

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	<b>Commission</b>	
2004/C 16/01	Taux de change de l'euro .....	1
2004/C 16/02	Aides d'État — Italie — Aide C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Projets individuels de recherche et de développement — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2 <sup>(1)</sup> .....	2
2004/C 16/03	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection <sup>(1)</sup> .....	22
2004/C 16/04	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection <sup>(1)</sup> .....	25
2004/C 16/05	Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation <sup>(1)</sup> .....	26
2004/C 16/06	Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises <sup>(1)</sup> .....	28
2004/C 16/07	Avis concernant les mesures antidumping en vigueur pour les importations dans la Communauté de panneaux durs originaires, entre autres, de Pologne: modification du nom d'une société à laquelle un taux de droit individuel s'applique et dont un engagement a été accepté .....	30
2004/C 16/08	Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> .....	31
2004/C 16/09	Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> .....	32

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire ( <i>suite</i> )	Page
2004/C 16/10	Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> .....	32
2004/C 16/11	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D) <sup>(1)</sup> .....	34
2004/C 16/12	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf) <sup>(1)</sup> .....	34
<hr/>		
II <i>Actes préparatoires</i>		
.....		
<hr/>		
III <i>Informations</i>		
<b>Parlement européen</b>		
2004/C 16/13	Procès-verbal de la session du 6 et 7 novembre 2002 publiées au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> C 16 E .....	35
<b>Commission</b>		
2004/C 16/14	Annulation d'un appel à propositions — Observatoire des Relations UE-AL .....	36



<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## I

(Communications)

## COMMISSION

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

21 janvier 2004

(2004/C 16/01)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,2607	LVL	lats letton	0,6711
JPY	yen japonais	134,86	MTL	lire maltaise	0,4299
DKK	couronne danoise	7,4472	PLN	zloty polonais	4,7083
GBP	livre sterling	0,69	ROL	leu roumain	41 048
SEK	couronne suédoise	9,1639	SIT	tolar slovène	237,4
CHF	franc suisse	1,5691	SKK	couronne slovaque	40,585
ISK	couronne islandaise	86,95	TRL	lire turque	1 677 660
NOK	couronne norvégienne	8,64	AUD	dollar australien	1,6328
BGN	lev bulgare	1,9558	CAD	dollar canadien	1,6313
CYP	livre chypriote	0,58672	HKD	dollar de Hong Kong	9,7931
CZK	couronne tchèque	32,77	NZD	dollar néo-zélandais	1,8741
EEK	couronne estonienne	15,6466	SGD	dollar de Singapour	2,1428
HUF	forint hongrois	263,85	KRW	won sud-coréen	1 498,22
LTL	litas lituanien	3,4529	ZAR	rand sud-africain	8,9635

(1) Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

## AIDES D'ÉTAT — ITALIE

## Aide C 61/03 (ex NN 42/01) — Legge Aeronautica n. 808/85 — Projets individuels de recherche et de développement

## Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2

(2004/C 16/02)

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

Par la lettre du 1<sup>er</sup> octobre 2003 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffes des Aides d'État  
J-70  
B-1049 Bruxelles  
Télécopieur (32-2) 296 12 42.

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

## RÉSUMÉ

## 1. DESCRIPTION

En Italie, les aides octroyées en faveur de projets individuels de recherche et de développement dans l'industrie aéronautique relèvent d'un régime d'aide existant, les projets en question ayant été autorisés en application d'une loi italienne, la Legge n° 808/85 («Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico»), adoptée le 24 décembre 1985. Ce régime d'aide a été approuvé par la Commission le 14 mai 1986 et a fait par la suite l'objet de mesures utiles, conformément à l'article 88, paragraphe 1, du traité CE.

Dans sa décision de 1986, la Commission a rappelé l'obligation de notifier toutes les aides individuelles dépassant le seuil de 20 millions d'écus, pour ce qui est des dépenses d'investissement, et a renvoyé au point 5.5 de l'encadrement communautaire des aides d'État à la recherche et au développement. En dépit de l'obligation à laquelle elle était tenue, l'Italie n'a pas notifié les projets individuels de R&D qui dépassaient ce seuil.

Suite à une plainte dont la Commission avait été saisie, le gouvernement italien a communiqué à la Commission des informations techniques sur les aides non notifiées (NN) qu'il avait accordé en faveur de 13 projets individuels de R&D dans le secteur aéronautique.

La Commission a constaté que, parmi les 13 projets non notifiés, deux ne dépassaient pas le seuil imposé par l'encadrement applicable aux aides à la recherche et au développement et à partir duquel les aides individuelles doivent être notifiées. Étant donné que le projet n° 1 <sup>(1)</sup> et le projet n° 3 <sup>(2)</sup> ne sont pas soumis à l'obligation de notification, la description qui suit ne porte que sur 11 projets de R&D.

Les 11 projets en question concernent le développement de quatre hélicoptères à usage civil/militaire et de sept avions à voilure fixe. Ils mobilisent d'importantes ressources, tant humaines que financières, et — en fonction du projet considéré — visent à développer soit de nouvelles méthodes de production et de contrôle, soit certaines structures du produit telles que les panneaux de fuselage ou les pales de rotor.

L'objectif ultime est le renforcement de la position concurrentielle du constructeur (Alenia, Aeromacchi ou Agusta), qui est le bénéficiaire de l'aide.

(1) Projet n° 1: développement de technologies destinées à des systèmes de transport aérospatial (habités) pressurisés.

(2) Projet n° 3: A 119 Koala — développement d'un dérivé monoturbiné de l'hélicoptère A 109.

## Description plus détaillée:

— Le projet n° 2: A 109 X (Agusta 1999-2001) consiste à développer de nouvelles technologies pour les versions futures de l'hélicoptère A 109. L'A 109 est un hélicoptère biturbine léger. Le projet A 109 X, mené en coopération avec la société Pratt & Whitney, vise à faire évoluer la famille A 109 en se concentrant en particulier sur:

— le renforcement de la flexibilité opérationnelle de l'aéronef à pleine charge et avec le plein de carburant dans une zone densément peuplée,

— la possibilité de garantir la pleine fiabilité avec un poids au décollage pouvant atteindre 3 100 kg,

— la réalisation de structures à l'aide de matériaux novateurs et de techniques modulaires,

— la mise en valeur des capacités de niche d'Agusta à travers le développement de la mécanique de précision et des technologies métallurgiques pour obtenir des systèmes de transmission et de réduction du mouvement de très haute puissance à poids limité.

— Le projet n° 4: A 109 D/E/F (Agusta 1996-1998) consiste à développer des versions de l'hélicoptère A 109 spécifiques à certains systèmes de propulsion et susceptibles de satisfaire aux performances de plus en plus sévères requises en matière de sécurité, de performances de vol et d'impact environnemental. L'A 109 est un hélicoptère biturbine léger. Les versions D, E et F de l'A 109 correspondent respectivement aux versions motorisées par les sociétés Allison Gas Turbine, Pratt & Whitney et Turbomeca. Les développements de ces versions respectives sont menés chacun en coopération avec le motoriste concerné.

— Le projet n° 5: MD 95 (Alenia 1996-1999) vise au développement et à l'introduction de nouveaux procédés et concepts de production automatisée de grands sous-ensembles structuraux pour avion. Le projet comprend également la validation des procédés et concepts développés sur le site de l'usine de Nola de la société Alenia, pour la construction des panneaux de fuselage du MD 95. Le MD 95 est un avion de ligne civil de 100 places, initialement conçu par la société McDonnell Douglas, depuis rachetée par la société Boeing. Le MD 95, mis en service en octobre 1999, a depuis été rebaptisé Boeing B 717. Il est toujours en cours de fabrication et est en concurrence, sur le marché des avions de 100 places, avec l'A 318 d'Airbus.

Le projet entrepris par la société Alenia vise tout particulièrement à:

— spécialiser et potentialiser le savoir-faire de l'entreprise dans les méthodologies de conception et les technologies de fabrication et d'assemblage de sous-systèmes structuraux aéronautiques,

— rechercher des niveaux d'efficacité des processus de production permettant de réduire les coûts de réalisation de sous-systèmes complexes.

D'après les autorités italiennes, les activités de R&D relatives aux projets A 109 X, A 109 D/E/F et MD 95 comprennent chacune deux tâches de recherche industrielle et trois tâches de développement préconcurrentiel.

— Le projet n° 6: [...] (\*).

— Le projet n° 7: Sections avant et arrière du MD 11 (Alenia 1996-1997) vise au développement et à l'introduction de nouveaux procédés et concepts de production automatisée de sections d'avion particulièrement délicates: la section avant et la section arrière. Le projet comprend également la validation des procédés et concepts développés pour la construction de ces sections pour un avion de ligne de grande dimension: le MD 11. Le MD 11 est un avion de ligne civil long courrier de 300 à 400 places initialement conçu par la société McDonnell Douglas, rachetée depuis par Boeing. Le MD 11, dont le premier vol a eu lieu en janvier 1990, a été produit par Boeing jusqu'en février 2001. D'après les autorités italiennes, les 4 tâches comprises dans le projet relèvent du développement préconcurrentiel.

— Le projet n° 8: DO 328 Extended Capacity (EC) (Aermacchi 1995-1997) marque la participation de la société Aermacchi au développement du projet de version étendue de l'avion de transport régional DO 328 de la société Dornier. Le DO 328 est un avion de 32 places équipé de deux turbopropulseurs et conçu par la société Dornier avant son rachat par Fairchild Aircraft. Le DO 328 a été produit en une centaine d'exemplaires. Selon les informations que la Commission a en sa possession, la version étendue du DO 328 devait permettre le transport de 40 à 50 passagers. Le projet semble ne s'être jamais concrétisé, la société Fairchild-Dornier ayant préféré se concentrer sur la version réacteur du DO 328, le DO 328 JET, livré en 1999.

(\*) Secret d'affaires.

— Le projet n° 9: DO 328 Panneaux de fuselage (Aermacchi 1993-1999) vise à développer, conjointement avec la société Dornier, des concepts innovants pour obtenir des éléments modulaires de diverses dimensions longitudinales, servant de base pour la réalisation de fuselages de diverses longueurs, tout en réduisant les coûts de fabrication de ces fuselages. Le projet a été mené en prenant pour base d'expérimentation l'avion de transport régional DO 328 de la société Dornier. Le DO 328 est un avion de 32 places équipé de deux turbopropulseurs et conçu par la société Dornier avant son rachat par Fairchild Aircraft. Le DO 328 a été produit en une centaine d'exemplaires.

D'après les autorités italiennes, les activités de R&D relatives aux projets DO 328 (panneaux de fuselage) et DO 328 EC comprennent chacune une tâche de recherche industrielle et deux à trois tâches de développement préconcurrentiel.

— Le projet n° 10: DO 328 (Aermacchi 1990-1991) marque la participation de la société Aermacchi au développement du programme d'avion de transport régional DO 328 de la société Dornier. Le DO 328 est un avion de 32 places équipé de deux turbopropulseurs et conçu par la société Dornier avant son rachat par Fairchild Aircraft. Le DO 328 a été produit en une centaine d'exemplaires. La participation d'Aermacchi au programme concerne principalement le fuselage de l'aéronef. Le projet de R&D comprend plusieurs types d'activités, depuis les études de définition numériques jusqu'à la construction des premières éprouvettes de fuselage et à leur validation.

— Le projet n° 11: Aileron d'extrémité du MD 11 [Aeritalia <sup>(3)</sup> 1987-1989] concerne le développement de méthodes de calcul et de caractérisation de nouveaux matériaux à haute rigidité ainsi que la mise au point de procédés de polymérisation avancés pour applications aéronautiques, et l'application de l'ensemble de ces technologies à la mise au point d'une structure de réduction de la turbulence générée par l'extrémité des ailes du MD 11. Le MD 11 est un avion de ligne civil long courrier de 300 à 400 places initialement conçu par la société McDonnell Douglas, rachetée depuis par Boeing. Le MD 11, dont le premier vol a eu lieu en janvier 1990, a été produit par Boeing jusqu'en février 2001. Le projet de R&D comprend plusieurs types d'activités, depuis les études de définition numériques jusqu'à la construction des premières éprouvettes d'aileron et à leur validation.

— Le projet n° 12: ATR 72 (Aeritalia 1987-1992) concerne le développement de technologies applicables au segment des aéronefs de transport régional. Son application principale est la participation de la société bénéficiaire au programme ATR 72, avec la société française Aérospatiale. Pour l'ensemble de ses tâches, le projet comprend des développements de nature théorique et numérique, puis des applications expérimentales incluant parfois la construction de démonstrateurs.

— Le projet n° 13: EH 101 (Agusta 1988-1997) est un hélicoptère lourd développé de manière conjointe par les sociétés GKN Westland et Agusta. Il existe en version civile (il s'agit alors essentiellement d'un hélicoptère de transport) ainsi qu'en version militaire. Ce projet concerne le développement, [...], des premiers démonstrateurs de l'hélicoptère. Ces prototypes doivent faire la démonstration de la capacité de l'aéronef à assumer trois missions: [...], la deuxième relative au transport de passagers civils et la troisième relative au transport de biens et aux secours. Le projet de R&D comprend plusieurs types d'activités, depuis les études de modélisation numériques de l'aéronef et de caractérisation des matériaux le composant, jusqu'à la construction des premiers prototypes de l'hélicoptère et leurs premiers essais en vol.

## 2. ÉVALUATION DES AIDES

### 2.1. Évaluation au regard de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE

La Commission estime que les aides accordées en faveur des 11 projets de R&D sont illégales puisque l'Italie, en octroyant ces aides avant leur notification, n'a pas respecté les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

### 2.2. Existence d'une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE

Les projets de R&D non notifiés, qui relèvent du régime d'aide relatif au développement et à la compétitivité de l'industrie aéronautique (Legge n° 808/85), ont bénéficié de ressources publiques sous forme de prêts remboursables consentis par l'État. Les mesures sont sélectives, car elles visent à renforcer la position concurrentielle des trois plus grands groupes du marché italien: Alenia (groupe Finmeccanica), Aermacchi et Agusta.

Pour les raisons exposées ci-dessus, les programmes de R&D italiens sont susceptibles d'avoir pour effet de fausser les conditions de la concurrence dans le marché commun.

Les ressources mobilisées pour ces projets de R&D constituent, par conséquent, une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

L'évaluation des mesures en cause au regard de l'encadrement communautaire des aides d'État à la recherche et au développement — et compte tenu des stades de la recherche auxquels ces projets se situent et de l'effet d'incitation des aides — a mené aux conclusions suivantes.

<sup>(3)</sup> Devenue depuis lors Alenia Aerospazio.

Projets ayant fait l'objet de décisions (*delibera*) antérieures à février 1996 (projets n° 10, 11, 12, 13)

En se fondant sur les dispositions de l'encadrement communautaire de 1986 sur les aides d'État à la recherche et au développement, la Commission estime que les aides accordées en faveur des projets n° 10, 11, 12 et 13 sont compatibles avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

Projet n° 6 — [...] hélicoptère militaire

Étant donné que le produit relève de la liste prévue à l'article 296, paragraphes 1 et 2, du traité CE, la Commission n'a pas procédé à l'évaluation de la mesure dans le cadre de la présente procédure.

Projets ayant fait l'objet de décisions (*delibera*) postérieures à février 1996 (projets n° 2, 4, 5, 7, 8, 9)

La Commission émet des doutes quant à la compatibilité des projets n° 2, 4, 5, 7, 8 et 9 — ou de certaines parties de ces projets — avec l'encadrement communautaire des aides d'État à la recherche et au développement actuellement en vigueur.

En considérant le détail de chaque projet spécifique de R&D, la Commission émet des doutes quant à la compatibilité des aspects suivants:

#### 1. Stades de la recherche

La Commission émet des doutes quant au fait que l'ensemble des activités des tâches 1 et 2 du projet n° 5 (MD 95) puissent être considérées comme des activités de recherche industrielle au sens de l'encadrement.

La Commission émet des doutes quant au fait que l'ensemble des activités des tâches 3, 4 et 5 des projets n° 2 (A 109 X), 4 (A 109 D/E/F) et 5 (MD 95), des tâches 1, 3 et 4 du projet n° 7 (MD 11), et des tâches 2, 3 et 4 (nouvelle dénomination) des projets n° 8 (DO 328) et 9 (DO 328 EC) puissent être considérées comme des activités de développement préconcurrentielles au sens de l'encadrement.

#### 2. Effet d'incitation

La Commission émet également des doutes quant à l'effet d'incitation des aides en faveur des projets n° 2, 4, 5, 7, 8 et 9.

La Commission a, par conséquent, décidé

— que les aides octroyées en faveur des projets n° 1 et 3 n'avaient pas besoin d'être préalablement notifiées, dans la mesure où elles n'atteignent pas les seuils à partir desquels les aides individuelles à la R&D doivent être notifiées;

— qu'elle ne soulèverait pas d'objections à l'égard des aides en faveur des projets n° 10, 11, 12 et 13;

— qu'elle ne prendrait pas de décision en vertu des articles 87 et 88 du traité CE à l'égard du projet n° 6;

— qu'elle engagerait la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'égard des projets n° 2, 4, 5, 7, 8 et 9 — ou de certaines parties de ces projets — pour ce qui est des stades de la recherche auxquels ils se situent et de l'effet d'incitation des aides.

#### TEXTE DE LA LETTRE

«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<sup>(4)</sup>. 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<sup>(5)</sup>. 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»<sup>(6)</sup>], le autorità italiane, mediante lettera del 27.3.1996 (A/32247) hanno accettato le opportune misure riguardanti le nuove soglie per la notifica.

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

<sup>(5)</sup> GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

<sup>(6)</sup> 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<sup>(13)</sup> 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

<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup> e il progetto n. 3<sup>(15)</sup> 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 mozzini 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 mozzino 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.

<sup>(14)</sup> Progetto n. 1: [...].

<sup>(15)</sup> 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 rientrano nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrano 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 rientrano nella ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina R & S e che i compiti 3, 4 e 5 rientrano 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 <sup>(16)</sup> 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) <sup>(17)</sup>. 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 <sup>(18)</sup>]. Tale calcolo consiste nel sommare per ciascun anno della durata del prestito

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

<sup>(17)</sup> 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.

<sup>(18)</sup> 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 <sup>(19)</sup>.

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 precompetenziale 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 <sup>(20)</sup>.

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.

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

<sup>(20)</sup> 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 <sup>(21)</sup>.

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.

<sup>(21)</sup> 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 <sup>(22)</sup>. Conformemente alla pratica standard e alla dottrina della Commissione <sup>(23)</sup>, 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 <sup>(24)</sup>.

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 <sup>(1)</sup>
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

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

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

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

<sup>(24)</sup> 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<sup>(25)</sup>. Pertanto, la loro valutazione si basa sulla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla R & S in vigore all'epoca<sup>(26)</sup> (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:

<sup>(25)</sup> 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.

<sup>(26)</sup> GU C 83 dell'11.4.1986, pag. 2.

<sup>(27)</sup> 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 [...] %<sup>(28)</sup> — 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<sup>(29)</sup>]

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.

<sup>(28)</sup> Media tra la ricerca industriale e lo sviluppo precompetitivo.

<sup>(29)</sup> 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<sup>(30)</sup>, l'altissimo numero di risorse umane mobilitate per questo progetto<sup>(31)</sup>, 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.

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

<sup>(31)</sup> 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 <sup>(32)</sup> 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.».

<sup>(32)</sup> Vedi la «Valutazione».

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE****Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(2004/C 16/03)

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

**Date d'adoption de la décision:** 29.10.2003**État membre:** Allemagne**Numéro de l'aide:** N 116/03**Titre:** Projet de recherche «Techniques lithographiques pour composants nanoélectriques»**Objectif:** Promotion de la R & D dans le domaine de la lithographie**Base juridique:** Haushaltsgesetz Sektion 30 Kapitel 6 (Einzelplan), für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit Fachtitel Elektronik (68317) finanziert**Budget:** 104 millions d'euros sur 4 ans**Intensité ou montant de l'aide:** Les intensités varient selon les sous-projets. L'intensité totale de 36 % ne peut être dépassée même si des majorations sont accordées dans certains cas.

L'intensité d'aide est majorée de:

- 10 points de pourcentage si l'aide est destinée à des PME;
- 10 points de pourcentage si l'aide est destinée à des entreprises situées dans des régions relevant de l'article 87, paragraphe 3, point a);
- 10 points de pourcentage si l'aide est accordée en faveur de projets réalisés dans le cadre d'une collaboration transfrontalière effective impliquant deux partenaires indépendants de deux États membres ou d'une cadre d'une collaboration effective entre des entreprises et des organisations publiques de recherche.

L'intensité d'aide, y compris les majorations, ne peut dépasser 75 % pour la recherche industrielle et 50 % pour les activités de développement préconcurrentielles

**Durée:** 4 ans à compter de l'autorisation par la Commission**Autres informations:** Voir N 388/02

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)**Date d'adoption de la décision:** 12.12.2003**État membre:** Espagne**Numéro de l'aide:** N 168/03**Titre:** Modification de l'aide N 633/2000 — Aide à la formation**Objectif:** Aide à la formation**Base juridique:** 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:** 18 684 641 euros**Intensité ou montant de l'aide:** Pour les grandes entreprises: 50 % pour la formation générale et 25 % pour la formation spécifique. Pour les PME: 35 % pour la formation spécifique et 70 % pour la formation générale**Durée:** Jusqu'au 31 décembre 2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)**Date d'adoption de la décision:** 6.10.2003**État membre:** Royaume-Uni (Pays de Galles)**Numéro de l'aide:** N 281/03**Titre:** Aide au sauvetage et à la restructuration au Pays de Galles**Objectif:** Sauvetage et restructuration — Tous secteurs sauf sidérurgie, agriculture, aquaculture et pêche**Base juridique:** Welsh Development Agency Act 1975 (as amended)**Budget:** 7 millions GBP par an (environ 10,1 millions EUR)**Intensité ou montant de l'aide:** Maximum de 10 millions EUR par bénéficiaire**Durée:** Jusqu'à la fin de 2009

**Autres informations:** Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Date d'adoption de la décision:** 10.12.2003

**État membre:** Royaume-Uni

**Numéro de l'aide:** N 282/03

**Titre:** Cumbria Broadband-Project ACCESS

**Objectif:** Le projet vise à garantir la fourniture de services de bande large à haut débit dans une région rurale et excentrée du Royaume-Uni

**Base juridique:** 5(1) of the 'Regions Development Agency Act 1998'

**Durée:** 3 ans, avec possibilité de prorogation pour 2 ans maximum

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Date d'adoption de la décision:** 12.11.2003

**État membre:** Allemagne

**Numéro de l'aide:** N 296/03

**Titre:** Fonds de liquidités II du Land de Berlin

**Objectif:** Octroi de prêts en faveur de la restructuration des PME en difficulté

**Base juridique:** Richtlinie für den Liquiditätsfonds II Berlin

**Budget:** Budget total 25 millions EUR

**Intensité ou montant de l'aide:** En règle générale, 1 million EUR maximum par bénéficiaire; dans des cas exceptionnels dûment justifiés 2,5 millions maximum par bénéficiaire

**Durée:** Jusqu'au 30 septembre 2013

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Date d'adoption de la décision:** 1.12.2003

**État membre:** France (départements d'outre-mer)

**Numéro de l'aide:** N 422/03

**Titre:** FIRM — Martinique

**Objectif:** Aide à finalité régionale

**Base juridique:** Docup Martinique 2000-2006 + appel d'offres + mandat de gestion

**Budget:** 12 300 000 EUR, dont 7,316 millions d'euros du Conseil Régional

**Intensité ou montant de l'aide:** En partie aide au fonctionnement, sinon capital-risque dont l'avantage peut-être estimé à 5 % ESN

**Durée:** Jusqu'au 31 décembre 2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Date d'adoption de la décision:** 11.11.2003

**État membre:** France

**Numéro de l'aide:** N 442/03

**Titre:** Matra/Romorantin, aide à la formation

**Objectif:** Aide à la formation dans le secteur automobile

**Base juridique:** Aide Ad hoc

**Budget:** 5,003 millions EUR

**Intensité ou montant de l'aide:** 1,407 millions EUR

**Durée:** 2003

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Date d'adoption de la décision:** 10.12.2003

**État membre:** Italie

**Numéro de l'aide:** N 717/02

**Titre:** Réduction du droit d'accise en faveur des biocarburants

**Objectif:** Aide environnementale

**Base juridique:** Legge finanziaria 2001

**Intensité ou montant de l'aide:** 12 911 000 euros par an hors TVA

**Durée:** 3 ans

**Autres informations:** L'Italie s'engage à surveiller annuellement le coût de production et à modifier le régime au cas où il y aurait surcompensation.

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

**Date d'adoption de la décision:** 10.12.2003

**État membre:** France [Région éligible dans le cadre de l'article 87, paragraphe 3, point a)]

**Numéro de l'aide:** N 96a/03

**Titre:** Loi de Programme pour l'Outre Mer — Titre I: Mesures en faveur de l'emploi

**Objectif:**

Aide régionale:

1. exonérations de cotisations patronales de sécurité sociale
2. soutien au recrutement de jeunes diplômés
3. contrat d'accès à l'emploi

**Base juridique:** Loi de programmation pour l'Outre Mer

**Budget:** Mesure 1: 37 200 000 EUR par an, mesure 2: 1 752 000 EUR en 2003, 2 628 000 EUR en 2004, 3 504 000 EUR en 2005, mesure 3: 35 388 687 EUR en 2003

**Intensité ou montant de l'aide:** Aide au fonctionnement

**Durée:** 15 ans — approbation jusqu'à fin 2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

**Date d'adoption de la décision:** 11.11.2003

**État membre:** France

**Numéro de l'aide:** N 96b/03

**Titre:** Loi de Programme pour l'Outre Mer — Titre II: aide fiscale à l'investissement

**Objectif:** Développement régional. Commentaires: aide à l'investissement et au fonctionnement

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

**Budget:** 171 000 000 EUR. Commentaires: ce montant correspond au surcoût entraîné par les modifications notifiées par rapport au dispositif existant

**Intensité ou montant de l'aide:** Article 199 *undecies* B: 50 à 70 %, article 217 *undecies*: 33,33 %

**Durée:** 15 ans — approbation jusqu'à fin 2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

---

**Date d'adoption de la décision:** 27.2.2002

**État membre:** Pays-Bas

**Numéro de l'aide:** NN 35/02

**Titre:** Dispositif gouvernemental d'assurance contre les risques de guerre pour le secteur aérien

**Objectif:** Instauration en faveur des compagnies aériennes et autres entreprises du secteur aérien établis aux Pays-Bas d'une couverture d'assurance similaire à celle existant avant le 11 septembre 2001 et relative aux risques de guerre et de terrorisme

**Base juridique:**

- Verzekeringsovereenkomst luchtvaartuigen op basis van artikel 4 van de Zee- en luchtverzekeringwet van 1939
- Garantie-overeenkomst tussen de staat en dienstenleveranciers in de luchtvaartsector

**Budget:** Assurances délivrées par l'État

**Durée:** Du 24 septembre 2001 au 24 octobre 2001 initialement

**Autres informations:** Régime modifié renouvelé pour la période du 24 octobre 2001 au 31 décembre, notifié dans le cadre de la présente aide

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE****Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(2004/C 16/04)

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

**Date d'adoption de la décision:** 16.12.2003**État membre:** Royaume-Uni**Numéro de l'aide:** N 464/03**Titre:** Company Neutral Revenue Support Scheme (CNRS)**Objectif:** Soutien du transport ferroviaire de conteneurs inter-modaux**Base juridique:** Transport Act 2000, Section 211**Budget:** 32 millions d'euros en 2004/05; 33 millions d'euros en 2005/06; 34 millions d'euros en 2006/07**Durée:** 3 ans

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

—

**Date d'adoption de la décision:** 10.12.2003**État membre:** France**Numéro de l'aide:** N 84/03**Titre:** Aides de l'ADEME à la recherche et au développement**Objectif:** Financement de projets de R&D dans les secteurs de l'énergie, des émissions polluantes, de la gestion des déchets et de la lutte contre le bruit**Base juridique:** Délibération du Conseil d'administration n° 02-7-9 du 12 décembre 2002 intitulée «systèmes d'aides à la recherche et au développement»**Budget:** Entre 50 et 60 millions EUR par an**Intensité ou montant de l'aide:**

— 100 % pour les projets R&amp;D effectués par des établissements de recherche public non lucratif

— 50 % pour les projets de recherche industrielle et 25 % pour les activités de développement pré-concurrentiel.

Majorations pour les PME (10 points de pourcentage), les projets en régions assistées [10 points en région a), 5 points en région b)] et les projets impliquant une collaboration trans-frontalière

**Durée:** Jusqu'au 31 décembre 2005**Autres informations:** L'État membre s'engage à fournir un rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids)

—

**Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation**

(2004/C 16/05)

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

**Numéro de l'aide:** XT 21/03

prévoit l'article 4 précité sont jugés irrecevables au motif de couverture insuffisante de la part de cofinancement.

**État membre:** Italie

L'intensité maximale des aides publiques prévues par la DGR 1726/2002 est la suivante:

**Région:** Vénétie

**Intitulé du régime d'aides ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Loi 236/93, article 9. Décret du ministère du travail et des affaires sociales du 21 décembre 2001 relatif au financement de plans de formation en entreprise, territoriaux ou sectoriels

**Base juridique:** DGR n. 1726 del 28.6.2002 e DGR n. 354 del 14/02/2003. L'avis approuvé par la DGR 1726/2002 prévoit que les projets doivent être présentés conformément à la règle de minimis énoncée dans le règlement (CE) n° 69/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides *de minimis*.

	Intensité maximale des aides publiques	Formation spécifique	Formation générale
Grandes entreprises	a) en dehors des zones assistées	25 %	50 %
	b) dans les zones assistées ex article 87, paragraphe 3, point c)	30 %	55 %
PME	c) en dehors des zones assistées	35 %	70 %
	d) dans les zones assistées ex article 87, paragraphe 3, point c)	40 %	75 %

NB: Les intensités indiquées ci-dessus sont majorées de 10 % pour les actions de formation des travailleurs défavorisés [selon la définition qu'en donne le règlement (CE) n° 68/2001]

Le régime établi par le règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation (JO L 10 du 13.1.2001, p. 30) est prévu exclusivement pour les secteurs auxquels la règle *de minimis* ne s'applique pas [secteurs indiqués à l'article 1<sup>er</sup>, points a), b) et c) du règlement (CE) n° 69/2001 et secteurs des transports, de l'agriculture, de la pêche et de l'aquaculture].

Chaque projet présenté concerne une seule des typologies indiquées ci-dessus aux points a) à d).

Lors de leur présentation, les projets devront clairement indiquer, sous peine d'exclusion, dans quel cas, parmi ceux qui sont prévus à l'article 4 du règlement (CE) n° 68/2001, ils se situent et préciser le pourcentage de cofinancement à appliquer. Les plans présentant une divergence par rapport à ce que prévoit l'article 4 précité seront jugés irrecevables au motif de couverture insuffisante de la part de cofinancement

Conformément au règlement (CE) n° 68/2001, les différents types d'actions prévus doivent être subdivisés conformément aux modalités suivantes:

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aides ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** 9 370 593,98 euros, à l'exclusion de la part privée [cette somme comprend également la part relative au régime énoncé dans le règlement (CE) n° 69/2001]

1) Formation spécifique. Formation comprenant un enseignement directement et principalement applicable au poste actuel ou prochain du salarié dans l'entreprise bénéficiaire et procurant des qualifications qui ne sont pas transférables à d'autres entreprises ou d'autres domaines de travail ou ne le sont que dans une mesure limitée.

**Intensité maximale des aides:** Conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement (CE) n° 68/2001 du 12 janvier 2001.

2) Formation générale. Formation comprenant un enseignement qui n'est pas uniquement ou principalement applicable au poste actuel ou prochain du salarié dans l'entreprise bénéficiaire, mais qui procure des qualifications largement transférables à d'autres entreprises ou à d'autres domaines de travail et améliore par conséquent substantiellement la possibilité du salarié d'être employé. La formation est considérée comme générale si, par exemple:

Lors de sa présentation, le projet indique clairement, sous peine d'exclusion, dans quel cas, parmi ceux qui sont prévus à l'article 4 du règlement (CE) n° 68/2001, il se situe et il précise le pourcentage de cofinancement à appliquer. Les projets présentant une divergence par rapport à ce que

— elle est organisée en commun par plusieurs entreprises indépendantes ou est ouverte aux salariés de différentes entreprises,

- elle est reconnue, certifiée ou validée par les autorités ou organismes publics ou par d'autres organismes ou institutions auxquels les États membres ou la Communauté ont conféré des compétences en la matière.

Chaque projet concernera une seule des typologies indiquées ci-dessus aux points 1) et 2); il devra en outre présenter clairement les caractéristiques du modèle de formation retenu

**Date de mise en œuvre:** 14 février 2003

**Durée du régime d'aides ou de l'aide individuelle:** Jusqu'au 31 mars 2004

**Objectif de l'aide:** Les aides sont destinées à la réalisation de projets de formation continue proposés par des entreprises sur la base d'accords contractuels. Ces projets concernent des travailleurs employés dans des entreprises assujetties à la cotisation visée à l'article 12 de la loi n° 160/1975, telle que modifiée par l'article 25 de la loi-cadre relative à la formation professionnelle n° 845/1978 et ses modifications ultérieures

**Secteur(s) économique(s) concerné(s):** Secteurs auxquels la règle de minimis ne s'applique pas et qui sont indiqués à l'article 1<sup>er</sup>, points a), b) et c) du règlement (CE) n° 69/2001 et secteurs des transports, de l'agriculture, de la pêche et de l'aquaculture

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

Regione del Veneto  
Giunta regionale  
Dorsoduro 3901  
I-30100 Venise

**Numéro de l'aide:** XT 32/03

**État membre:** Portugal

**Région:** Portugal (Continent)

**Intitulé du régime d'aides ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Mesure: formation professionnelle (Programme opérationnel et développement rural – CCA III)

**Base juridique:** Portaria n.º 547/2003, publicada no Diário da República, II série, de 14.5.2003

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aides ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** 1 000 000 d'euros/an

**Intensité maximale des aides:**

Formation spécifique:

Grandes entreprises — 25 % + majorations [article 4 du règlement (CE) n° 68/2001]

PME — 35 % + majorations [article 4 du règlement (CE) n° 68/2001]

Formation générale:

Grandes entreprises — 50 % + majorations [article 4 du règlement (CE) n° 68/2001]

PME — 70 % + majorations [article 4 du règlement (CE) n° 68/2001]

**Date de mise en œuvre:** Mai 2003 — Publication au journal officiel du régime concerné

**Durée du régime d'aides ou de l'aide individuelle:** Durée du CCA III

**Objectif de l'aide:** Amélioration des compétences et des qualifications des actifs du secteur agricole

**Secteur(s) économique(s) concerné(s):** Agriculture et développement rural. Dans le cadre du règlement (CE) n° 1257/99 du Conseil du 17 mai 1999

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Divers:** Aide accordée à des entités à but lucratif en leur qualité d'entreprises bénéficiaires; montant de l'aide dépassant 100 000 euros sur une période de trois ans

**Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises**

(2004/C 16/06)

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

**Numéro de l'aide:** XS 46/03

**État membre:** Italie

**Région:** Vénétie

**Intitulé du régime d'aides ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Aide financière pour les dépenses de conseil, d'assistance technique et de formation professionnelle spécifique du personnel en vue de l'adaptation des systèmes de l'entreprise aux principes et aux normes de qualité

**Base juridique:** Art. 4 della legge regionale del Veneto n. 3 del 28.1.1997, in Bollettino ufficiale della Regione Veneto n. 9 del 1997

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aides ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** 4 423 500 euros

**Intensité maximale des aides:** 50 % du coût des services de conseillers extérieurs, avec un plafonnement de l'aide à 15 000 (quinze mille) euros par initiative

**Date de mise en œuvre:** À partir du 5 décembre 2002

**Durée du régime d'aides ou de l'aide individuelle:** Date limite pour l'octroi de l'aide: 31 décembre 2002. Date (indicative) prévue pour le paiement du dernier acompte: 31 décembre 2004

**Objectif de l'aide:** Soutenir la diffusion de l'application des systèmes de qualité en faveur des PME ayant un établissement sur le territoire de la région Vénétie

**Secteur(s) économique(s) concerné(s):** Tous les secteurs à l'exclusion:

- des activités liées à la production, à la transformation et à la commercialisation des produits énumérés à l'annexe I du traité CE;
- des activités liées à l'exportation;
- de l'industrie charbonnière et de la sidérurgie;
- des fibres synthétiques;
- de l'industrie automobile;
- des transports (exception faite des codes ISTAT n° 602, 6021, 6022, 6023, 6024, 6025, 631, 6311, 6312, 632, 6321);
- de la construction navale,
- de la pêche;

- du commerce, du tourisme et des services, conformément à la loi régionale de Vénétie n° 16 du 10 avril 1998 (publiée au BUR n° 33/1998) concernant les «interventions régionales en faveur de la qualité et de l'innovation dans les secteurs du commerce, du tourisme et des services»

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Divers:** Le présent régime d'aide ne s'applique pas aux investissements supérieurs à 1,5 million d'euros.

Il ne concerne pas les activités liées à l'exportation. Autrement dit, il ne s'agit pas d'une aide directement liée aux quantités exportées, à la mise en place et à la gestion d'un réseau de distribution ou à d'autres dépenses courantes liées à l'activité d'exportation. En outre, l'aide n'est pas subordonnée à l'utilisation préférentielle de produits italiens par rapport aux produits d'importation.

Seules les dépenses engagées à partir de la date de présentation de la demande d'aide sont admissibles.

L'octroi de l'aide implique la poursuite d'une activité de formation de type technique, économique et financier permettant de vérifier:

- la nouveauté et l'originalité des connaissances pouvant être acquises,
- l'utilité de ces connaissances pour les innovations dans le domaine des produits et des procédés qui accroissent la compétitivité et favorisent le développement,
- la conformité et la pertinence des coûts indiqués pour la réalisation du projet,
- la crédibilité des retombées économiques du projet indiquées par le demandeur.

Les services de conseil éligibles aux aides ne constituent pas une activité permanente ou périodique et ils sont sans rapport avec les dépenses de fonctionnement normales de l'entreprise.

L'octroi de l'aide est subordonné à une autre condition: le financement de l'investissement doit être assuré par une banque ayant procédé à l'évaluation de la qualité du crédit et des perspectives de développement de l'entreprise

**Numéro de l'aide:** XS 97/01

**État membre:** Italie

**Regio:** Sicile

**Intitulé du régime d'aides ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Aide à l'investissement en faveur des PME commerciales

**Base juridique:** Art. 60 della L.R. 23.12.2000 n. 32 e art. 113 della L.R. 3.5.2001 n. 6

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aides ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** 5 000 millions de ITL (exercice financier 2001)

**Intensité maximale des aides:** 35 % ESN + 15 % ESB

**Date de mise en œuvre:** Après la conclusion de la convention avec l'entreprise à déterminer par appel d'offres

**Durée du régime d'aides ou de l'aide individuelle:** Jusqu'en 2006

**Objectif de l'aide:** Faciliter l'accès des PME au crédit

**Secteur(s) économique(s) concerné(s):** Commerce

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Divers:** L'aide consiste en:

- a) financements à taux bonifiés;
- b) aides en loyers pour les opérations de leasing;
- c) aides en intérêts sur les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit;
- d) aides en capital pour les investissements visés sous a), b), c)

**Numéro de l'aide:** XS 99/01

**État membre:** Italie

**Regio:** Sicile

**Intitulé du régime d'aides ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Aide à l'investissement aux PME du secteur de l'artisanat

**Base juridique:** 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

**Intensité maximale des aides:** 35 % ESN + 15 % ESB pour les PME

**Date de mise en œuvre:** Après la conclusion de la convention avec l'entreprise à sélectionner par appel d'offres

**Durée du régime d'aides ou de l'aide individuelle:** Jusqu'en 2006

**Objectif de l'aide:** Aider les PME du secteur de l'artisanat à installer de nouveaux laboratoires ou à restructurer ou agrandir des laboratoires existants

**Secteur(s) économique(s) concerné(s):** Entreprises artisanales qui n'exercent pas d'activité dans le secteur de la transformation et de la commercialisation de produits agricoles; dans le secteur de la production, transformation ou commercialisation de produits de la pêche et/ou de l'aquaculture; dans le secteur des transports, dans le secteur sidérurgique, des constructions navales, des fibres synthétiques et de l'industrie automobile

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Divers:** Les aides peuvent être octroyées sous forme:

alternative: aides en capital, prêts à taux bonifié, aides en intérêts ou en loyers sur les opérations de location financière;

mixte: aides en capital plus financement à taux bonifié, aides en capital plus aides en intérêts ou en loyers

**Avis concernant les mesures antidumping en vigueur pour les importations dans la Communauté de panneaux durs originaires, entre autres, de Pologne: modification du nom d'une société à laquelle un taux de droit individuel s'applique et dont un engagement a été accepté**

(2004/C 16/07)

Les importations de panneaux durs originaires, entre autres, de Pologne sont soumises à des droits antidumping définitifs institués par le règlement (CE) n° 194/1999 du Conseil <sup>(1)</sup>, modifié par le règlement (CE) n° 1899/2001 du Conseil <sup>(2)</sup>.

Par la décision 1999/71/CE <sup>(3)</sup>, modifiée par la décision 2001/707/CE <sup>(4)</sup>, la Commission a accepté l'engagement offert par Alpex-Karlino SA, une société polonaise dont les exportations de panneaux durs à destination de la Communauté sont soumises à un taux de droit antidumping individuel de 22,4 % en vertu du règlement susmentionné.

Cette société a informé la Commission qu'elle avait changé de nom et s'appelait désormais Plyty-Karlino SA en lui demandant de confirmer que ce changement de nom ne l'empêchait pas de bénéficier du taux de droit individuel qui lui était appliqué lorsqu'elle s'appelait Alpex-Karlino SA et de l'engagement qu'elle avait souscrit sous ce nom.

La Commission a examiné les informations communiquées qui prouvent que le changement de nom n'a entraîné aucune modification des activités de la société liées à la fabrication, à la vente et à l'exportation de panneaux durs. Elle en conclut donc que ce changement n'affecte en aucune façon les conclusions du règlement (CE) n° 194/1999 du Conseil et de la décision 1999/71/CE de la Commission. En l'absence de tout changement substantiel de circonstances, il convient de lire Plyty-Karlino SA au lieu de Alpex-Karlino SA à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, et à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 194/1999 du Conseil et à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de la décision 1999/71/CE de la Commission.

Les codes additionnels Taric 8479 et 8511 précédemment attribués à Alpex-Karlino SA sont remplacés par le code additionnel Taric A 501 attribué à Plyty-Karlino SA (anciennement Alpex-Karlino SA).

---

<sup>(1)</sup> JO L 22 du 29.1.1999, p. 16.

<sup>(2)</sup> JO L 261 du 29.9.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 22 du 29.1.1999, p. 71.

<sup>(4)</sup> JO L 261 du 29.9.2001, p. 65.

**Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>**

(2004/C 16/08)

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

AUTRICHE

**Licences d'exploitation délivrées**

*Catégorie A: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs ne répondant pas aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
AAA — Air Alps Aviation Alpenländisches Flugunternehmen Ges.mbH	Eduard-Bodem-Gasse 1 A-6020 Innsbruck	Passagers, courrier, fret	14.11.2003
NL Luftfahrt GmbH	Objekt 610 A-1300 Wien-Flughafen	Passagers, courrier, fret	28.11.2003

*Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
HELI AMBULANCE TEAM GmbH & Co. KG	Fürstenweg 180 A-6020 Innsbruck	Passagers, courrier, fret	5.11.2003
Zenith Airways GmbH	Promenadenweg 8 A-2522 Oberwaltersdorf	Passagers, courrier, fret	4.12.2003

**Licences d'exploitation révoquées**

*Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Hubschrauber Transport GmbH	Kranebitter Allee 24 A-6020 Innsbruck	Passagers, courrier, fret	9.10.2003

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

<sup>(2)</sup> Communiquées à la Commission européenne avant le 31.12.2003.

**Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>**

(2004/C 16/09)

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

ESPAGNE

**Licences d'exploitation délivrées**

*Catégorie A: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs ne répondant pas aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
MEDIT AIR, SA	Taquígrafo Martí, 15 — pta. 10 E-46005 Valencia	Passagers, courrier, fret	15.10.2003

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

<sup>(2)</sup> Communiquées à la Commission européenne avant le 31.12.2003.

**Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>**

(2004/C 16/10)

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

ALLEMAGNE

**Licences d'exploitation délivrées**

*Catégorie A: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs ne répondant pas aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
BONAIR Business Charter GmbH (ancien nom: BONAIR Business Charter & Bedarfsflüge GmbH)	General Aviation Terminal Ostallee D-85445 Oberding (adresse précédente: Flughafen Köln/Bonn Halle 7 D-51147 Köln)	Passagers, courrier, fret	16.10.2002

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

<sup>(2)</sup> Communiquées à la Commission européenne avant le 31.12.2003.

*Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. (ancien nom: Augusta Air Luftfahrtunternehmen Hans Schneider)	Flughafenstraße 5 D-86169 Augsburg	Passagers, courrier, fret	31.3.2003
Heli Transair GmbH	Postfach 11 02 D-63323 Egelsbach	Passagers, courrier, fret	9.4.1999
Rieker AIR SERVICE Flugzeughandel und Charter GmbH (ancien nom: Rieker Airservice GmbH)	Flughafen Stuttgart LVT-Gebäude 104-108 D-70629 Leinfelden-Echterdingen (adresse précédente: Postfach 23 03 28 D-70623 Stuttgart)	Passagers, courrier, fret	22.3.2002
Usedomer Fluggesellschaft mbH	Flugplatz D-17449 Peenemünde (adresse précédente: Flughafen Heringsdorf D-17419 Garz)	Passagers, courrier, fret	10.10.2003

**Changement de nom du titulaire de la licence**

*Catégorie A: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs ne répondant pas aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nouveau nom	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Hapag-Lloyd Express GmbH (ancien nom: Hapag-Lloyd Executive GmbH)	Benkendorffstraße 22 B D-30855 Langenhagen (adresse précédente: Karl-Wiechert-Allee 4 D-30625 Hannover)	Passagers, courrier, fret	2.5.2003

**Expiration d'une licence**

*Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92*

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Jetline Aviation System GmbH	GAT Airport Stuttgart D-70629 Stuttgart	Passagers, courrier, fret	8.10.2003

**Non-opposition à une concentration notifiée**  
**(Affaire COMP/M.3296 — Areva/Alstom T & D)**

(2004/C 16/11)

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

Le 19 décembre 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier *via* les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3296. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP  
Information, marketing et relations publiques  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

---

**Non-opposition à une concentration notifiée**  
**(Affaire COMP/M.3329 — Tchibo/Beiersdorf)**

(2004/C 16/12)

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

Le 16 décembre 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en allemand et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier *via* les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CDE» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3329. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP  
Information, marketing et relations publiques  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

---

## III

*(Informations)*

## PARLEMENT EUROPÉEN

**Procès-verbal de la session du 6 et 7 novembre 2002 publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* C 16 E**

(2004/C 16/13)

Ces textes sont disponibles sur:

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

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

---

# COMMISSION

## ANNULATION D'UN APPEL À PROPOSITIONS

### Observatoire des Relations UE-AL

(2004/C 16/14)

1. **Référence de publication:** EuropeAid/117217/D/G/Multi
  2. **Date de publication:** 11 septembre 2003
  3. **Programme:** ALA
  4. **Pouvoir adjudicateur/administration contractante:** La Commission européenne
  5. **Autres renseignements:** L'appel a été déclaré infructueux car aucune proposition n'a été jugée administrativement conforme ni/ou éligible. Un nouvel appel sera lancé en 2004.
-