structural sub-sections for aircraft. The project also involves validating processes and concepts developed at Alenia's plant at Nola for building fuselage panels for the MD 95, a 100-seat civil airliner initially designed by McDonnell Douglas, which was subsequently taken over by Boeing. The MD 95 was brought into service in October 1999 and has since been renamed the Boeing B 717. It is still in production and competes on the market in 100-seat aircraft with the Airbus A 318.

The aims of this project, carried out by Alenia, include:

- specialising and strengthening the company's know-how in the field of design methodologies and manufacturing and assembly technologies for aircraft structural sub-sections;
- making production processes more efficient so as to reduce the costs of building complex sub-sections.

According to the Italian authorities, the R&D activities relating to the A 109 X, A 109 D/E/F and MD 95 projects each comprise two industrial research activities and three precompetitive development activities.

- Project No 6: [. . .] (*).
- Project No 7: Forward and tail sections of the MD 11 (Alenia 1996-1997) MD 11 (Alenia 1996-1997) is aimed at developing and introducing new processes and concepts for the automated production of key aircraft parts: the forward and tail sections. It also involves validating the processes and concepts developed for building these sections for a large civil airliner, the MD 11. The MD 11 is a 300 to 400-seat long-haul civil airliner initially designed by McDonnell Douglas, which was subsequently taken over by Boeing. The MD 11, whose first flight was in January 1990, was produced by Boeing until February 2001. According to the Italian authorities, the four tasks that go to make up the project fall within the category of precompetitive development activity.
- Project No 8: DO 328 Extended Capacity (EC) (Aermacchi 1995-1997) concerns the participation by Aermacchi in the development of the extended capacity version of Dornier's DO 328 regional transport aircraft. The DO 328 is a 32-seat twin turboprop aircraft designed by Dornier before it was taken over by Fairchild Aircraft. Around 100 of them were produced. According to the information in the Commission's possession, the extended capacity version of the DO 328 was to be able to carry between 40 and 50 passengers. The project appears never to have been completed, Fairchild-Dornier having preferred to concentrate on the jet-propelled version of the DO 328, the DO 328 JET, placed on the market in 1999.

(*) Business secret.

- Project nr. 9: DO 328 Fuselage panels (Aermacchi 1993-1999) is aimed at developing, jointly with Dornier, innovative concepts for producing modular sections of different lengths for assembly in fuselages of variable length, thereby reducing fuselage production costs. The project experimented on Dornier's DO 328 regional transport aircraft. The DO 328 is a 32-seat twin turboprop aircraft designed by Dornier before it was taken over by Fairchild Aircraft. Around 100 of them were produced.

According to the Italian authorities, the R&D activities relating to the DO 328 (fuselage panels) and DO 328 EC projects each comprise one industrial research task and two or three precompetitive development tasks.

- Project No 10: DO 328 (Aermacchi 1990-1991) concerns the participation by Aermacchi in the development of Dornier's DO 328 regional transport aircraft. The DO 328 is a 32-seat twin turboprop aircraft designed by Dornier before it was taken over by Fairchild Aircraft. Around 100 of them were produced. Aermacchi's involvement in the programme chiefly relates to the fuselage. The R&D project involves several types of activity, ranging from numerical design studies to construction of the initial fuselage test pieces and their validation.

- Project No 11: Wingtip aileron for the MD 11 (Aeritalia ⁽³⁾ 1987-1989) involves developing methods for the design and characterisation of new high-rigidity materials and refining advanced polymerisation processes for aerospace applications, and applying all these technologies in order to develop a structure for reducing the turbulence generated by the wingtip of the MD 11. The MD 11 is a 300 to 400-seat long-haul civil airliner initially designed by McDonnell Douglas, which was subsequently taken over by Boeing. The MD 11, whose first flight was in January 1990, was produced by Boeing until February 2001. The R&D project involves several types of activity, ranging from numerical design studies to construction of the initial aileron test pieces and their validation.

- Project No 12: ATR 72 (Aeritalia 1987-1992) relates to the development of technologies that can be applied in the regional transport aircraft segment. Its main application is the participation of the beneficiary company in the ATR 72 programme alongside the French company Aérospatiale. For all the tasks concerned, the project involves theoretical and numerical development work followed by experimental

applications, occasionally including the construction of demonstration models.

- Project No 13: EH 101 (Agusta 1988-1997) The EH 101 is a heavy helicopter jointly developed by GKN Westland and Agusta. It is produced in civil (chiefly as a transport helicopter) and military versions. This project concerns the development, [...], of the first demonstration models. These prototypes should prove that the helicopter is capable of fulfilling three roles: [...], civil passenger transport, and goods transport and emergency missions. The R&D project involves several types of activity, ranging from numerical modelling studies of the aircraft and characterisation of the materials used to the construction and initial flight-testing of the first prototypes.

2. ASSESSMENT

2.1. Assessment in the light of Article 88(3) of the EC Treaty

The Commission considers the aid granted to 11 R&D projects to be illegal, since Italy failed to fulfil its obligations pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by granting the aid before notification.

2.2. Presence of aid within the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty

The non-notified R&D projects based on the scheme for developing and boosting the competitiveness of the aeronautical industry (Law No 808/85) involve state resources in the form of refundable loans granted by the state. The measures are selective as they are aimed at strengthening the competitive positions of the three largest groups operating on the Italian market: Alenia (Gruppo Finmeccanica), Aermacchi and Agusta.

For the above reasons, the impact on the common market of the Italian R&D programmes is likely to distort the conditions of competition.

Thus, the resources involved in the R&D projects constitute state aid within the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty.

Having regard to the relevant R&D framework — and taking into account both the stages of research involved and the incentive effect of the aid — the assessment has led to the following conclusions.

⁽³⁾ Aeritalia has since become Alenia Aerospazio.

Projects for which the decision (delibera) pre-dates February 1996 (Projects Nos 10, 11, 12, 13)

Based on the provisions of the 1986 R&D framework, the Commission considers aid granted to Projects Nos 10, 11, 12 and 13 to be compatible with Article 87(3)(c) of the EC Treaty.

Project No 6 – [...] military helicopter

Since the product falls within the list provided for by Articles 296(1) and 296(2) of the EC Treaty, the Commission will not assess the measure in this state aid proceeding.

Projects for which the decision (delibera) post-dates February 1996 (Projects Nos 2, 4, 5, 7, 8, 9)

The Commission has doubts as to the compatibility of Projects Nos 2, 4, 5, 7, 8 and 9 — or parts thereof — with the current R&D framework.

With regard to each specific R&D project, the Commission has doubts as to the compatibility of the following aspects:

1. Stages of research

The Commission has doubts as to whether all the activities in tasks 1 and 2 of Project No 5 (MD 95) can be regarded as industrial research activities within the meaning of the framework.

The Commission has doubts as to whether all the activities in tasks 3, 4 and 5 of Projects Nos 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) and 5 (MD 95); tasks 1, 3 and 4 of Project No 7 (MD 11); and tasks 2, 3 and 4 (new designation) of Projects Nos 8 (DO 328) and 9 (DO 328 EC) can be regarded as precompetitive development activities within the meaning of the framework.

2. Incentive effect

The Commission also has doubts as to the incentive effect of the aid to Projects Nos 2, 4, 5, 7, 8 and 9.

The Commission has accordingly decided:

— that aid granted to Projects Nos 1 and 3 did not require prior notification, as it falls short of the applicable thresholds for the notification of individual R&D aid measures;

— not to raise objections with regard to aid granted to Projects Nos 10, 11, 12 and 13;

— to take no decision pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty with regard to Project No 6;

— to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty with regard to aid granted to Projects Nos 2, 4, 5, 7, 8 and 9 — or parts thereof — concerning both the stages of research involved and the incentive effect of the aid.

TEXT OF THE LETTER

‘La Commissione informa l'Italia che dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane sulla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE.

1. PROCEDIMENTO

In Italia gli aiuti concessi a singoli progetti di R & S nell'industria aeronautica sono basati su un regime che è stato approvato dalla Commissione nel 1986⁽⁴⁾. I progetti sono stati autorizzati ai sensi della Legge n. 808/85 (*«Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico»*), adottata il 24.12.1985.

Nella sua decisione la Commissione ha richiamato la necessità di notificare tutti i singoli aiuti superiori alla soglia di 20 milioni di ECU per le spese d'investimento, avuto riguardo al punto 5.5 della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S⁽⁵⁾. Tuttavia, l'Italia ha mancato di notificare i singoli progetti di R & S superiori alla suddetta soglia, nonostante l'obbligo di farlo.

Il regime è stato in seguito oggetto di opportune misure ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1 del trattato CE.

Con l'entrata in vigore della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S [di seguito «la disciplina R & S del 1996»⁽⁶⁾], le autorità italiane, mediante lettera del 27.3.1996 (A/32247) hanno accettato le opportune misure riguardanti le nuove soglie per la notifica.

⁽⁴⁾ Caso N 281/84, lettera SG(86) D/5685 del 14.5.1986.

⁽⁵⁾ GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

In tempi più recenti, la Commissione — mediante lettera del 30.11.2001 — ha raccomandato alle autorità italiane di allineare il regime ai criteri sostanziali della disciplina R & S del 1996. Dopo una proroga concessa dalla Commissione, con lettera del 10.12.2002 il governo italiano ha comunicato l'adozione di un atto esecutivo [delibera CIPE (7) del 2.8.2002], di cui la Commissione ha accusato ricevuta il 12.12.2002. La Commissione ha ritenuto che con l'adozione della delibera del CIPE il regime fosse stato finalmente allineato alle disposizioni della disciplina R & S del 1996 (8).

Il 7.10.1999 e nuovamente il 12.1.2000 la Commissione ha ricevuto una denuncia secondo la quale erano stati concessi aiuti illegali a singoli progetti di R & S effettuati dall'industria aeronautica italiana in virtù della Legge 808/85. I progetti riguardavano sia aeromobili ad ala fissa che elicotteri — dal punto di vista sia dei componenti del prodotto finito che dei processi produttivi — ed avrebbero autorizzato l'esborso di aiuti di funzionamento, risultando così incompatibili con le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato.

In seguito alle allegazioni, la Commissione ha richiesto informazioni l'8.5.2000. Le autorità italiane hanno risposto l'1.8.2000, dopo aver chiesto e ottenuto dalla Commissione una proroga necessaria per raccogliere le informazioni.

Il richiedente ha inviato un'ulteriore denuncia il 27.4.2001 e il 30.5.2002.

L'1.2.2001 il governo italiano ha fornito alla Commissione ulteriori informazioni tecniche sull'aiuto non notificato (NN) che aveva concesso a 13 progetti di R & S nel settore aeronautico.

Dopo una verifica iniziale, la Commissione è giunta alla conclusione che 11 dei 13 progetti comunicati in data 1.2.2002 sarebbero dovuti essere notificati a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato, dato che superavano le soglie di notifica stabilite. Pertanto, risulta che a partire dall'approvazione del regime, le autorità italiane hanno mancato di notificare singoli progetti di R & S superiori alle soglie prescritte.

In data 14.8.2001 e 24.8.2001 la Commissione ha scritto alle autorità italiane, le quali — dopo una proroga concessa dalla Commissione il 24.9.2001 — hanno risposto il 31.10.2001 fornendo ulteriori informazioni relative a sei casi.

Il 22.1.2002 la Commissione ha scritto alle autorità di Francia, Germania e Regno Unito, gli unici Stati membri che — con l'Italia — possono vantare una consistente industria aeronautica nazionale. Lo scopo era verificare se in anni precedenti nel settore vi erano stati altri casi di singoli progetti di R & S non notificati superiori alle soglie comunitarie.

Le risposte alla lettera del 22.1.2002 sono state protocollate il 26.2.2002 (Regno Unito), il 2.4.2002 (Francia) e il 29.5.2002 (Germania). Esse hanno confermato che tutti e tre gli Stati membri avevano notificato in media 2-3 (9) progetti di R & S

singoli o ad hoc nell'industria aeronautica negli anni 1990-2001. La Francia e il Regno Unito hanno rinotificato il regime nazionale di aiuti alla R & S nel settore dell'aviazione civile dopo l'entrata in vigore della disciplina R & S del 1996. Entrambi i regimi sono stati approvati dalla Commissione in quanto compatibili con le norme in materia di aiuti di Stato. La Germania, invece, non ha adottato alcun regime nazionale di quel tipo.

La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, limitatamente al progetto n. 9, con lettera del 4.6.2002, alla quale le autorità italiane hanno risposto l'8.8.2002. Nel frattempo, il governo italiano ha redatto un memorandum sulla situazione dell'industria aeronautica nazionale, inviato alla Commissione il 18.6.2002.

Nella valutazione di sei progetti autorizzati dopo il 1996 (10), la Commissione ha tenuto conto delle conclusioni di due rapporti stilati da esperti indipendenti. I contratti riguardanti la perizia scientifica sono stati firmati rispettivamente il 15.1.2003 (11) (per 6 progetti relativi ad aeromobili ad ala fissa) e il 27.2.2003 (12) (per 2 progetti relativi ad elicotteri). I rapporti finali sono stati consegnati alla Commissione il 7.4.2003 (ala fissa) e il 23.4.2003 (elicotteri).

Su richiesta delle autorità italiane, la Commissione ha organizzato due riunioni tecniche nei suoi locali il 27.5.2003 e il 30.6.2003, alle quali hanno partecipato esperti italiani del settore.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Beneficiari dell'aiuto

I beneficiari, Finmeccanica-Alenia-Aerospazio, Aermacchi e Agusta, rappresentano circa il 90 % della produzione dell'industria aeronautica italiana.

FINMECCANICA-ALENIA-AEROSPAZIO

In qualità di principale parte interessata, lo Stato italiano controlla il gruppo Finmeccanica-Alenia-Aerospazio. Le attività del gruppo vanno dagli elicotteri alla difesa, dai trasporti all'energia e alle attività aerospaziali (7 %, con Alenia Spazio). L'industria aeronautica rappresenta il 19 % del totale (con Alenia Aeronautica). La Finmeccanica occupa 40 000 persone e nel 2000 ha avuto un giro d'affari di 6,2 miliardi di euro. Il giro d'affari è cresciuto del 10 % in media negli ultimi cinque anni. Tra il 2000 e il 2001, la Finmeccanica ne ha investito il [...] (***) in R & S.

ALENIA

I principali dati della società Alenia sono:

- numero di dipendenti: 9 300;
- giro d'affari: 1,33 miliardi di euro (2001);
- quota della R & S sul giro d'affari: [...].

(7) Comitato interministeriale per la programmazione economica.

(8) L'8.5.2002, la disciplina R & S del 1996 è stata estesa fino al 31.12.2005 [comunicazione della Commissione 2002/C 111/03 (GU C 111 dell'8.5.2002, pag. 3)].

(9) I singoli progetti di R & S notificati alla Commissione sono stati due per il Regno Unito, tre per la Francia e tre per la Germania, oltre ad altri due casi notificati dall'Italia.

(10) Progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9.

(11) Contratto n. COMP/2002/ETD/S12.337602.

(12) Contratto n. COMP/2002/ETD/Si2.349725.

(**) Segreto d'affari.

L'attività dell'Alenia comprende cinque poli: i) gli aerei da combattimento, ii) gli aerei da trasporto militare, iii) le missioni speciali, iv) gli aerei commerciali, v) le modifiche e la manutenzione di aerei. I programmi Eurofighter e ATR sono tra le iniziative più note alle quali partecipa l'Alenia.

L'attività riguardante le aerostutture che è oggetto dell'aiuto concesso rappresenta il [...] dell'attività totale dell'azienda, corrispondente a circa 2 900 dipendenti.

L'Alenia produce parti di aerei (fusoliere) per la Boeing, ma anche per la Dassault.

AERMACCHI

I dati principali della società AerMACCHI — che fa parte del gruppo Finmeccanica dal gennaio 2003 — sono:

- numero di dipendenti: 1 827 (dati 2000);
- giro d'affari: 236,6 milioni di euro (dati 2000);
- quota della R & S sul giro d'affari: [...] % — [...] % tra il 1994 e il 1997.

L'azienda inizialmente si era specializzata nella concezione e nella realizzazione di aerei per addestramento militare avanzati. Dagli anni '80 una diversificazione dell'attività ha portato l'AerMACCHI a cooperare con la Dornier. A partire da allora, l'AerMACCHI ha creato un polo di aerostutture comprendente le navicelle dei motori dei modelli Airbus, Falcon e ATR e le fusoliere di aerei (DO 28, parte posteriore della fusoliera dell'A 310).

In base ai dati disponibili, non è possibile determinare la quota del polo aerostutture — che è oggetto dell'aiuto concesso — sul totale delle attività dell'AerMACCHI.

AGUSTA

Agusta è uno dei leader mondiali fra le aziende che fabbricano elicotteri. Società consociata della Finmeccanica, nel luglio 2000 si è fusa con la British Westland, società consociata della GKN plc. La nuova azienda nata dalla joint venture è stata chiamata Agusta Westland.

L'Agusta fornisce una serie di modelli di elicotteri per uso sia civile (A 109 Power, A 119 Koala) che militare [...]. Nel suo settore di attività, compete con grandi aziende internazionali quali la Boeing (che nel 1997 ha assorbito la McDonnell Douglas), la Sikorsky, la Bell e il consorzio europeo Eurocopter.

2.2. Descrizione dei progetti di R & S

La Commissione ha calcolato l'equivalente in valore dell'aiuto per i progetti nn. 1 e 3 sulla base del metodo illustrato all'Allegato I degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale⁽¹³⁾ ed utilizzando il tasso di riferimento all'epoca in vigore. Esso ammonta, rispettivamente, a [...] (***) per il progetto n. 1 ed a [...] (***) per il progetto n. 3. Pertanto, fra i 13 progetti la cui esistenza le è stata comunicata e sui quali erano

⁽¹³⁾ GU C 74 del 10.3.1998.

(***) Informazione coperta dal segreto professionale; inferiore a 5 milioni di euro.

state fornite informazioni tecniche, essi non superano la soglia ai sensi della disciplina applicabile alla R & S per la notifica dei singoli aiuti. Dato che il progetto n. 1⁽¹⁴⁾ e il progetto n. 3⁽¹⁵⁾ non sono oggetto dell'obbligo di notifica, la descrizione seguente riguarda soltanto 11 progetti di R & S.

2.2.1. Progetto n. 2: A 109 X — Sviluppo di una versione estesa dell'elicottero A 109 (1999-2001)

Il progetto è stato effettuato dalla società Agusta. Consiste nello sviluppo di nuove tecnologie per le future versioni dell'A 109, che è un elicottero biturbina leggero esistente in numerose versioni, civili o militari. Le sue versioni civili possono essere utilizzate per esempio per operazioni di sorveglianza da parte della polizia, di soccorso o di trasporto di affari. Questo progetto riguarda unicamente la versione civile. Il progetto A 109 X, effettuato in cooperazione con la società Pratt & Whitney, intende far evolvere la famiglia A 109 concentrandosi in particolare sugli aspetti seguenti:

- il potenziamento della flessibilità operativa dell'aeromobile a pieno carico e a pieno carburante in una zona densamente popolata;
- la possibilità di garantire la piena affidabilità con un peso al decollo che può raggiungere i 3 100 kg;
- la realizzazione di strutture mediante l'uso di materiali innovativi e di tecniche modulari;
- la valorizzazione delle capacità di nicchia dell'Agusta mediante lo sviluppo della meccanica di precisione e delle tecnologie metallurgiche per ottenere sistemi di trasmissione e di riduzione del movimento di altissima potenza a peso limitato.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito si prefigge lo sviluppo di nuove mattonelle tecnologiche. Comprende studi sulla creazione di modelli matematici in materia di aerodinamica, caratteristiche di volo e qualità di volo, studi di sopravvivenza agli scontri; studi di ottimizzazione dei mozzetti e delle pale del rotore principale; studi di ottimizzazione dei gruppi di riduzione nonché studi volti a inserire un rotore integrato nella deriva a fini anticoppia.
- Il secondo compito riguarda principalmente la ricerca di procedimenti legati alla realizzazione delle palette del rotore di coda integrato nella deriva al fine di ottenerle in un pezzo unico.
- Il terzo compito riguarda lo sviluppo di soluzioni tecnologiche nuove nate dagli studi effettuati durante le tappe precedenti, in particolare per quanto riguarda l'architettura generale del sistema, del mozzetto e delle pale del rotore principale del sistema anticoppia, dei gruppi di riduzione nonché dell'avionica.
- Il quarto compito riguarda la realizzazione di sistemi di dimostrazione e prototipi per test in galleria o al suolo.

⁽¹⁴⁾ Progetto n. 1: [...].

⁽¹⁵⁾ Progetto n. 2: [...].

- Il quinto compito riguarda i test al suolo e in volo realizzati per convalidare le nuove tecnologie sviluppate.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.2. Progetto n. 4: A 109 D/E/F — Sviluppo di tre versioni specializzate dell'elicottero A 109 (1996-1998)

Il progetto è stato effettuato dalla società Agusta. Consiste nello sviluppo di versioni specifiche dell'elicottero A 109 per quanto riguarda alcuni sistemi di propulsione, in grado di soddisfare i requisiti sempre più severi richiesti in materia di sicurezza, prestazioni di volo e impatto ambientale. L'A 109 è un elicottero biturbina leggero esistente in numerose versioni, civili e militari. Le sue versioni civili possono essere usate per esempio per operazioni di sorveglianza da parte della polizia, di soccorso o di trasporto d'affari. Questo progetto riguarda unicamente la versione civile. Le versioni A 109 D, E e F corrispondono rispettivamente alle versioni motorizzate delle società *Allison Gas Turbine*, *Pratt & Whitney* e *Turbomeca*. Gli sviluppi di queste versioni sono condotti ciascuno in cooperazione con il costruttore di motori interessato.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito, riguardante lo sviluppo di nuove mattonelle tecnologiche, comprende studi sulla creazione di modelli matematici e fisici dei fenomeni di divergenza dinamica, scontro, rumore interno ed esterno; studi riguardanti la messa a punto di un nuovo rotore, in particolare del suo mozzo, delle forcelle di fissazione della pala e del concetto di pala a doppia estremità parabolica.
- Il secondo compito riguarda principalmente la ricerca di procedimenti legati alla realizzazione del nuovo rotore e in particolare del suo mozzo e della forcella di fissazione della pala.
- Il terzo compito si prefigge lo sviluppo di soluzioni tecnologiche nuove nate dagli studi effettuati durante le tappe precedenti, in particolare per quanto riguarda la pala e il mozzo del rotore principale, la fusoliera, i motori e la trasmissione principale, il carrello d'atterraggio a ruote e a pattini, gli strumenti di volo, l'impianto del carburante, la trave del rotore di coda e infine il trattamento di rumori e vibrazioni.
- Il quarto compito riguarda la realizzazione di sistemi di dimostrazione e prototipi per test in galleria o al suolo.
- Il quinto compito riguarda i test al suolo e in volo realizzati per convalidare le nuove tecnologie sviluppate.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.3. Progetto n. 5: MD 95 — Messa a punto di nuove tecniche per la concezione e la produzione di aerei e applicazione di tali tecniche alla partecipazione Finmeccanica-Alenia al programma per l'aeromobile MD 95 (1996-1999)

Il progetto, effettuato dalla società Alenia, riguarda lo sviluppo e l'introduzione di nuovi procedimenti e concetti di produzione automatizzata di grandi sottoinsiemi strutturali di aerei. Comprende anche la convalida dei procedimenti e dei concetti sviluppati nell'officina di Nola della Alenia, per la costruzione dei pannelli di fusoliera dell'MD 95. Quest'ultimo è un aereo di linea civile da 100 posti concepito inizialmente dalla *McDonnell Douglas*, acquisita in seguito dalla *Boeing*. L'MD 95, messo in servizio nell'ottobre 1999 e in seguito ribattezzato *Boeing B 717*, è ancora in fabbricazione e fa concorrenza sul mercato degli aerei da 100 posti all'A 318 dell'*Airbus*.

Il progetto avviato dalla società Alenia si prefigge in particolare di:

- specializzare e potenziare il know-how dell'azienda nel quadro delle metodologie di concezione e delle tecnologie di fabbricazione e di assemblaggio di sottosistemi strutturali aeronautici;
- ricercare i livelli di efficacia dei processi produttivi che consentano di ridurre i costi di realizzazione di sottosistemi complessi.

Il progetto è suddiviso in cinque grandi compiti.

- Il primo compito riguarda lo sviluppo di metodi di concezione di sistemi aeronautici che lascino un grande spazio alla progettazione assistita dal calcolatore. In particolare, vengono studiati i criteri di applicazione dei modelli digitali agli elementi finiti per l'analisi della fatica e della tolleranza ai danni e i programmi pre-elaboratori (per esempio di definizione dei carichi) e post-elaboratori (per esempio di analisi dei margini di sicurezza). Alcuni settori sono oggetto di un approfondimento specifico, come le configurazioni con motore in coda, i sistemi con tubi in titanio e le esplosioni di motori in volo. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.
- Il secondo compito riguarda la definizione e la messa a punto di tecniche di assemblaggio senza utensileria («jigless») e rappresenta l'[...] % del progetto.
- Il terzo compito riguarda la qualifica operativa di nuovi procedimenti industriali automatizzati per la realizzazione di grandi pannelli aeronautici. Vengono studiati in particolare i procedimenti realizzati sulla cella di allungamento, sulla cella dei trattamenti superficiali e sui punti di chiodatura automatica. Viene studiata anche la possibilità di far guidare il processo da un sistema integrato. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.
- Il quarto compito intende studiare l'ottimizzazione dell'organizzazione del ciclo produttivo. Occorre studiare la riorganizzazione di alcune fasi del ciclo produttivo al fine di un'ottimizzazione trasversale. Gli studi riguardano in particolare: la fase di controllo dimensionale e di verifica dell'utensileria, la realizzazione degli elenchi di montaggio relativi ai grandi assemblaggi e alla linea finale nonché il procedimento di monitoraggio degli indici di qualità. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il quinto compito si prefigge di automatizzare i sistemi di gestione tecnica della produzione e riguarda in particolare i sistemi di gestione delle modifiche, di accoppiamento degli ordini di fabbricazione grazie alla simmetria dell'aeromobile e di gestione completa dei *Material Revue Board*. Questa fase del progetto comprende un'importante quota di dimostrazione sul caso particolare dell'MD 95 e rappresenta il [...] % del progetto.

Le autorità italiane ritengono che i compiti 1 e 2 rientrino nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

I compiti 1 e 2 rientrano inoltre nella concezione mentre i compiti 3, 4 e 5 riguardano i metodi di fabbricazione. Si può inoltre rilevare che fino al [...] % dei compiti di concezione e al [...] % dei compiti relativi ai metodi di fabbricazione consistono essenzialmente in attività di lavoro del personale.

2.2.4. Progetto n. 6: [...] dell'elicottero militare [...]

[...]

2.2.5. Progetto n. 7: Sezioni anteriore e posteriore dell'MD 11 — Messa a punto di nuove tecniche per la concezione e la produzione di aerei e applicazione di tali tecniche alla partecipazione Finmeccanica-Alenia al programma per l'aeromobile MD 11 (1996-1997)

Il progetto, effettuato dalla Alenia, è volto a sviluppare e introdurre nuovi procedimenti e concetti per la produzione automatizzata di sezioni di aerei particolarmente delicate: la sezione anteriore e la sezione di coda. Il progetto comprende anche la convalida dei procedimenti e dei concetti sviluppati per la costruzione di tali sezioni per un aereo di linea di grandi dimensioni: l'MD 11. Quest'ultimo è un aereo di linea civile di lungo raggio da 300-400 posti concepito inizialmente dalla *McDonnell Douglas*, acquisita in seguito dalla *Boeing*. L'MD 11, il cui primo volo è avvenuto nel gennaio 1990, è stato prodotto dalla *Boeing* fino al febbraio 2001.

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

— Il primo compito è volto ad automatizzare e integrare la concezione e la produzione. È stato diviso in due parti, una relativa all'integrazione della concezione con le logiche del processo produttivo, l'altra volta alla creazione di un sistema di informazione trasversale e integrato delle fasi di montaggio e assemblaggio. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il secondo compito riguarda la messa a punto di sistemi innovativi per il controllo della verifica elettronica degli strumenti. Si concentra sulla messa a punto di metodi di misurazione al laser e di fotogrammetria ([...] % del progetto).

— Il terzo compito riguarda la qualifica operativa di nuovi procedimenti industriali e di nuove tecniche di fabbricazione applicabili alla realizzazione di grandi pannelli e di parti lavorate complesse per l'aeronautica. Si tratta principalmente dello sviluppo di programmi informatici destinati ad eseguire chiodature automatizzate su pannelli di dimensioni e tipi diversi, a eseguire controlli sui parametri di

taglio e a qualificare i procedimenti conformemente alle specifiche di vari clienti potenziali. Viene sviluppato anche un sistema chiuso automatizzato e integrato di lavoro meccanico, dotato di un centro di lavoro a cinque assi e di un sistema automatizzato di carico degli attrezzi, di immagazzinamento e di ritiro degli scarti. Questo compito rappresenta il [...] % del progetto.

— Il quarto compito riguarda l'automatizzazione dei sistemi di gestione tecnica della produzione, in particolare i sistemi di gestione del conto lavoro attivo, di accoppiamento degli ordini di fabbricazione grazie alla simmetria dell'aeromobile e di gestione del conto di fabbricazione passiva di tipo misto. Rappresenta il [...] % del progetto.

Questi ultimi due compiti sono oggetto di dimostrazioni nella fabbrica di Nola.

Le autorità italiane ritengono che tutti i compiti rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina R & S.

Si può inoltre rilevare che fino al [...] % del progetto consiste essenzialmente in attività di lavoro del personale.

2.2.6. Progetto n. 8: DO 328 a capacità estesa (EC) — Progettazione di nuovi pannelli della fusoliera per la versione estesa dell'aereo DO 328 della Dornier (1995-1997)

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta della partecipazione della Aermacchi allo sviluppo del progetto di versione estesa dell'aereo da trasporto regionale DO 328 della società Dornier. Il DO 328 è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori, concepito dalla Dornier prima che fosse acquistata dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari. Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la versione estesa del DO 328 doveva consentire di trasportare da 40 a 50 passeggeri. Il progetto però sembra non essersi mai concretizzato in quanto la società Fairchild Dornier aveva preferito concentrarsi sulla versione reattore del DO 328, il DO 328 JET, consegnato nel 1999. Attualmente la Fairchild Dornier è in liquidazione.

Il progetto è suddiviso in quattro grandi compiti.

— Il primo compito è volto a identificare le problematiche legate all'allungamento della fusoliera dell'apparecchio, alla scelta delle nuove metodologie di concezione e agli studi teorici e sperimentali sull'uso di materiali avanzati.

— Il secondo compito riguarda la sperimentazione in officina dei risultati degli studi di laboratorio effettuati nell'ambito del primo compito.

— Il terzo compito riguarda la realizzazione di prototipi di sottoinsiemi e la concezione di attrezzi che consentano di produrre i sottoinsiemi in base alle catene di produzione esistenti per la versione iniziale del DO 328.

— Il quarto compito riguarda la realizzazione di due strutture di dimostrazione complete di fusoliera per il DO 328 EC.

Le autorità italiane ritengono che il compito 1 rientri nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 2, 3 e 4 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.7. *Progetto n. 9: DO 328: Pannelli della fusoliera — Sviluppo di pannelli della fusoliera per l'aereo DO 328 della Dornier (1993-1999)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta di un progetto congiunto con la società Dornier, volto a sviluppare concetti innovativi per ottenere elementi modulari di varie dimensioni longitudinali che servono da base per realizzare fusoliere di diverse lunghezze, riducendo nel contempo i costi di fabbricazione delle fusoliere. Il progetto è stato effettuato prendendo come base di sperimentazione l'aereo da trasporto regionale DO 328 della Dornier, che è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori concepito dalla società prima che fosse acquisita dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari. Attualmente la Fairchild Dornier è in liquidazione.

Il progetto è suddiviso in tre grandi compiti.

- Il primo compito intende identificare le problematiche legate alla concezione dei pannelli modulari, alla scelta delle nuove metodologie di concezione e agli studi teorici e sperimentali sull'uso di materiali avanzati.
- Il secondo compito riguarda la prima applicazione sperimentale dei procedimenti messi a punto nel quadro del primo compito nonché gli studi di concezione degli attrezzi per la produzione dei pannelli modulari.
- Il terzo compito riguarda la realizzazione di prototipi di pannelli della fusoliera in applicazione dei risultati dei due compiti precedenti nonché la realizzazione degli attrezzi corrispondenti.

Le autorità italiane ritengono che il compito 1 rientri nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 2 e 3 rientrino nello sviluppo precompetitivo ai sensi della stessa.

2.2.8. *Progetto n. 10: DO 328 — Progettazione dei pannelli della fusoliera per l'aereo DO 328 della Dornier (1990-1991)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aermacchi. Si tratta della partecipazione della società allo sviluppo del programma di aereo da trasporto regionale DO 328 della Dornier. Il DO 328 è un aereo da 32 posti dotato di due turbopropulsori concepito dalla società prima che fosse stata acquistata dalla Fairchild Aircraft. Il DO 328 è stato prodotto in circa 100 esemplari.

La partecipazione dell'Aermacchi al programma riguarda principalmente la fusoliera dell'aeromobile. Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di definizione numerici alla costruzione dei primi prototipi di fusoliera e alla loro convalida.

2.2.9. *Progetto n. 11: Alettone di estremità dell'MD 11 — Progettazione di un alettone migliorato aerodinamicamente per il velivolo MD 11 (1987-1989)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aeritalia, in seguito diventata Alenia Aerospazio. Riguarda lo sviluppo di metodi di calcolo e di caratterizzazione di nuovi materiali ad alta rigidità nonché la messa a punto di procedimenti di polimerizzazione avanzati per applicazione aeronautica, e l'applicazione di tutte queste tecnologie per la messa a punto di una struttura di riduzione

della turbolenza generata dalle ali dell'MD 11. Quest'ultimo è un aereo di linea civile a lungo raggio da 300 a 400 posti concepito inizialmente dalla McDonnell Douglas, in seguito acquistata dalla Boeing. L'MD 11, il cui primo volo è avvenuto nel gennaio 1990, è stato prodotto dalla Boeing fino al febbraio 2001.

Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di definizione numerici alla costruzione dei primi prototipi di alettoni e alla loro convalida.

2.2.10. *Progetto n. 12: ATR 72 — Progettazione e sviluppo dell'aereo da trasporto regionale ATR 72 in cooperazione con la società francese Aérospatiale (1987-1992)*

Il progetto è stato effettuato dalla Aeritalia, in seguito diventata Alenia Aerospazio. Riguarda lo sviluppo di tecnologie applicabili agli aeromobili da trasporto regionale. La sua applicazione principale è la partecipazione della società beneficiaria al programma ATR 72, con la società francese Aérospatiale.

Il progetto di R & S riguarda in particolare tre settori:

- le tecnologie di concezione e di produzione delle strutture aeronautiche, in particolare la riduzione del loro costo;
- le tecnologie relative alla sicurezza e all'affidabilità degli aerei;
- le tecnologie legate al comfort dei passeggeri (come per esempio la riduzione del rumore e delle vibrazioni generati dalle eliche).

Per tutti questi settori il progetto contiene sviluppi di natura teorica e numerica e quindi applicazioni sperimentali che a volte includono la costruzione di apparecchi dimostrativi.

2.2.11. *Progetto n. 13: EH 101 — Sviluppo di alternative per il trasporto di passeggeri civili e per la versione utility dell'elicottero militare EH 101 (1988-1997)*

Il progetto è stato effettuato dalla Agusta. L'EH 101 è un elicottero pesante sviluppato congiuntamente dalle società GKN Westland e Agusta. Esiste in versione civile (nel qual caso si tratta essenzialmente di un elicottero da trasporto) e in versione militare. Il progetto riguarda lo sviluppo [...] dei primi apparecchi dimostrativi dell'elicottero. Questi prototipi devono dimostrare la capacità dell'aeromobile di svolgere tre missioni: [...], la seconda relativa al trasporto di passeggeri civili e la terza relativa al trasporto di beni e al soccorso.

Il progetto comprende quindi alcune attività legate allo sviluppo di un aeromobile militare ma anche attività legate in tutto o in parte alle sue versioni civili.

Il progetto di R & S comprende diverse attività, che vanno dagli studi di elaborazione di modelli numerici dell'aeromobile e di caratterizzazione dei materiali che li compongono alla costruzione dei primi prototipi dell'elicottero e ai primi test di volo.

2.3. Costi ammissibili, forma e intensità dell'aiuto

L'allegato II della disciplina R & S del 1986 definisce i costi ammissibili ai fini del calcolo dell'intensità dell'aiuto. Le spese ammissibili comprendono:

- spese di personale;
- altri costi d'esercizio calcolati nello stesso modo;
- strumenti e attrezzature, terreni ed edifici, nella misura in cui essi siano utilizzati esclusivamente per attività di R & S;
- servizi di consulenza ed equivalenti inclusi acquisizione di risultati della ricerca, conoscenze tecniche, patenti, ecc.;
- spese generali supplementari direttamente imputabili al progetto o programma di R & S sostenuto.

L'allegato II della disciplina R & S del 1996 definisce i costi ammissibili ai fini del calcolo dell'intensità dell'aiuto. Le spese ammissibili comprendono:

- spese di personale;
- costo di strumenti e attrezzature ⁽¹⁶⁾ utilizzati esclusivamente e in forma permanente per l'attività di ricerca;
- costo dei servizi di consulenza utilizzati esclusivamente per l'attività di ricerca;
- spese generali supplementari direttamente imputabili all'attività di ricerca;
- altri costi d'esercizio (ad es. costo dei materiali, delle forniture e di prodotti analoghi) direttamente imputabili all'attività di ricerca.

In linea generale, è concessa un'intensità del 50 % (in equivalente sovvenzione lorda) dei costi ammissibili per la ricerca industriale (punto 5.3), mentre per lo sviluppo precompetitivo l'intensità concessa è del 25 % (punto 5.5) ⁽¹⁷⁾. Sono permesse maggiorazioni aggiuntive se il progetto viene effettuato in una regione assistita di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) o all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

L'aiuto è stato fornito sotto forma di prestito (anticipazione). L'elemento di aiuto risiede specificamente nella possibilità, prevista nelle condizioni del prestito, che una parte degli interessi sia abbonata dallo Stato nel caso in cui il progetto fallisca tecnicamente o commercialmente (il capitale dovrebbe essere restituito anche in caso di fallimento del progetto). Pertanto l'elemento d'aiuto corrisponde all'ammontare nel caso in cui gli interessi siano interamente abbonati.

L'elemento d'aiuto nell'abbuono d'interesse di tali prestiti equivale alla differenza tra quanto l'impresa beneficiaria avrebbe pagato se il prestito fosse stato erogato a tassi di mercato e la situazione per cui se il progetto fallisce, nessun interesse deve essere corrisposto [questa analisi era già pratica abituale della Commissione al momento dei prestiti. Inoltre, la Commissione ha spiegato in dettaglio la modalità di calcolo nei primi tre paragrafi della sezione 3 dell'Allegato I degli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ⁽¹⁸⁾]. Tale calcolo consiste nel sommare per ciascun anno della durata del prestito

⁽¹⁶⁾ Comprendono anche terreni e edifici che non fanno parte dell'investimento negli 11 progetti in esame.

⁽¹⁷⁾ Per la ricerca fondamentale l'intensità concessa è del 100 % dei costi ammissibili (punto 5.2). In nessuno degli 11 progetti viene effettuata ricerca fondamentale.

⁽¹⁸⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

la differenza tra i residui da pagare moltiplicati per la differenza tra il tasso di riferimento della Commissione e il tasso del prestito agevolato, attualizzata al suo valore presente. La Commissione pubblica nella Gazzetta Ufficiale il tasso di riferimento da utilizzare per il calcolo per ogni Stato membro.

Le autorità italiane hanno utilizzato il succitato metodo per calcolare l'elemento d'aiuto di ciascun progetto. Il tasso di riferimento utilizzato è quello in vigore all'epoca della pertinente *delibera*. Esso è stato maggiorato di un appropriato coefficiente di rischio in linea con la comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽¹⁹⁾.

La situazione relativa agli 11 progetti di R & S è stata riassunta nelle seguenti tabelle commentate. Le tabelle sono fondate su calcoli forniti dalle autorità italiane, basati su parametri standard. In ogni caso, le seguenti cifre costituiscono un'approssimazione e sono essenzialmente provvisorie dal momento che le spese ammissibili non sono note con esattezza a causa dell'incertezza relativa alla loro classificazione come ricerca industriale o sviluppo pre concorrenziale o anche, per talune spese, come attività non di ricerca. Per ogni progetto, vengono forniti l'importo dell'aiuto, la sua intensità effettiva e una ripartizione dei costi ammissibili per ogni fase della R & S.

PROGETTO N. 2 — A 109 X (1999-2001)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto A 109 X sotto forma di prestito rimborsabile è di 33,6 milioni di euro ⁽²⁰⁾.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	37

PROGETTO N. 4 — A 109 D/E/F (1996-1998)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto A 109 D/E/F sotto forma di prestito rimborsabile è di 34 milioni di euro.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3; si veda inoltre il precedente del 1996 a cui la comunicazione citata fa riferimento.

⁽²⁰⁾ Tutte le cifre sono state arrotondate al milione di euro più vicino.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	39,5

PROGETTO N. 5 — MD 95 (1996-1999)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto MD 95 sotto forma di prestito rimborsabile è di 80,4 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro ⁽²¹⁾.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	83,1

PROGETTO N. 6 — [...]

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto [...] sotto forma di prestito rimborsabile è di [...].

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

⁽²¹⁾ Tutte le cifre sono arrotondate.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]

PROGETTO N. 7 — MD 11 (1996-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto MD 11 sotto forma di prestito rimborsabile è di 32,6 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[...]	[...]	[...]
2. Attrezzatura specifica	[...]	[...]	[...]
3. Materiali	[...]	[...]	[...]
4. Altri costi	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	37,8

PROGETTO N. 8 — DO 328 EC (1995-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 EC sotto forma di prestito rimborsabile è di 37 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [...], ovvero ad un'intensità del [...] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	42

PROGETTO N. 9 — DO 328 (PANNELLI DELLA FUSOLIERA)
(1993-1999)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 (pannelli della fusoliera) sotto forma di prestito rimborsabile è di circa 32 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro	[..]	[..]	[..]
2. Attrezzatura specifica	[..]	[..]	[..]
3. Materiali	[..]	[..]	[..]
4. Altri costi	[..]	[..]	[..]
Totale	[..]	[..]	37

PROGETTO N. 10 — DO 328 (1990-1991)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto DO 328 sotto forma di prestito rimborsabile è di 27 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	32,4

PROGETTO N. 11 — ALETTONE DELL'MD 11 (1987-1989)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto Alettone dell'MD 11 sotto forma di prestito rimborsabile è di 48 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	50,5

PROGETTO N. 12 — ATR 72 (1987-1992)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto ATR 72 sotto forma di prestito rimborsabile è di 100,7 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	109

PROGETTO N. 13 — EH 101 CIVILE/UTILITY (1988-1997)

Il sostegno totale concesso dal governo italiano al progetto EH 101 civile/utility sotto forma di prestito rimborsabile è di 98 milioni di euro.

Ciò corrisponde a un equivalente massimale d'aiuto di circa [..], ovvero ad un'intensità del [..] % dei costi ammissibili.

La tabella seguente ricapitola le spese totali relative al progetto e la loro ripartizione per categoria di ricerca proposta dalle autorità italiane.

Tutti i costi sono espressi in milioni di euro.

Tipo di spesa	Ricerca industriale	Sviluppo precompetitivo	Totale parziale
1. Lavoro			[..]
2. Attrezzatura specifica			[..]
3. Materiali			[..]
4. Altri costi			[..]
Totale	[..]	[..]	108

3. VALUTAZIONE

3.1. Valutazione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE

La Commissione ritiene che l'aiuto concesso agli 11 progetti di R & S sia illegale, in quanto l'Italia non ha rispettato gli obblighi di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, concedendo l'aiuto prima della notifica, contrariamente alle disposizioni della disciplina R & S applicabile e alla decisione della Commissione del 14.5.1986.

3.2. Presenza dell'aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE

I progetti di R & S non notificati rientranti nel regime per lo sviluppo e la competitività dell'industria aeronautica (Legge n. 808/85) comportano risorse sotto forma di prestiti rimborsabili concessi dallo Stato. Le misure sono selettive in quanto sono volte a rafforzare la posizione competitiva dei tre maggiori gruppi italiani operanti sul mercato europeo (e mondiale): Alenia (Gruppo Finmeccanica), AerMacchi e Agusta. L'industria aeronautica è un settore strategico, a causa:

- delle dimensioni dei concorrenti sul mercato mondiale;
- dei grandi costi di investimento e dei rischi connessi;
- del duplice uso delle varie generazioni di modelli (sia aerei che elicotteri), adattabili per missioni di difesa e civili a scopo di trasporto, soccorso, addestramento, ecc.;
- dei legami con altri settori quali energia, trasporti, aerospaziale, ecc., e dell'effetto derivato dalla ricerca aeronautica su tali settori.

Per le ragioni di cui sopra, è probabile che l'impatto dei programmi italiani di R & S sul mercato comune alteri le condizioni di concorrenza.

Le risorse utilizzate per i progetti di R & S costituiscono pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

La presente decisione riguarda soltanto i progetti (11 su 13) che, ai sensi della decisione della Commissione del 14.5.1986 e della pertinente disciplina R & S comunitaria, avrebbero dovuto essere notificati in quanto superavano le soglie applicabili. Nella valutazione seguente, la data di scadenza (1996) si riferisce all'entrata in vigore dell'attuale disciplina R & S⁽²²⁾. Conformemente alla pratica standard e alla dottrina della Commissione⁽²³⁾, si considera che siano stati avviati prima del 17.2.1996 i progetti che erano stati autorizzati da singoli atti esecutivi (*delibere*) precedenti a tale data, indipendentemente dalla data in cui l'azienda aveva chiesto il sostegno pubblico e dalla data in cui era iniziato l'investimento⁽²⁴⁾.

La tabella seguente presenta le date per ciascuna *delibera*.

Progetto	Delibera
2	21.7.1999
4	3.6.1997
5	10.4.1996 e 22.10.1998 ⁽¹⁾
6	[..]
7	10.4.1996
8	10.4.1996
9	4.8.1994 e 10.4.1996
10	12.2.1991
11	31.11.1988
12	9.12.1987, 31.7.1990, 12.2.1991 e 3.12.1991
13	9.12.1987 e 2.8.1991

⁽¹⁾ Esiste più di una *delibera* per quei progetti per i quali l'aiuto è stato erogato in quote

⁽²²⁾ Disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo (GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5).

⁽²³⁾ Cfr. nota firmata dal sig. Schaub del 25.2.2002 (D/50807).

⁽²⁴⁾ In tutti i casi, la data in cui l'azienda aveva chiesto l'aiuto di Stato precedeva l'inizio dell'investimento.

3.2.1. Valutazione dei progetti la cui delibera precede il febbraio 1996 (progetti nn. 10, 11, 12 e 13)

I progetti nn. 10, 11, 12 e 13 furono approvati dal governo italiano prima del 17.2.1996⁽²⁵⁾. Pertanto, la loro valutazione si basa sulla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S in vigore all'epoca⁽²⁶⁾ (in appresso «disciplina R & S del 1986»).

Nella valutazione dei quattro progetti, la Commissione ha tenuto conto in particolare di tre elementi:

- a) il tempo trascorso dalla data dell'autorizzazione;
- b) la difficoltà di effettuare oggi una valutazione ragionevole del loro «effetto d'incentivazione» applicando i criteri appropriati per gli aiuti compatibili (ai sensi della disciplina R & S del 1986) nel contesto delle condizioni scientifiche, tecniche ed economiche esistenti nell'industria aeronautica europea 12-15 anni fa;
- c) la formulazione vaga delle norme comunitarie applicabili (disciplina R & S del 1986).

Per quanto riguarda il terzo elemento, la disciplina R & S del 1986 era meno rigorosa di quella attuale. In particolare, non richiedeva esplicitamente di controllare l'effetto d'incentivazione dell'aiuto. Non legava neppure l'intensità dell'aiuto in modo preciso alle fasi della ricerca, ma stabiliva piuttosto il principio guida generale secondo il quale l'intensità dell'aiuto deve diminuire con la prossimità del mercato e consentiva alla Commissione di valutare ciascun fascicolo «caso per caso» (punto 5.1), prendendo in considerazione molti elementi, fra i quali i «rischi tecnici e finanziari» e «considerazioni di politica economica legate alla competitività dell'industria europea». Per la ricerca industriale menzionava un livello generale e indicativo di intensità dell'aiuto del 50 %.

In particolare, per quanto riguarda l'effetto d'incentivazione dell'aiuto, il punto 8.2 della disciplina R & S del 1986 affermava:

«Le proposte di aiuto alla ricerca e sviluppo devono contribuire a realizzare gli obiettivi del trattato enunciati nell'articolo 92, paragrafo 3 e suscitare nuove iniziative nel settore, al di là delle normali operazioni che le imprese effettuano in ogni caso nella loro attività quotidiana oppure corrispondere a una situazione eccezionale per la quale le risorse proprie dell'impresa siano insufficienti. L'obiettivo degli aiuti dovrebbe essere di fornire incentivi e compensazioni per rischi e costi particolari» (27).

Per quanto riguarda la definizione delle fasi di R & S ai fini dell'articolo 92 — oggi articolo 87 — del trattato CE, l'allegato I della disciplina R & S del 1986 riteneva che le definizioni di «ricerca industriale» e «ricerca applicata e sviluppo» avessero «un carattere indicativo e non normativo». Il punto 5 dell'allegato I confermava questo orientamento alquanto indulgente:

⁽²⁵⁾ Il progetto n. 10 fu autorizzato il 12.2.1991; il progetto n. 11, il 30.11.1988; il progetto n. 12 fu autorizzato in quattro quote, il 9.12.1987, il 31.7.1990, il 12.2.1991 e il 3.12.1991; il progetto n. 13, fu autorizzato in due quote, il 9.12.1987 e il 2.8.1991.

⁽²⁶⁾ GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

⁽²⁷⁾ La disciplina R & S comunitaria vigente dedica cinque punti — dal 6.1 al 6.5 — alla definizione dell'effetto d'incentivazione dell'aiuto alla R & S.

«Tuttavia, date le difficoltà di definire le attività di ricerca e sviluppo, per poter individuare con esattezza, relativamente all'azione che gli Stati membri intendono intraprendere, il punto di prossimità al mercato essa si baserà sulle definizioni e sugli obiettivi indicati dagli Stati membri nelle loro proposte, e non esigerà né cercherà un'aderenza rigorosa a categorie o definizioni predeterminate delle attività di ricerca e sviluppo.»

Tenendo presente l'importanza del settore aeronautico per l'industria europea e i connessi rischi tecnologici particolarmente alti, la Commissione ritiene che i progetti nn. 10, 11, 12 e 13 — che comportano intensità di aiuto dal [...] % al [...] %⁽²⁸⁾ — rispettino le disposizioni della disciplina R & S del 1986, in quanto l'effetto d'incentivazione dell'aiuto concesso tra il 1987 e il 1991 deve essere valutato nel contesto adeguato.

3.2.2. Valutazione del progetto n. 6 — Elicottero militare [...]

[...]

L'articolo 296 (ex articolo 223), paragrafo 1, lettera b) del trattato CE stipula che:

«Ogni Stato membro può adottare le misure che ritenga necessarie alla tutela degli interessi essenziali della propria sicurezza e che si riferiscono alla produzione o al commercio di armi, munizioni e materiale bellico; tali misure non devono alterare le condizioni di concorrenza nel mercato comune per quanto riguarda i prodotti che non siano destinati a fini specificamente militari.»

Dal momento che questo tipo di prodotto ricade nella lista di cui agli articoli 296, paragrafo 1, lettera b) e 296, paragrafo 2 del Trattato CE, la Commissione non apprezza la misura nell'ambito del presente procedimento ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.

3.2.3. Valutazione di progetti avviati la cui delibera segue il febbraio 1996 [progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9⁽²⁹⁾]

La valutazione della Commissione si basa sulla disciplina comunitaria R & S vigente (in appresso «disciplina R & S del 1996»).

L'analisi si è concentrata principalmente su due aspetti: a) le fasi della ricerca e b) l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

È stata prestata particolare attenzione alla portata di ciascun progetto, tenendo presente che i progetti di sviluppo nel settore aeronautico spesso vanno oltre la definizione di R & S prevista dall'attuale disciplina R & S (sono cioè più vicini al mercato).

La valutazione ha portato la Commissione a dubitare della compatibilità dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o di loro parti — con la disciplina R & S del 1996.

⁽²⁸⁾ Media tra la ricerca industriale e lo sviluppo precompetitivo.

⁽²⁹⁾ Il progetto n. 9 (DO 328 — pannelli della fusoliera) fu autorizzato in due date diverse, la prima fase o quota il 4.8.1994 e la seconda il 10.4.1996; tuttavia, dato che dal punto di vista tecnico risultò impossibile separare le due quote, è stato valutato insieme agli altri progetti successivi al 1996, in base alla disciplina R & S del 1996.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F**1. Fasi di ricerca**

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

Le attività del primo e del secondo compito del progetto consistono precisamente nel testare in modo numerico e sperimentale alcune serie di procedimenti nuovi al fine di poterli integrare in importanti miglioramenti tecnologici di alcuni elementi degli elicotteri. La Commissione ritiene pertanto che tali compiti costituiscano attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano, secondo le autorità italiane, l'applicazione dei risultati dei compiti precedenti e quindi dei risultati della ricerca industriale. Comprendono in particolare la realizzazione di un certo numero di apparecchi dimostrativi o prototipi di sottosistemi o di sistemi interi e la convalida sperimentale delle soluzioni concettuali innovatrici.

La Commissione rileva però che alcune importanti tecnologie che le autorità italiane hanno indicato che saranno oggetto di una prima applicazione sperimentale in tali compiti, come il carrello d'atterraggio retrattile a ruote, il mozzo del rotore principale in titanio con forcella e pale in composito e con cuscinetti elastomerici, e i motori dotati di un controllo FADEC interamente automatico, sono presenti su un altro modello dell'elicottero della società Agusta, l'A 109 Power.

Allo stesso modo, l'elicottero A 119 Koala, anch'esso della società Agusta, è dotato di pale a estremità doppia paraboliche.

L'A 109 Power è stato certificato nel maggio 1996 e consegnato ai primi clienti nel dicembre 1996. L'A 119 Koala è stato invece certificato nel dicembre 1999.

Dato che il progetto di ricerca A 109 D/E/F secondo le autorità italiane è iniziato nel marzo 1996 ed è durato due anni, terminando quindi nel 1998, e dato che i compiti 3, 4 e 5 di per sé vengono effettuati verso la fine del progetto, la Commissione esprime dubbi sul fatto che le tecnologie in questione all'epoca della realizzazione del progetto siano veramente state in una condizione tale da non poter essere utilizzate commercialmente o industrialmente, poiché alcune di esse erano già utilizzate in elicotteri commerciali, mentre altre stavano per essere utilizzate rapidamente, l'anno successivo. La Commissione esprime quindi dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitive ai sensi della disciplina.

2. Effetto d'incentivazione

I punti 6.1-6.5 della disciplina R & S enunciano l'effetto d'incentivazione di cui è necessario provare l'esistenza affinché un aiuto concesso ad attività di R & S possa essere considerato compatibile:

«6.1. Gli aiuti di Stato alla R & S devono incentivare le imprese a intraprendere attività di R & S supplementari, che si aggiungano a quelle da esse normalmente svolte nel quadro delle loro attività correnti. Esse possono inoltre incoraggiare le imprese che non svolgono attività di R & S a intraprenderne. Quando tale effetto di incentivazione non risulta chiaramente, la Commissione potrà considerare questi aiuti meno favorevolmente di quanto avvenga d'abitudine.

[...]

6.5. La Commissione attribuirà particolare importanza alle condizioni di cui ai punti 6.2 e 6.3:

— nel caso di singoli progetti elaborati da grandi imprese che effettuano ricerche prossime al mercato.»

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime inoltre dubbi riguardo all'effetto d'incentivazione degli aiuti. Infatti, se le tecnologie sviluppate esistevano già in tutto o in parte sugli apparecchi commercializzati o sul punto di esserlo, non risulta chiara la necessità dell'intervento statale per il loro inserimento sui modelli A 109 D, E ed F.

Inoltre, secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, il programma A 109 D sarebbe iniziato nell'ottobre 1994 e sarebbe quindi stato sospeso per essere trasformato nel programma A 109 E, un cui prototipo avrebbe volato per la prima volta l'8 febbraio 1995. L'apparecchio sarebbe stato esposto al Salone aeronautico di Le Bourget nel giugno 1995. Questo calendario non è compatibile con quello descritto dalle autorità italiane, secondo le quali il programma si sarebbe svolto nel periodo 1996-1998.

In ogni caso, secondo le autorità italiane, la richiesta di aiuto per il programma è stata effettuata dalla società Agusta il 23 febbraio 1996, vale a dire oltre un anno dopo il primo volo dell'apparecchio. In base alla prassi costante della Commissione, è poco probabile che tale situazione sia compatibile con il fatto che l'aiuto di Stato abbia avuto un effetto d'incentivazione sul progetto.

Progetto n. 2 — A 109 X**1. Fasi della ricerca**

Il progresso tecnologico più importante realizzato grazie a questo progetto consiste in un sistema posteriore anticoppia «Fan in Fin» che garantisce un maggior livello di resistenza agli scontri. L'insieme dei progressi sperimentati in questo programma permetterebbe alla Agusta di partecipare alla gara per l'immissione sul mercato di una nuova famiglia di elicotteri leggeri bimotori da 3 tonnellate con migliori prestazioni di volo (autonomia, velocità, carico utile), meno rumorosi e meno inquinanti (grazie alla riduzione del consumo di carburante), più affidabili e più sicuri.

Tuttavia, prevalgono considerazioni meno ottimistiche constatando che il progetto A 109 X è il seguito logico — con maggiori ambizioni tecnologiche — del programma di ricerca e sviluppo A 109 D/E/F.

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

Le attività del primo e del secondo compito del progetto consistono precisamente nel testare in modo numerico e sperimentale alcune serie di procedimenti nuovi al fine di poterli integrare in importanti miglioramenti tecnologici di alcuni elementi degli elicotteri. La Commissione ritiene pertanto che tali compiti costituiscano attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano, secondo le autorità italiane, l'applicazione dei risultati dei compiti precedenti e quindi dei risultati della ricerca industriale. Comprendono in particolare la realizzazione di un certo numero di apparecchi dimostrativi o prototipi di sottosistemi o di sistemi interi e la convalida sperimentale delle soluzioni concettuali innovatrici.

La Commissione rileva che alcuni risultati delle attività di ricerca e sviluppo si basano su una cooperazione con istituti e stabilimenti di ricerca come le Università di Milano (Politecnico), Pisa, Roma, Cassino, Trento, Trieste e anche centri di ricerca come il CIRA (Capua, Napoli), il CERMET-Centro Regionale Metalli (S. Lazzaro di Savena, Bologna), il CNR e l'Istituto dei Materiali Avanzati di Ispra (Varese), ai quali sono affidati alcuni compiti in misura non precisata. Inoltre, gli studi sui turbomotori sono effettuati dalla società canadese Pratt & Whitney, con la quale la Agusta ha firmato un accordo di cooperazione.

Come per il programma A 109 D/E/F, la Commissione rileva inoltre che alcune tecnologie importanti, che secondo le autorità italiane sono state oggetto di una prima applicazione sperimentale in tali compiti, sono presenti sui modelli A 109 Power e A 119 Koala.

Il progetto di ricerca A 109 X iniziò nel gennaio 1999, durò tre anni e finì quindi nel dicembre 2001. I suoi risultati potrebbero ripercuotersi su altre versioni migliorate degli apparecchi A 109 Power e A 119 Koala o essere utilizzati per sviluppare nuovi apparecchi con prestazioni migliori. Ciò costituisce un elemento positivo nella valutazione della Commissione.

Tuttavia, la Commissione può accettare che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 siano considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina soltanto a condizione che le autorità italiane siano in grado di spiegare perché le particolarità del progetto A 109 X ne fanno un programma di ricerca e

sviluppo distinto rispetto ai progetti A 109 Power, A 119 Koala e A 109 D/E/F.

2. Effetto d'incentivazione

Visto quanto precede, la Commissione può ritenere che la necessità del sostegno statale al progetto A 109 X sia provata soltanto a condizione che le autorità italiane siano in grado di differenziarlo precisamente — a livello sia degli obiettivi che delle attività precompetitive — dal progetto A 109 D/E/F dal punto di vista logico e cronologico.

Progetto n. 5 — MD 95

Osservazioni generali relative ai progetti MD 95 e MD 11

La Commissione constata una certa confusione tra i due progetti, per esempio per quanto riguarda l'attività di concezione (10 % del progetto MD 95), le attività tecniche non legate all'attività produttiva che costituisce l'obiettivo del progetto e le attività di sviluppo precompetitive dei progetti MD 95 e MD 11, nei quali i procedimenti (metodi di fabbricazione) e l'organizzazione del ciclo produttivo sembrano molto mescolati. Constata inoltre l'esistenza di un numero relativamente alto di aspetti comuni fra i due progetti.

Altri punti deboli si ritrovano nella presentazione fatta dalle autorità italiane per quanto riguarda la ripartizione dell'aiuto per tema, che resta poco chiara, e soprattutto a causa dell'assenza di storia dell'evoluzione tecnologica della società che consenta di misurare i progressi ottenuti dai progetti MD 95 e MD 11 rispetto alla situazione di partenza.

Infine, in mancanza di una quantificazione dello sforzo di ricerca riguardo soltanto alle aerostutture e non alle attività degli altri poli dell'Alenia, non è possibile valutare positivamente l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

1. Fasi della ricerca

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

La Commissione esprime riserve riguardo alla classificazione adottata dalle autorità italiane a causa della mancanza di precisione nella descrizione dei vari sottocompiti.

Infatti, il compito n. 1 (metodo di concezione innovatore) sembra consistere piuttosto in un'attività di routine di formazione rapida del personale mediante l'acquisto di software, svolta senza alcun contatto con laboratori di ricerca e senza essere in rapporto apparente con la grande quantità di risorse umane impiegate (circa 50 ingegneri permanenti nei due anni di durata del progetto). In compenso, il compito n. 2 (produzione — assemblaggio «senza utensileria») sembra equilibrato rispetto alla quantità di personale qualificato, ma potrebbe anche rientrare nell'attività di routine dell'azienda in quanto il suo aspetto applicativo (simulazione della sequenza dell'assemblaggio) sembra essere molto vicino alla semplice creazione di una banca dati.

La Commissione non può escludere a priori che le attività dei compiti nn. 1 e 2 possano essere qualificate come ricerca industriale ai sensi della disciplina R & S, ma ritiene che tale classificazione dovrebbe essere giustificata in base ad argomentazioni tecniche più salde. Visto quanto precede, la Commissione esprime dubbi a questo proposito.

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

Le attività dei compiti 3, 4 e 5 del progetto riguardano secondo le autorità italiane lo sviluppo di metodi di produzione e rientrano nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo.

In particolare, i compiti n. 3 e 4 si prefiggono di aumentare la flessibilità del processo produttivo e di ridurre i ritardi dei cicli di produzione.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 3 (procedimenti automatizzati di produzione di grandi pannelli) rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che una parte delle attività del compito n. 4 (organizzazione del ciclo di produzione) possano rientrare parzialmente nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo, in particolare le attività riguardanti la riduzione dei tempi di trasporto/movimentazione mediante l'ottimizzazione delle liste di montaggio e il controllo di qualità effettuato dal controllo dimensionale delle procedure. In compenso, il nuovo procedimento di controllo degli indici di qualità non si giustifica come sviluppo precompetitivo sulla base delle informazioni disponibili. Rimangono dubbi rispetto all'elevato numero di persone (43 ingegneri ogni anno) per tutte le attività di cui sopra e al volume dell'investimento tecnico e umano nell'attività di ottimizzazione delle liste di montaggio.

La Commissione rileva che soltanto una parte relativamente ridotta delle attività dei compiti n. 3 e 4 può essere considerata rientrante nello sviluppo precompetitivo ed esprime pertanto riserve in proposito. Inoltre, esprime dubbi riguardo al grande volume di investimento tecnico e umano nelle attività del compito n. 4, che è difficile da accettare in base alle informazioni disponibili.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 5 (gestione della produzione mediante modifiche di software che consentono di includere un indice supplementare nei pezzi fabbricati) non rientra nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo in quanto sembra piuttosto costituire un'attività di routine che può essere considerata, tutt'al più, un'applicazione industriale e non una vera attività di ricerca.

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

- per il compito n. 1: sulla natura di ricerca industriale di tutte le attività;
- per il compito n. 2: sulla natura di ricerca industriale di tutte le attività;
- per il compito n. 3: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggioranza delle attività;
- per il compito n. 4: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggioranza delle attività e sul volume dell'investimento tecnico e umano in tutte le attività, che pare eccessivo;
- per il compito n. 5: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività, che non sembrano rientrare nella R & S.

In compenso la Commissione ritiene che:

- per i compiti n. 3 e 4, una parte delle attività possa rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo.

2. Effetto d'incentivazione

La Commissione ritiene che l'effetto d'incentivazione non sia stato provato, in quanto:

- a) a parte alcune eccezioni, gran parte delle misure previste dall'aiuto non sono quantificabili come sviluppo precompetitivo mentre alcune di esse sembrano rientrare nelle attività di routine dell'azienda e altre ancora rientrano piuttosto in applicazioni industriali dei risultati;
- b) l'aiuto contempla tutte le spese normali di R & S di un'azienda aeronautica efficiente (spese di funzionamento normale per l'intera società Alenia e non soltanto per le aerostutture);
- c) il bilancio sembra abbastanza elevato rispetto al giro d'affari dell'azienda (12 % in quattro anni) se misurato rispetto alle spese di R & S sul giro d'affari di un'azienda media (10 %). Ciò supera il livello medio dello sforzo di R & S di un'azienda classica.

Progetto n. 7 — MD 11

1. Fasi della ricerca

L'allegato della disciplina R & S definisce le attività di sviluppo precompetitive come la concretizzazione dei risultati della ricerca industriale in un piano, un progetto o un disegno per prodotti, processi produttivi o servizi nuovi, modificati o migliorati, compresa la creazione di un primo prototipo non idoneo a fini commerciali.

La Commissione rileva che soltanto una parte relativamente ridotta dei compiti nn. 1, 2 e 3 possono rientrare nello sviluppo precompetitivo.

Infatti, la maggior parte dei compiti citati — costituzione di banche dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — sembra rientrare fra le attività di routine dell'azienda.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 1 (automazione del processo di concezione-produzione) rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 2 (metodi di controllo e verifica dell'utensileria) possano rientrare nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Invece, l'alto numero di addetti (15 ingegneri ogni anno) le sembra sproporzionato rispetto alle attività di cui sopra.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 3 (qualificazione operativa di nuovi procedimenti industriali per la realizzazione di strutture «lavorate») rientrino soltanto in piccola parte nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo. Infatti, mentre la fase di analisi e di identificazione dei compiti — abbastanza breve — corrisponde a questa definizione e rientra quindi nella ricerca, la fase di costituzione di una banca dati di fabbricazione e di identificazione dei compiti e dei pezzi — abbastanza lunga — sembra avere un carattere di routine.

La Commissione ritiene che le attività del compito n. 4 (automazione dei sistemi di gestione tecnica della produzione) non rientri nella definizione comunitaria di sviluppo precompetitivo in quanto, in base alle informazioni disponibili, sembra costituire piuttosto un'attività di routine che può essere considerata tutt'al più un'applicazione industriale e non una vera attività di ricerca. Il volume del lavoro per questo compito sembra invece eccessivo rispetto al tipo di attività.

In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi:

- per il compito n. 1: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività;
- per il compito n. 3: sulla natura di sviluppo precompetitivo della maggior parte delle attività;
- per il compito n. 4: sulla natura di sviluppo precompetitivo di tutte le attività, che non sembrano rientrare nella R & S.

In compenso, ritiene che:

- per il compito n. 2: le attività in questione possono rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo;
- per il compito n. 3: una piccola parte delle attività possono rientrare nella definizione di sviluppo precompetitivo.

2. Effetto d'incentivazione

Per quanto riguarda l'effetto d'incentivazione, al progetto MD 11 si applicano le stesse considerazioni fatte a proposito del progetto MD 95.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

Osservazioni generali relative ai progetti DO 328 e DO 328 EC

La Commissione osserva una forte somiglianza fra i due progetti, in quanto l'obiettivo è comune: messa a punto di nuovi metodi di concezione e di nuovi materiali, realizzazione di prototipi di strutture di fusoliera.

La somiglianza si ritrova a più livelli: negli aspetti più propriamente tecnici, nella struttura dei compiti di ricerca, nei mezzi utilizzati e negli obiettivi scientifici.

A fini di maggiore chiarezza di presentazione, la Commissione ha considerato i progetti DO 328 e DO 328 EC come un unico progetto. Le considerazioni riguardanti le fasi della ricerca, l'effetto d'incentivazione e il livello dell'aiuto si riferiscono quindi ai due progetti e sono ugualmente e identicamente valide in entrambi i casi.

In questo contesto, i compiti 1 del progetto DO 328 e 1 del progetto DO 328 EC (fase di concezione) saranno considerati un unico compito 1 «ricerca industriale», mentre — per la parte «sviluppo precompetitivo» (fase di sperimentazione) — i compiti 2 del progetto DO 328 e 2 del progetto DO 328 EC, i compiti 3 del progetto DO 328 e 3 del progetto DO 328 EC e il compito 4 del progetto DO 328 EC sono stati riuniti rispettivamente in nuovi compiti denominati nn. 2, 3 e 4.

Il nuovo «compito 1» rappresenta il [...] % dei due progetti, il «compito 2» il [...] %, il «compito 3» il [...] % e il «compito 4» l' [...] %.

Come nel caso dei progetti realizzati dalla Alenia (MD 95 e MD 11), le informazioni fornite dalle autorità italiane sono molto ridotte e poco chiare per quanto riguarda: a) la cronistoria dell'attività dell'azienda nel settore interessato; b) i volumi dei vari poli di attività della società Aermacchi.

1. Fasi della ricerca

L'allegato I della disciplina R & S definisce la ricerca industriale come la ricerca pianificata o indagini critiche miranti ad acquisire nuove conoscenze, così che queste conoscenze possano essere utili per mettere a punto nuovi prodotti, processi produttivi o servizi o comportare un notevole miglioramento di tali prodotti.

La Commissione esprime riserve riguardo alla classificazione adottata dalle autorità italiane, soprattutto nel passaggio dalla presentazione generale della Aermacchi alle fasi specifiche del progetto.

Infatti, il compito n. 1 (ricerca sui materiali compositi e sui metodi di concezione, scelta delle tecnologie) presenta una buona definizione tecnica degli obiettivi che — con altri elementi come la cooperazione con l'ambiente scientifico universitario — sembra confermare a prava vista che si tratti di «ricerca industriale».

In compenso, altri elementi — l'incertezza sull'investimento reale⁽³⁰⁾, l'altissimo numero di risorse umane mobilitate per questo progetto⁽³¹⁾, la caratterizzazione di alcune attività come «prossime alla fase di fabbricazione», la scomparsa di uno strumento molto importante quale il banco di prova per valutare l'impatto degli uccelli in volo — pesano piuttosto negativamente sulla valutazione di tutta questa fase.

In mancanza di precisazioni su questi elementi nelle informazioni disponibili per la valutazione, la Commissione — senza poter escludere a priori che le attività del compito n. 1 possano essere classificate come «ricerca industriale» ai sensi della disciplina R & S — ritiene che questa classificazione dovrebbe essere giustificata in base ad argomentazioni tecniche più salde. In considerazione di quanto precede, la Commissione esprime dubbi in proposito.

I compiti nn. 2, 3, e 4 del progetto riguardano attività di dimostrazione sperimentale degli studi effettuati nella fase n. 1 e rientrano (secondo le autorità italiane) nella definizione comunitaria di «sviluppo precompetitivo».

In particolare, il compito n. 2 intende introdurre i progressi ottenuti nei laboratori durante la fase n. 1 nei cicli di produzione dei componenti della fusoliera, il compito n. 3 riguarda la realizzazione di prototipi di sottoinsiemi sviluppati nella fase precedente e la necessaria utensileria, mentre il compito n. 4 — che richiede minori risorse — consiste nel realizzare due strutture di dimostrazione della fusoliera.

La Commissione rileva che la descrizione dei tre compiti classificati come «sviluppo precompetitivo» contenuta nell'informazione fornita dalle autorità italiane è particolarmente ridotta e non le ha permesso di confermare la classificazione proposta. Inoltre, i compiti di cui sopra presentano forti legami con la prima fase di ricerca industriale e mobilitano un numero di ingegneri (150 per tre anni) che sembra eccessivo per attività sperimentali.

Per le ragioni di cui sopra e in base alle informazioni disponibili, la Commissione non può accettare che le attività dei compiti nn. 2, 3 e 4 possano essere considerate sviluppo precompetitivo ed esprime dubbi in proposito.

2. Effetto d'incentivazione

La Commissione ritiene che l'effetto d'incentivazione non sia stato provato in quanto:

- il progetto non può essere classificato con certezza come «sviluppo precompetitivo»;
- l'aiuto riguarda tutte le spese normali di R & S di un'azienda aeronautica efficiente (spese di funzionamento normale per l'intera società e non soltanto per le aerostutture);
- il livello dell'aiuto presenta notevoli variazioni nel corso del periodo dell'investimento per i due progetti considerati insieme (è compreso fra il [...] e il [...] % per cinque anni, 1994-1998) e pare elevato rispetto al giro d'affari dell'azienda (11 % in media) se misurato in rapporto alle

spese di R & S sul giro d'affari di una azienda classica ([...] %). Si può affermare a grandi linee che la ripartizione fra R & S dichiarata e sostegno pubblico è abbastanza disuguale, anche se la prima si situa più o meno allo stesso livello dell'aiuto ([...]). Questa cifra corrisponde in valore assoluto alle attività di ricerca dell'azienda e le supera anche ([...]). Inoltre, le attività devono riferirsi a tutti i poli dell'Aermacchi, contrariamente a quanto avviene per i progetti della Alenia (MD 95 e MD 11). Questo livello pare eccessivo anche rispetto a un solo progetto (DO 328 + DO 328 EC), a condizione che l'impressione della Commissione di un'unità reale dei due progetti Aermacchi sia confermata dall'evidenza fornita ulteriormente dalle autorità italiane.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che l'aiuto concesso a 11 progetti di R & S sia illegale, in quanto l'Italia non ha rispettato gli obblighi di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, concedendo l'aiuto prima della notifica, contrariamente alle disposizioni della disciplina R & S applicabile e alla decisione della Commissione del 14.5.1986.

Vista la pertinente disciplina R & S — e tenendo conto sia delle fasi della ricerca in questione che dell'effetto d'incentivazione degli aiuti — la valutazione ha portato alle conclusioni seguenti.

Per i progetti avviati prima del febbraio 1996 (progetti nn. 10, 11, 12 e 13)

In base alle disposizioni della disciplina R & S del 1986, la Commissione ritiene che gli aiuti concessi ai progetti nn. 10, 11, 12 e 13 siano compatibili con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

Per il progetto n. 6 — Elicottero militare [...]

Dal momento che questo tipo di prodotto ricade nella lista di cui agli articoli 296, paragrafo 1, lettera b) e 296, paragrafo 2 del Trattato CE, la Commissione non apprezza la misura nell'ambito del presente procedimento ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.

Per i progetti avviati dopo il febbraio 1996 (progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9)

La Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o loro parti — con l'attuale disciplina R & S.

Per quanto concerne i particolari di ciascun progetto specifico di R & S, la Commissione esprime dubbi riguardo alla compatibilità degli aspetti seguenti.

1. Fasi della ricerca

Progetto n. 2 — A 109 X

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

⁽³⁰⁾ Non è chiaro se si tratta della preparazione dei test e dei metodi di fabbricazione o dell'analisi delle proprietà dei materiali.

⁽³¹⁾ Si può calcolare una media di 78 ingegneri per due anni.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 5 — MD 95

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 1 e 2 possano essere considerate attività di ricerca industriale ai sensi della disciplina.

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 3, 4 e 5 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 7 — MD 11

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 1, 3 e 4 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

La Commissione esprime dubbi sul fatto che tutte le attività dei compiti 2, 3 e 4 possano essere considerate attività di sviluppo precompetitivo ai sensi della disciplina.

2. Effetto d'incentivazione**Progetto n. 2 — A 109 X**

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 4 — A 109 D/E/F

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 5 — MD 95

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 7 — MD 11

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Progetto n. 8 — DO 328 e Progetto n. 9 — DO 328 EC

La Commissione esprime dubbi anche sull'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

Per quanto riguarda gli altri aspetti e compiti ⁽³²⁾ dei progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9, la Commissione non solleva obiezioni sulla loro compatibilità.

La Commissione ha pertanto deciso:

- che l'aiuto concesso ai progetti nn. 1 e 3 non richiedeva una notifica preventiva, in quanto è inferiore alle soglie applicabili alle notifiche dei singoli aiuti di R & S;
- di non sollevare obiezioni per quanto riguarda gli aiuti concessi ai progetti nn. 10, 11, 12 e 13;
- di non adottare decisioni ai sensi degli articoli 87 e 88 del trattato CE per quanto riguarda il progetto n. 6, in quanto esso rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 296 (ex articolo 223) del trattato CE in materia di difesa militare;
- di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE riguardo agli aiuti concessi ai progetti nn. 2, 4, 5, 7, 8 e 9 — o loro parti — per quanto concerne sia le fasi della ricerca che l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.

La Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE, invita l'Italia ad inviare osservazioni e a fornire qualsiasi informazione utile ai fini della valutazione della misura e in particolare della definizione della fase della ricerca in cui si colloca, entro un mese dalla data di ricezione della presente. Invita inoltre le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sul fatto che l'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può essere oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà infine l'Autorità di Vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare le loro osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.

⁽³²⁾ Vedi la «Valutazione».

Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty

Cases where the Commission raises no objections

(2004/C 16/03)

(Text with EEA relevance)

Date of adoption of the decision: 29.10.2003

Member State: Germany

Aid No: N 116/03

Title: Research project 'Lithography methods for nanoelectronic components'

Objective: Promotion of R & D in the lithography field

Legal basis: Haushaltsgesetz Sektion 30 Kapitel 6 (Einzelplan), für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit Fachtitel Elektronik (68317) finanziert

Budget: EUR 104 million over four years

Aid intensity or amount: Intensities vary according to the different sub-projects. The total aid intensity of 36 %, will not be exceeded even if bonuses are granted in individual cases.

The aid intensity is increased by:

— 10 percentage points, as the aid is to be given to SMEs;

— 10 percentage points, as the aid is to be given to enterprises in assisted Areas 87 (3) (a);

— 10 percentage points, as the aid is to be given to projects carried out in the framework of true crossboundary co-operation involving at least two independent partners from different Member States and/or in the framework of true co-operation between companies and public research establishments.

Altogether, including top-ups, not exceeding 75 % for industrial research and 50 % for precompetitive development

Duration: Four years from Commission's approval

Other information: Background N 388/02

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 12.12.2003

Member State: Spain

Aid No: N 168/03

Title: Modification of scheme N 633/2000 — Aid for training

Objective: Training aid

Legal basis: Orden de 14 de enero de 2000 por la que se aprueban las bases reguladoras que han de regir las subvenciones relativas a las acciones de formación ocupacional y a fines de carácter ocupacional que promueve la Dirección General de Ocupación del Departamento de Trabajo de la Generalitat de Cataluña

Budget: EUR 18 684 641

Aid intensity or amount: For large enterprises: 50 % for general training and 25 % for specific training. For SMEs: 35 % for specific training and 70 % for general training

Duration: To 31 December 2006

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 6.10.2003

Member State: United Kingdom (Wales)

Aid No: N 281/03

Title: Rescue and restructuring aid scheme for Wales

Objective: Rescue and restructuring — All sectors except steel, agriculture, aquaculture and fisheries

Legal basis: Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)

Budget: GBP 7 million per year (around EUR 10,1 million)

Aid intensity or amount: Up to EUR 10 million per beneficiary

Duration: Until the end of 2009

Other information: Annual report

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 10.12.2003

Member State: United Kingdom

Aid No: N 282/03

Title: Cumbria Breedband Project ACCESS

Objective: The project seeks to ensure the provision of high-speed broadband services within a rural and remote area in the UK

Legal basis: 5(1) of the 'Regions Development Agency Act 1998'

Duration: 3 years, possible extension of a maximum period of 2 years

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 12.11.2003

Member State: Germany

Aid No: N 296/03

Title: Liquidity Fund II Berlin

Objective: The scheme provides restructuring loans for SMEs in difficulty

Legal basis: Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

Budget: Overall budget EUR 25 million

Aid intensity or amount: In general up to EUR 1 million per beneficiary, in well-founded exceptional cases up to EUR 2,5 million per beneficiary

Duration: Until 30 September 2013

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 1.12.2003

Member State: France (Overseas departments)

Aid No: N 422/03

Title: FIRM — Martinique

Objective: Regional aid

Legal basis: Docup Martinique 2000-2006 + appel d'offres + mandat de gestion

Budget: EUR 12 300 000 of which EUR 7,316 million supplied by the Regional Council

Aid intensity or amount: Partly operating aid, otherwise venture capital; the benefit can be put at 5 % NGE

Duration: To 31 December 2006

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 11.11.2003

Member State: France

Aid No: N 442/03

Title: Matra/Romorantin, Training Aid

Objective: Training aid in the motor vehicle sector

Legal basis: Ad hoc aid

Budget: EUR 5,003 million

Aid intensity or amount: EUR 1,407 million

Duration: 2003

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 10.12.2003

Member State: Italy

Aid No: N 717/02

Title: Excise tax reduction for biofuels

Objective: Environmental aid

Legal basis: Legge finanziaria 2001

Aid intensity or amount: EUR 12 911 000 annually without VAT

Duration: 3 years

Other information: Italy committed itself to monitor annually the production cost and modify the scheme accordingly if overcompensation occurs

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 10.12.2003

Member State: France [Region eligible under Article 87(3)(a)]

Aid No: N 96a/03

Title: Overseas Programme Law — Title I: Measures to promote employment

Objective:

Regional aid:

1. Exemption from employers' social security contributions
2. Support for recruitment of young graduates
3. Contract for access to employment

Legal basis: Loi de programmation pour l'Outre Mer

Budget: Measure 1: EUR 37 200 000 per year. Measure 2: EUR 1 752 000 in 2003, EUR 2 628 000 in 2004, 3 504 000 EUR in 2005. Measure 3: 35 388 687 EUR in 2003

Aid intensity or amount: Operating aid

Duration: 15 years — approval until end-2006

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 11.11.2003

Member State: France

Aid No: N 96b/03

Title: Programme Law for the Overseas Territories — Title II: tax aid for investment

Objective: Regional development. Comments: Investment and operating aid

Legal basis: Articles 199 *undecies* A et B, 217 *bis* modifié, 217 *undecies* du Code Général des Impôts

Budget: EUR 171 000 000. Comments: This amount corresponds to the additional costs incurred as a result of the amendments to the existing provisions

Aid intensity or amount: Article 199 *undecies* B: 50-70 %, Article 217 *undecies*: 33,33 %

Duration: 15 years — approved until end 2006

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 27.2.2002

Member State: Netherlands

Aid No: NN 35/02

Title: Government insurance scheme against the risks of war for the aviation sector.

Objective: Establishment for airlines and other aviation sector enterprises established in the Netherlands of insurance cover similar to that existing before 11 September 2001 relating to risks of war and terrorism

Legal basis:

— Verzekeringsovereenkomst luchtvaartuigen op basis van artikel 4 van de Zee- en luchtverzekeringwet van 1939

— Garantieovereenkomst tussen de staat en dienstenleveranciers in de luchtvaartsector

Budget: State-issued insurance

Duration: From 24 September 2001 to 24 October 2001 initially

Other information: Amended scheme renewed for the period from 24 October 2001 to 31 December, notified in the context of this aid

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Authorisation for State aid pursuant to Articles 87 and 88 of the EC Treaty**Cases where the Commission raises no objections**

(2004/C 16/04)

(Text with EEA relevance)

Date of adoption of the decision: 16.12.2003**Member State:** United Kingdom**Aid No:** N 464/03**Title:** Company Neutral revenue Support Scheme (CNRS)**Objective:** Support of the movement of intermodal containers by rail**Legal basis:** Transport Act 2000, Section 211**Budget:** EUR 32 million in 2004/05, EUR 33 million in 2005/06; EUR 34 million in 2006/07**Duration:** 3 years

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date of adoption of the decision: 10.12.2003**Member State:** France**Aid No:** N 84/03**Title:** Aid from ADEME for research and development**Objective:** Financing of R&D projects concerning energy, pollution, waste management and sound prevention**Legal basis:** Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»**Budget:** Between EUR 50 million to EUR 60 million a year**Aid intensity or amount:**

— 100 % for R&D projects by non-profit public research institutes,

— 50 % for industrial research projects and 25 % for pre-competitive development activities

Bonuses for SMEs (10 percentage points), projects in assisted regions (10 percentage points in (a) regions and 5 percentage points in (b) regions) and projects involving cross-border collaboration

Duration: Until 31 December 2005**Other information:** France undertakes to submit an annual report

The authentic text(s) of the decision, from which all confidential information has been removed, can be found at

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Information communicated by Member States regarding state aid granted under Commission Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to training aid

(2004/C 16/05)

(Text with EEA relevance)

Aid No: XT 21/03

Member State: Italy

Region: Veneto

Title of aid scheme or name of the company receiving an individual aid: Law 236/93, Article 9. Executive Decree (Decreto Dirigenziale) of the Ministry of Labour and Social Policy of 21 December 2001 on the financing of company, regional or sectoral training plans. Resources

Legal basis: DGR n. 1726 del 28.6.2002 e DGR n. 354 del 14.2.2003. The announcement approved under DGR 1726/2002 stipulated that projects must be submitted in accordance with the *de minimis* rules as laid down in Commission Regulation (EC) No 69/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to *de minimis* aid (OJ L 10, 13.1.2001, p. 30).

Only those sectors not covered by the *de minimis* arrangements (laid down in Article 1(a), (b) and (c) of Regulation (EC) No 69/2001, as well as transport, agriculture, fisheries and aquaculture) were covered by the arrangements laid down in Commission Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to training aid (OJ L 10, 13.1.2001, p. 30).

Applicants had to state clearly when submitting projects, which would otherwise have been rejected, which of the cases listed in Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January 2001 covered the project and the relevant percentages of part-financing to be applied. Projects that differed from the definitions in Article 4 would not have been regarded as eligible on the grounds of inadequate part-financing

Annual expenditure planned under the scheme or overall amount of individual aid granted to the company: EUR 9 370 593,98, excluding private-sector contribution (also includes the contribution under the arrangements laid down in Regulation (EC) No 69/2001)

Maximum aid intensity: In accordance with Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January 2001.

Applicants clearly stated when submitting projects, which would otherwise have been rejected, which of the cases listed in Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001 of 12 January

2001 covered the project and the relevant percentages of part-financing to be applied. Projects that differed from the definitions in Article 4 were not regarded as eligible on the grounds of inadequate part-financing.

The maximum public-sector financing percentages laid down by DGR 1726/2002 are as follows:

	Maximum public financing	Specific training	General training
Large enterprises	(a) not in a priority area	25 %	50 %
	(b) in Article 87(3)(c) priority area	30 %	55 %
SMEs	(c) not in a priority area	35 %	70 %
	(d) in Article 87(3)(c) priority area	40 %	75 %

NB. The percentages referred to above are increased by 10 percentage points for training for disadvantaged workers (as defined in Regulation (EC) No 68/2001)

Each training project must relate to only one of the categories referred to above in paragraphs (a) to (d).

Pursuant to Regulation (EC) No 68/2001, the various types of measure provided for are subdivided as follows:

1. Specific training. Training involving tuition directly and principally applicable to the employee's present or future position in the assisted firm but providing qualifications which are not or only to a limited extent transferable to other firms or fields of work.
2. General training. General training involves training which is not applicable only or principally to the employee's present or future position in the assisted firm but which provides qualifications that are largely transferable to other firms or fields of work and thereby substantially improve the employability of the employee. Training is considered general if, for example:

— it is jointly organised by different independent enterprises or if employees of other enterprises may avail themselves of the training;

— it is recognised, certified or validated by public authorities or bodies or by other bodies or institutions on which a Member State or the Community has conferred the necessary powers.

All projects must relate to only one of the categories of training referred to above in points 1 and 2; the characteristics of the training module selected should also be clearly shown

Date of implementation: 14 February 2003

Duration of scheme or individual aid award: 31 March 2004

Objective of aid: The aid is intended for continuing training projects put forward by firms on the basis of contractual agreements. The training projects concern workers employed by firms subject to the contribution laid down in Law No 160/1975, as amended by Article 25 of Framework Law No 845/1978 on vocational training and subsequent amendments

Economic sector(s) concerned: Sectors not covered by the *de minimis* arrangements laid down in Article 1(a), (b) and (c) of Regulation (EC) No 69/2001, as well as transport, agriculture, fisheries and aquaculture

Name and address of granting authority:

Regione del Veneto
Giunta regionale
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Aid No: XT 32/03

Member State: Portugal

Region: Portugal (Mainland)

Title of aid scheme or name of the company receiving an individual aid: Vocational training (Operational programme for agriculture and rural development — CSF III)

Legal basis: Portaria n.º 547/2003, publicada no Diário da República, II série, de 14.5.2003

Annual expenditure planned under the scheme or overall amount of individual aid granted to the company:
EUR 1 000 000

Maximum aid intensity:

Specific training:

Large enterprises — 25 % + bonuses (Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001)

SMEs — 35 % + bonuses (Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001)

General training:

Large enterprises — 50 % + bonuses (Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001)

SMEs — 70 % + bonuses (Article 4 of Regulation (EC) No 68/2001)

Date of implementation: May 2003 — Publication of above scheme in Official Gazette

Duration of scheme or individual aid award: Period covered by CSF III

Objective of aid: To improve the skills and qualifications of those working in agriculture

Economic sector(s) concerned: Agriculture and rural development. Framework laid down in Council Regulation (EC) No 1257/99 of 17 May 1999

Name and address of granting authority:

Gestor do PO Agricultura e Desenvolvimento Rural
Praça do Comércio
PT-1149-010 Lisboa

Other information: Aid granted to profit-making undertakings in their capacity as beneficiary undertakings; aid exceeding EUR 100 000 over a three-year period

Information communicated by Member States regarding State aid granted under Commission Regulation (EC) No 70/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to State aid to small and medium-sized enterprises

(2004/C 16/06)

(Text with EEA relevance)

Aid No: XS 46/03

Member State: Italy

Region: Veneto

Title of aid scheme or name of the company receiving an individual aid: Financial assistance towards the costs of consultancy, technical assistance and specific staff training for adapting business systems to quality standards and requirements

Legal basis: Art. 4 della legge regionale del Veneto n. 3 del 28.1.1997, in Bollettino ufficiale della Regione Veneto n. 9 del 1997

Annual expenditure planned under the scheme or overall amount of individual aid granted to the company: EUR 4 423 500

Maximum aid intensity: 50 % of the costs of services provided by outside consultancies, with a maximum grant of EUR 15 000 for each project

Date of implementation: Earliest date from which the aid may be granted: 5 December 2002

Duration of scheme or individual aid award: Deadline for the granting of aid: 31 December 2002. Indicative date planned for payment of the last instalment: 31 December 2004

Objective of aid: To support the introduction of business quality systems in SMEs based in the Veneto Region

Economic sector(s) concerned: All sectors, except for:

- activities linked to the production, processing or marketing of products listed in Annex I to the Treaty;
- export-related activities;
- coal and steel industry;
- synthetic fibres;
- motor vehicle industry;
- transport (with the exception of Italian Statistical Office (ISTAT) Codes 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632 and 6321);
- shipbuilding;
- fisheries;

— commerce, tourism and services covered by Veneto Regional Act No 16 of 10 April 1998 (Veneto Official Gazette No 33/1998) on regional assistance for quality and innovation in commerce, tourism and services

Name and address of granting authority:

Regione Veneto
Giunta regionale
Palazzo Balbi
Dorsoduro 3901
I-30100 Venezia

Other information: Investments in excess of EUR 1,5 million are not eligible.

The aid scheme does not apply to export-related activities, i.e. aid directly linked to the quantities exported, to the establishment and operation of a distribution network or to other current expenditure linked to the export activity, and aid contingent upon the use of domestic over imported goods.

Only expenditure incurred since the date on which the aid application was submitted is eligible.

The aid is granted following a technical, economic and financial assessment aimed at checking:

- the innovative and original nature of the know-how to be acquired;
- the value of that know-how to innovative products and processes that increase competitiveness and encourage development;
- the relevance to programme implementation of the costs listed;
- the feasibility of the results projected by the proposer

Only consultancy services that are not continuous or regular, or connected with the normal operating expenses of the firm are eligible for aid.

A further precondition for the aid grant is that the investment must be financed by a bank which has checked the firm's creditworthiness and development prospects

Aid No: XS 97/01

Member State: Italy

Region: Sicily

Title of aid scheme or name of the company receiving an individual aid: Investment aid for SMEs in the distributive trades

Legal basis: Art. 60 della L.R. 23.12.2000 n. 32 e art. 113 della L.R. 3.5.2001 n. 6

Annual expenditure planned under the scheme or overall amount of individual aid granted to the company: ITL 5 000 million (2001)

Maximum aid intensity: 35 % net grant equivalent + 15 % gross grant equivalent

Date of implementation: After conclusion of the agreement with each beneficiary, to be identified following publication of a call for applications

Duration of scheme or individual aid award: Up to 2006

Objective of aid: Facilitating access to credit for SMEs

Economic sector(s) concerned: Distributive trades

Name and address of granting authority:

Assessorato regionale Cooperazione, commercio,
artigianato e pesca
Via degli Emiri n. 43
Palermo

Other information: The aid takes the form of:

- (a) subsidised loans;
- (b) grants towards lease payments;
- (c) grants for interest relief on loans contracted with credit institutions;
- (d) capital grants in respect of the investments covered by points (a), (b) and (c) above

Aid No: XS 99/01

Member State: Italy

Region: Sicily

Title of aid scheme or name of the company receiving an individual aid: Investment aid to small and medium-sized craft enterprises

Legal basis: Art. 48 L.R. 23.12.2000 n. 32 con modificazioni ed integrazioni apportate dall'art. 111, commi 1 e 2 della L.R. 3.5.2001 n. 6

Maximum aid intensity: 35 % nge + 15 % gge for small and medium-sized enterprises

Date of implementation: After conclusion of the agreement with each beneficiary, to be identified following publication of a call for applications

Duration of scheme or individual aid award: Up to 2006

Objective of aid: Helping small and medium-sized craft enterprises to set up new workshops or restructure or extend existing workshops

Economic sector(s) concerned: Craft enterprises not engaged in the processing and marketing of agricultural products or the production, processing and marketing of fishery and/or aquaculture products, and not involved in the transport, steel, ship-building, synthetic fibres or motor vehicle industries

Name and address of granting authority:

Assessorato regionale Cooperazione, commercio,
artigianato e pesca
Via degli Emiri n. 43
Palermo

Other information: The aid may be granted in one of the following two forms:

- either as capital grants, subsidised loans, or grants for interest relief or towards lease payments;
- or as a combination of capital grants plus subsidised loans or capital grants plus grants for interest relief or towards lease payments

Notice concerning the anti-dumping measures in force in respect of imports into the Community of hardboard originating, *inter alia*, in Poland: modification of the name of a company with an individual duty rate from which an undertaking was accepted

(2004/C 16/07)

Imports of hardboard originating, *inter alia*, in Poland are subject to definitive anti-dumping duties, imposed by Council Regulation (EC) No 194/1999 ⁽¹⁾ as amended by Council Regulation (EC) No 1899/2001 ⁽²⁾.

An undertaking was accepted by Commission Decision 1999/71/EC ⁽³⁾ as amended by Commission Decision 2001/707/EC ⁽⁴⁾ from Alpex-Karlino SA, a Polish company, whose exports to the Community of hardboard are subject to an individual anti-dumping duty rate of 22,4 % by the aforementioned Regulation.

The company has informed the Commission that it has changed its name into Plyty-Karlino SA. The company has asked the Commission to confirm that the change of name does not affect the right of the company to benefit from the individual duty rate applied to the company under its previous name of Alpex-Karlino SA nor the right to benefit from the undertaking given by the company, in respect of product types covered by the undertaking, under its previous name.

The Commission has examined the information supplied, which demonstrates that all the company's activities linked to the manufacturing, sales and exports of hardboard are unaffected by the change of name. The Commission therefore concludes that the change of name in no way affects the findings of Council Regulation (EC) No 194/1999 and Commission Decision 1999/71/EC. In view of the absence of any substantive change of circumstances, the reference to Alpex-Karlino SA should be read as Plyty-Karlino SA in Articles 1(2) and 2(3) of Council Regulation (EC) No 194/1999 and in Article 1(1) of Commission Decision 1999/71/EC.

The Taric additional codes 8479 and 8511 previously attributed to Alpex-Karlino SA shall be replaced by the Taric additional code A 501 attributed to Plyty-Karlino SA (ex: Alpex-Karlino SA).

⁽¹⁾ OJ L 22, 29.1.1999, p. 16.

⁽²⁾ OJ L 261, 29.9.2001, p. 1.

⁽³⁾ OJ L 22, 29.1.1999, p. 71.

⁽⁴⁾ OJ L 261, 29.9.2001, p. 65.

Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licences pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 ⁽¹⁾ on licensing of air carriers ⁽²⁾

(2004/C 16/08)

(Text with EEA relevance)

AUSTRIA

Operating licences granted

Category A: Operating licences without the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mbH	Eduard-Bodem-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Passengers, mail, cargo	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Passengers, mail, cargo	28.11.2003

Category B: Operating licences including the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Passengers, mail, cargo	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Passengers, mail, cargo	4.12.2003

Operating licences revoked

Category B: Operating licences including the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Passengers, mail, cargo	9.10.2003

⁽¹⁾ OJ L 240, 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Communicated to the European Commission before 31.12.2003.

Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licences pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 ⁽¹⁾ on licensing of air carriers ⁽²⁾

(2004/C 16/09)

(Text with EEA relevance)

SPAIN

Operating licences granted

Category A: Operating licences without the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Passengers, mail, cargo	15.10.2003

⁽¹⁾ OJ L 240, 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Communicated to the European Commission before 31.12.2003.

Publication of decisions by Member States to grant or revoke operating licences pursuant to Article 13(4) of Regulation (EEC) No 2407/92 ⁽¹⁾ on licensing of air carriers ⁽²⁾

(2004/C 16/10)

(Text with EEA relevance)

GERMANY

Operating licences granted

Category A: Operating licences without the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
BONAIR Business Charter GmbH (previously: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (previously: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Passengers, mail, cargo	16.10.2002

⁽¹⁾ OJ L 240, 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Communicated to the European Commission before 31.12.2003.

Category B: Operating licences including the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (previously: Augusta Air Luftfahrtunter- nehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Passengers, mail, cargo	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Passengers, mail, cargo	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (previously: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (previously: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Passengers, mail, cargo	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (previously: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Passengers, mail, cargo	10.10.2003

Change of name of license holder*Category A: Operating licences without the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92*

New name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
Hapag-Lloyd Express GmbH (previously: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (previously: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Passengers, mail, cargo	2.5.2003

Expiry of licence*Category B: Operating licences including the restriction of Article 5(7)(a) of Regulation (EEC) No 2407/92*

Name of air carrier	Address of air carrier	Permitted to carry	Decision effective since
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Passengers, mail, cargo	8.10.2003

Non-opposition to a notified concentration**(Case COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

(Text with EEA relevance)

On 19 December 2003, the Commission decided not to oppose the above notified concentration and to declare it compatible with the common market. This decision is based on Article 6(1)(b) of Council Regulation (EEC) No 4064/89. The full text of the decision is only available in English and will be made public after it is cleared of any business secrets it may contain. It will be available:

- as a paper version through the sales offices of the Office for Official Publications of the European Communities (see list on the last page),
- in electronic form in the 'CEN' version of the CELEX database, under document No 303M3296. CELEX is the computerised documentation system of European Community law.

For more information concerning subscriptions please contact:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations,
2, rue Mercier,
L-2985 Luxembourg,
Tel. (352) 29 29 427 18, fax (352) 29 29 427 09.

Non-opposition to a notified concentration**(Case COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

(Text with EEA relevance)

On 16 December 2003 the Commission decided not to oppose the above notified concentration and to declare it compatible with the common market. This decision is based on Article 6(1)(b) of Council Regulation (EEC) No 4064/89. The full text of the decision is only available in German and will be made public after it is cleared of any business secrets it may contain. It will be available:

- as a paper version through the sales offices of the Office for Official Publications of the European Communities (see list on the last page),
- in electronic form in the 'CDE' version of the CELEX database, under document No 303M3329. CELEX is the computerised documentation system of European Community law.

For more information concerning subscriptions please contact:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations,
2, rue Mercier,
L-2985 Luxembourg,
Tel. (352) 29 29 427 18, fax (352) 29 29 427 09.

III

(Notices)

EUROPEAN PARLIAMENT

Minutes of the session from 6 and 7 November 2002 published in the *Official Journal of the European Union C 16 E*

(2004/C 16/13)

These texts are available on:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

COMMISSION

CANCELLATION OF CALL FOR PROPOSALS

Observatory for EU-AL relations

(2004/C 16/14)

1. **Publication reference:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
 2. **Date of publication:** 11 September 2003
 3. **Programme:** ALA
 4. **Contracting authority:** European Commission
 5. **Other information:** The call for proposals has been cancelled as no proposal is deemed to comply and/or be eligible. A new call for proposals will be launched in 2004.
-