

III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 31/12/COL

del 1° febbraio 2012

che modifica per l'ottantacinquesima volta le norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato introducendo un nuovo capitolo sull'applicazione, dal 1° febbraio 2012, di norme rivedute per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA ("L'AUTORITÀ"),

Considerando quanto segue:

a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte, l'Autorità formula comunicazioni e orientamenti sulle materie oggetto dell'accordo SEE, sempre che tale accordo o l'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte lo preveda esplicitamente e l'Autorità lo consideri necessario.

Il 7 dicembre 2011 la Commissione europea ha adottato una comunicazione sull'applicazione, dal 1° gennaio 2012, di norme rivedute per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale (GU C 364 del 14.12.2011, pagg. 9).

Detta comunicazione è rilevante anche ai fini dello Spazio economico europeo.

Occorre garantire l'applicazione uniforme in tutto lo Spazio economico europeo delle norme SEE in materia di aiuti di Stato conformemente all'obiettivo di omogeneità di cui all'articolo 1 dell'accordo SEE.

Ai sensi del punto II del capo "DISPOSIZIONI GENERALI" a pagina 11 dell'allegato XV all'accordo SEE, l'Autorità, dopo aver consultato la Commissione, adotta gli atti corrispondenti a quelli della Commissione europea.

L'Autorità ha consultato in proposito la Commissione europea e gli Stati EFTA con lettere datate 19 dicembre 2011,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli orientamenti sugli aiuti di Stato sono modificati sostituendo il capitolo sulle norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale.

Il testo del nuovo capitolo è riportato nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 1° febbraio 2012

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Oda Helen SLETNES
Presidente

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY
Membro del Collegio

ALLEGATO

ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO ALLA COSTRUZIONE NAVALE ⁽¹⁾

1. Introduzione

- (1) Gli aiuti di Stato alla costruzione navale sono stati oggetto di una serie di regimi specifici, gradualmente allineati alle disposizioni sugli aiuti di Stato orizzontali. I regimi applicabili alla costruzione navale prevedevano disposizioni ora più severe ora più flessibili rispetto ai settori industriali non sottoposti a norme specifiche. I presenti orientamenti stabiliscono nuove norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale dopo che la Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale è scaduta il 31 dicembre 2011 ⁽²⁾.
- (2) Il settore della costruzione navale presenta alcune caratteristiche distintive, ad esempio le serie produttive limitate, le dimensioni, il valore e la complessità delle unità prodotte e il fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente.
- (3) In considerazione delle citate peculiarità, l'Autorità ritiene opportuno continuare ad applicare al settore della costruzione navale specifiche disposizioni relative agli aiuti all'innovazione, avendo cura di garantire che tali aiuti non incidano negativamente sulle condizioni degli scambi e sulla concorrenza in misura contraria al comune interesse.
- (4) Gli aiuti di Stato all'innovazione devono indurre il beneficiario a cambiare comportamento, spingendolo ad accrescere il livello di innovazione e a realizzare progetti o attività innovativi che diversamente non sarebbero stati realizzati o lo sarebbero stati in misura più limitata. L'effetto di incentivazione è individuato mediante un'analisi controfattuale, che compara i livelli previsti di attività con e senza aiuti. I presenti orientamenti individuano pertanto condizioni specifiche che consentiranno agli Stati EFTA di accertarsi della presenza di un effetto di incentivazione.
- (5) Una serie di regole informali relative agli aiuti all'innovazione per il settore della costruzione navale, concernenti in particolare i costi ammissibili e la conferma del carattere innovativo del progetto, è stata elaborata di concerto con l'industria ed applicata dall'Autorità nella sua prassi decisionale. Per motivi di trasparenza, tali regole dovrebbero essere formalmente integrate nelle norme sugli aiuti all'innovazione.
- (6) Per quanto riguarda gli aiuti a finalità regionale, l'Autorità rivedrà gli orientamenti orizzontali in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 ⁽³⁾ nel 2013. Pertanto, in questa fase essa non modificherà in alcun modo le norme specifiche per gli aiuti a finalità regionale nel settore della costruzione navale. Pertanto, le norme riportate nel presente capitolo sono le stesse del precedente capitolo sugli aiuti di Stato alla costruzione navale. L'Autorità riesaminerà la situazione nel contesto della revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.
- (7) Per quanto riguarda i crediti all'esportazione, i presenti orientamenti intendono rispettare gli obblighi internazionali applicabili in materia.
- (8) I presenti orientamenti contengono pertanto specifiche disposizioni relative agli aiuti all'innovazione e agli aiuti a finalità regionale applicabili al settore della costruzione navale, nonché disposizioni in materia di crediti all'esportazione. Inoltre, gli aiuti al settore della costruzione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'accordo SEE e delle disposizioni orizzontali in materia di aiuti di Stato ⁽⁴⁾, salvo se disposto diversamente in tali strumenti.
- (9) A norma dell'articolo 123 dell'accordo SEE, ogni Stato EFTA può adottare le misure che ritenga necessarie alla tutela degli interessi essenziali della propria sicurezza per quanto riguarda le sovvenzioni relative alle navi militari.
- (10) L'Autorità intende applicare i principi indicati nei presenti orientamenti fino al 31 dicembre 2013. Successivamente a tale data l'Autorità prevede di includere le disposizioni relative agli aiuti all'innovazione nella disciplina in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione ⁽⁵⁾ e di integrare gli aiuti di Stato a finalità regionale per il settore della costruzione navale negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

⁽¹⁾ I presenti orientamenti corrispondono alla Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale, GU C 364 del 14.12.2011, pag. 9.

⁽²⁾ GU C 221 del 14.9.2006, pag. 10 e Supplemento SEE n. 46 del 14.9.2006, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 54 del 28.2.2008, pag. 1 e Supplemento SEE n. 11 del 28.2.2008, pag. 1.

⁽⁴⁾ Ad esempio, la Disciplina degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente (GU C 144 del 10.6.2010, pag. 1) stabilisce le condizioni alle quali possono essere autorizzati aiuti ai cantieri navali per processi produttivi più rispettosi dell'ambiente. Inoltre, agli armatori possono essere concessi aiuti per l'acquisto di nuovi veicoli da trasporto aventi caratteristiche che eccedono le norme comunitarie o che, in assenza di norme comunitarie, aumentano il livello di protezione dell'ambiente, contribuendo in questo modo a trasporti marittimi più puliti.

⁽⁵⁾ GU L 305 del 19.11.2009, pag. 1 e Supplemento SEE n. 60 del 19.11.2009, pag. 1.

2. Campo di applicazione e definizioni

- (11) A norma dei presenti orientamenti l'Autorità può autorizzare aiuti alla costruzione navale o, in caso di crediti all'esportazione, agli armatori per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi nonché aiuti all'innovazione concessi per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare.
- (12) Agli scopi dei presenti orientamenti, si applicano le seguenti definizioni:
- (a) "costruzione navale": la costruzione, nel SEE, di navi mercantili a propulsione autonoma;
 - (b) "riparazione navale": la riparazione o la revisione, nel SEE, di navi mercantili a propulsione autonoma;
 - (c) "trasformazione navale": la trasformazione, nel SEE, di navi mercantili a propulsione autonoma di almeno 1 000 tsl⁽¹⁾, purché i lavori eseguiti comportino una modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri;
 - (d) "nave mercantile a propulsione autonoma": una nave che per il suo sistema permanente di propulsione e guida presenta tutte le caratteristiche della navigabilità autonoma in alto mare o per vie navigabili interne e appartiene a una delle seguenti categorie:
 - (i) navi marittime di almeno 100 tsl e navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite al trasporto di passeggeri e/o di merci;
 - (ii) navi marittime di almeno 100 tsl e navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite all'esecuzione di servizi specializzati (per esempio, draghe e rompighiaccio);
 - (iii) rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 kW;
 - (iv) scafi non ancora terminati delle navi di cui ai punti i), ii) e iii), che siano galleggianti e mobili;
 - (e) "strutture galleggianti e mobili in alto mare": strutture per l'esplorazione, lo sfruttamento e la produzione di petrolio, gas o energia rinnovabile che presentano le caratteristiche di una nave mercantile, tranne la propulsione autonoma, e sono destinate a essere spostate più volte nel corso del loro ciclo di funzionamento.

3. Misure specifiche

3.1. Aiuti regionali

- (13) Gli aiuti regionali alla costruzione, riparazione o trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno se ricorrono, in particolare, le seguenti condizioni:
- (a) gli aiuti devono essere erogati per investimenti volti a migliorare o modernizzare i cantieri esistenti, senza che sussistano connessioni con la ristrutturazione finanziaria degli stessi, allo scopo di aumentare la produttività degli impianti esistenti;
 - (b) nelle regioni di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera a) dell'accordo SEE rientranti nella carta degli aiuti a finalità regionale⁽²⁾ approvata dall'Autorità per ciascuno Stato EFTA, l'intensità dell'aiuto non deve superare il 22,5% equivalente sovvenzione lordo;
 - (c) nelle regioni di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo SEE e che corrispondono alla carta degli aiuti a finalità regionale approvata dall'Autorità per ciascuno Stato EFTA, l'intensità dell'aiuto non deve superare il 12,5% equivalente sovvenzione lordo o il massimale applicabile per gli aiuti regionali, se questo è inferiore;
 - (d) inoltre, l'aiuto deve limitarsi a sovvenzionare le spese ammissibili, conformemente alla definizione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013.

3.2. Aiuti all'innovazione

3.2.1. Domande ammissibili

- (14) Gli aiuti all'innovazione concessi per la costruzione, la riparazione o la trasformazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato interno fino ad un'intensità massima del 20% lordo, a condizione che riguardino l'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte dell'industria cantieristica nel SEE e che comportino un rischio di insuccesso tecnologico o industriale.

⁽¹⁾ Stazza lorda.

⁽²⁾ Il riferimento è al punto 15 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 in base al quale attualmente "nessuna regione degli Stati EFTA rientra nella deroga prevista dall'articolo 61, paragrafo 3, lettera a)".

- (15) I prodotti e processi innovativi ai sensi del punto 14 comprendono i miglioramenti nel settore ambientale in termini di qualità e prestazioni, come ad esempio l'ottimizzazione del consumo di carburante, le emissioni dei motori, i rifiuti e la sicurezza.
- (16) Qualora l'innovazione abbia l'obiettivo di aumentare la tutela dell'ambiente e comporti il rispetto di norme adottate del SEE almeno un anno prima che tali norme entrino in vigore, o accresca il livello di tutela dell'ambiente in mancanza di norme del SEE o consenta di andare oltre le norme del SEE, l'intensità massima di aiuto può essere aumentata al 30% lordo. Le espressioni "norme del SEE" e "tutela dell'ambiente" sono intese secondo la definizione di cui alla disciplina dell'Autorità sugli aiuti di Stato per la tutela ambientale ⁽¹⁾.
- (17) A condizione che soddisfino i criteri di cui al punto 14, i prodotti innovativi si riferiranno ad una nuova classe di navi basate su una prima nave di una serie potenziale (prototipo) o a parti innovative di una nave, tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.
- (18) A condizione che soddisfino i criteri di cui al punto 14, i processi innovativi riguarderanno lo sviluppo e l'applicazione di nuovi processi attinenti ai settori della produzione, della gestione, della logistica e dell'ingegneria.
- (19) Gli aiuti all'innovazione possono essere considerati compatibili con il mercato interno solo se sono concessi per la prima applicazione industriale di un prodotto o processo innovativo.

3.2.2. Costi ammissibili

- (20) Gli aiuti all'innovazione per prodotti e processi sono limitati al sostegno delle spese d'investimento, progettazione, ingegneria industriale e collaudo direttamente ed esclusivamente collegate alla parte innovativa del progetto e sostenute dopo la data della domanda di aiuti all'innovazione ⁽²⁾.
- (21) I costi ammissibili comprendono i costi del cantiere navale e i costi sostenuti per l'acquisto di merci e servizi presso terzi (ad esempio, fornitori di sistemi, fornitori "chiavi in mano" e società subappaltatrici), nella misura in cui siano direttamente ed esclusivamente connessi alla parte innovativa del progetto. Una definizione più particolareggiata dei costi ammissibili è riportata nell'appendice.
- (22) L'autorità nazionale competente, designata dallo Stato EFTA per l'applicazione degli aiuti all'innovazione, esamina i costi ammissibili sulla base delle stime fornite e giustificate dal richiedente. Se la domanda comprende costi relativi all'acquisto di beni o servizi da un fornitore, quest'ultimo non deve aver beneficiato, per detti beni o servizi, di aiuti di Stato finalizzati ai medesimi obiettivi.

3.2.3. Conferma del carattere innovativo del progetto

- (23) Affinché gli aiuti all'innovazione possano essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE in base ai presenti orientamenti, una domanda di aiuto all'innovazione deve essere presentata alla competente autorità nazionale prima che il richiedente concluda un accordo vincolante relativo all'attuazione dello specifico progetto per il quale viene chiesto l'aiuto all'innovazione. La domanda di aiuto deve includere una descrizione dell'innovazione, in termini qualitativi e quantitativi.
- (24) L'autorità nazionale competente chiede ad un esperto indipendente e tecnicamente competente conferma del fatto che l'aiuto è destinato ad un progetto consistente in un prodotto o processo tecnologicamente nuovo o sensibilmente più avanzato rispetto allo stato dell'arte dell'industria cantieristica nel SEE (valutazione qualitativa). L'aiuto può essere ritenuto compatibile con il mercato interno solo se l'esperto indipendente e tecnicamente competente conferma all'autorità nazionale competente che i costi ammissibili del progetto sono stati calcolati considerando esclusivamente le parti innovative del progetto in esame (valutazione quantitativa).

3.2.4. Effetto di incentivazione

- (25) Un aiuto all'innovazione ai sensi dei presenti orientamenti deve avere un effetto di incentivazione, deve cioè determinare un cambiamento di comportamento da parte del beneficiario inducendolo ad accrescere il suo livello di attività di innovazione. Per effetto dell'aiuto, le attività di innovazione devono aumentare in termini di dimensione, portata, importi di spesa e ritmo.
- (26) Conformemente al punto 25, l'Autorità ritiene che l'aiuto non costituisca un incentivo per il beneficiario se il progetto ⁽³⁾ è già stato avviato prima che il beneficiario abbia presentato domanda di aiuto alle autorità nazionali.
- (27) Per verificare se gli aiuti inducono i beneficiari a modificare il proprio comportamento in modo da aumentare il loro livello di attività di innovazione, gli Stati EFTA forniranno una valutazione ex ante dell'accresciuta attività di innovazione sulla base di un'analisi controfattuale fra due situazioni caratterizzate rispettivamente dalla presenza e dall'assenza di aiuti. I criteri da applicare possono comprendere l'aumento di attività di

⁽¹⁾ Nella disciplina per la tutela ambientale adottata nel luglio 2008 figura l'espressione "norme comunitarie".

⁽²⁾ Con l'eccezione degli studi di fattibilità eseguiti nei 12 mesi precedenti la domanda di aiuto destinato ad un processo innovativo.

⁽³⁾ Ciò non esclude tuttavia che il potenziale beneficiario potrebbe aver già realizzato studi di fattibilità che non sono coperti dalla richiesta di aiuti di Stato.

innovazione in termini di dimensione, portata, importi di spesa e ritmo, unitamente ad altri fattori quantitativi e/o qualitativi pertinenti indicati dallo Stato EFTA nella sua notifica ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della parte I del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte.

- (28) Qualora si possa dimostrare un effetto significativo su almeno uno di questi elementi, tenuto conto del comportamento normale di un'impresa nel settore interessato, l'Autorità, in generale, concluderà che l'aiuto ha un effetto di incentivazione.
- (29) Quando esamina un regime d'aiuti, l'Autorità ritiene che le condizioni necessarie per stabilire l'esistenza dell'effetto di incentivazione siano soddisfatte se lo Stato EFTA si è impegnato a concedere singoli aiuti ai sensi di detto regime unicamente dopo aver verificato l'esistenza di tale effetto e a fornire relazioni annuali sull'attuazione del regime di aiuti approvato.
- (30) L'approvazione della domanda di aiuto deve essere subordinata alla condizione che il beneficiario sottoscriva un contratto vincolante per la realizzazione del progetto o processo specifico di costruzione, riparazione o trasformazione navale per il quale è richiesto l'aiuto. L'aiuto può essere erogato soltanto dopo la firma del contratto in questione. In caso di annullamento del contratto o di abbandono del progetto tutti gli aiuti erogati devono essere rimborsati con gli interessi a decorrere dalla data di erogazione. Analogamente, in caso di realizzazione parziale del progetto, gli aiuti non utilizzati per le spese di innovazione ammissibili devono essere rimborsati maggiorati degli interessi. Il tasso di interesse deve essere almeno equivalente ai tassi di riferimento adottati dall'Autorità.

3.3. *Crediti all'esportazione*

- (31) Gli aiuti alla costruzione navale sotto forma di meccanismi di credito finanziati dallo Stato, concessi a un armatore o a un terzo per la costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi, possono essere considerati compatibili con il mercato interno se conformi alle disposizioni dell'Accordo OCSE del 1998 sugli orientamenti in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e a quelle dell'Accordo settoriale sui crediti all'esportazione per le navi, o di qualsiasi accordo che modifica o sostituisce i citati accordi.

4. **Controllo e relazioni**

- (32) La decisione dell'Autorità n. 195/04/COL, modificata, relativa alle disposizioni di esecuzione di cui all'articolo 27 della parte II del protocollo 3 all'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia ⁽¹⁾, prevede che gli Stati EFTA presentino all'Autorità relazioni annuali su tutti i regimi di aiuto esistenti conformemente alle norme di cui alla parte II del protocollo 3 del medesimo accordo e delle sue disposizioni di esecuzione. Quando adotta una decisione in forza dei presenti orientamenti, per tutti gli aiuti all'innovazione concessi a imprese di grandi dimensioni nel quadro di un regime di aiuti autorizzato, l'Autorità può chiedere agli Stati EFTA di spiegare come è stato rispettato il criterio dell'effetto d'incentivazione per gli aiuti concessi alle grandi imprese, in particolare utilizzando i criteri di cui alla sezione 3.2.4.

5. **Cumulo**

- (33) I massimali di aiuto stabiliti nei presenti orientamenti sono di applicazione sia quando l'aiuto è finanziato integralmente che quando è finanziato in parte mediante risorse pubbliche. Gli aiuti autorizzati in forza dei presenti orientamenti non possono essere cumulati con altri aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, se tale cumulo comporta un'intensità d'aiuto superiore a quella ammessa dai presenti orientamenti.
- (34) Se gli aiuti perseguono scopi diversi ma comportano gli stessi costi ammissibili, si applica il massimale più favorevole.

6. **Applicazione degli orientamenti**

- (35) L'Autorità applicherà i principi indicati nei presenti orientamenti fino al 31 dicembre 2013. L'Autorità applicherà tali principi a tutte le misure di aiuto notificate sulle quali è chiamata a decidere successivamente al 1° febbraio 2012, anche qualora i progetti siano stati notificati prima della pubblicazione stessa.
- (36) In linea con la sua comunicazione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi, l'Autorità applicherà i principi previsti dai presenti orientamenti in caso di aiuti non notificati erogati dopo il 31 dicembre 2011.

⁽¹⁾ GU L 340 del 22.12.2010, pag. 1 e Supplemento SEE n. 72 del 22.12.2010, pag. 1.

Appendice

Costi ammissibili agli aiuti all'innovazione nel settore della costruzione navale

(1) Nuova classe di navi

Relativamente alla realizzazione di una nuova classe di navi, ammissibile agli aiuti all'innovazione, si considerano ammissibili i seguenti costi:

- (a) costi di sviluppo concettuale;
- (b) costi di progettazione di base;
- (c) costi di progettazione funzionale;
- (d) costi di progettazione di dettaglio;
- (e) costi relativi a studi, test, modelli e costi analoghi connessi allo sviluppo e alla progettazione della nave;
- (f) costi di pianificazione e realizzazione del progetto;
- (g) costi dei test e collaudi del prodotto;
- (h) costi incrementali di manodopera e spese generali aggiuntive per una nuova classe di navi (curva di apprendimento).

Ai fini dei punti da a) a g), sono esclusi i costi connessi alla normale progettazione ingegneristica equivalente a quella eseguita per una classe di navi precedente.

Ai fini della lettera h), possono essere ammissibili in misura limitata all'importo minimo necessario i costi di produzione aggiuntivi strettamente indispensabili per convalidare l'innovazione tecnologica. Le sfide di ordine tecnico inerenti alla costruzione di un prototipo rendono i costi di produzione della prima nave generalmente superiori ai costi delle "navi gemelle" costruite successivamente. I costi di produzione aggiuntivi costituiscono la differenza tra i costi di manodopera e le spese generali connesse imputabili alla produzione della prima nuova classe di navi e i costi di produzione delle navi della stessa serie (navi gemelle). I costi di manodopera includono i salari e i costi sociali.

Conseguentemente, in casi eccezionali e debitamente giustificati, i costi di produzione connessi con la costruzione di una nuova classe di navi possono essere considerati ammissibili fino ad un massimo del 10, se tali costi risultano necessari per convalidare l'innovazione tecnica. Un caso è considerato debitamente giustificato se la stima dei costi di produzione aggiuntivi è superiore al 3% dei costi di produzione delle navi gemelle che saranno costruite successivamente.

(2) Nuovi componenti e sistemi di una nave:

Relativamente ai componenti o sistemi ammissibili agli aiuti all'innovazione, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi all'innovazione:

- (a) costi di sviluppo e progettazione;
- (b) costi dei test e modelli della parte innovativa;
- (c) costi di materiali e attrezzature;
- (d) in casi eccezionali i costi di costruzione e di installazione di un nuovo componente o sistema necessario a convalidare l'innovazione, a condizione che siano limitati all'importo minimo necessario allo scopo.

(3) Nuovi processi

Relativamente ai processi ammissibili agli aiuti all'innovazione, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi al processo d'innovazione:

- (a) costi di sviluppo e progettazione;
 - (b) costi di materiali e attrezzature;
 - (c) se applicabili, costi dei test e collaudi del nuovo processo;
 - (d) costi relativi a studi di fattibilità eseguiti nei 12 mesi precedenti la domanda di aiuto.
-