

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	I <i>Comunicazioni</i>	
	Commissione	
1999/C 120/01	Tassi di cambio dell'euro	1
1999/C 120/02	Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 92 e 93 del trattato CE — Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni ⁽¹⁾	2
1999/C 120/03	Aiuti di Stato — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto/alla misura C 8/99 (ex N 834/97) — Italia — Fiat Rivalta ⁽¹⁾	3
1999/C 120/04	Aiuti di Stato — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 9/99 (ex N 838/97) — Italia — Fiat Mirafiori Meccanica ⁽¹⁾	6
1999/C 120/05	Aiuti di Stato — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 5/99 (ex N 728/97) — Italia — Fiat Mirafiori Carrozzeria ⁽¹⁾	12
1999/C 120/06	Aiuti di Stato — Comunicazione della Commissione concernente l'aiuto C 32/98 (ex NN 22/98) relativo al ripianamento dei debiti delle cooperative e di altri enti economici da parte della Banca agricola di Grecia	16
1999/C 120/07	Aiuti di Stato — Invito a presentare osservazioni, a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 16/99 (ex NN 108/98) — Germania (Turingia) — Prestito a favore dell'Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)	17
1999/C 120/08	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso IV/M.1365 — FCC/Vivendi) ⁽¹⁾	20
1999/C 120/09	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit) ⁽¹⁾	21
1999/C 120/10	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso IV/M.1415 — BAT/Rothmans) ⁽¹⁾	21

IT

1

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

Numero d'informazione

Sommario (segue)

Pagina

II *Atti preparatori*

.....

III *Informazioni*

Commissione

1999/C 120/11

Linea di bilancio B3-2006 — «Progetti pilota in materia d'integrazione pluriculturale» —
Invito a presentare proposte 22

Rettifiche

1999/C 120/12

Rettifica dell'avviso di apertura di un riesame delle misure antidumping applicabili alle importazioni
di fluorite originaria della Repubblica popolare cinese (GU C 62 del 4.3.1999) 23

Trattati firmati tra Stati membri

1999/C 120/13

Informazione relativa alla data di entrata in vigore del trattato di Amsterdam 24



I

(Comunicazioni)

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾*(1999/C 120/01)*

Importo in moneta nazionale per una unità:

	30.4.1999	aprile ⁽²⁾
Corone danesi	7,4323	Importi non disponibili al momento della stampa.
Dracme greche	325,65	
Corone svedesi	8,9075	
Sterline inglesi	0,6571	
Dollari USA	1,0597	
Dollari canadesi	1,5519	
Yen giapponesi	126,9	
Franchi svizzeri	1,6113	
Corone norvegesi	8,2515	
Corone islandesi ⁽³⁾	77,9327	
Dollari australiani	1,6078	
Dollari neozelandesi	1,8962	
Rand sudafricani ⁽³⁾	6,46825	

⁽¹⁾ *Fonte:* tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

⁽²⁾ La media mensile dei tassi dell'euro sarà pubblicata ogni fine mese.

⁽³⁾ *Fonte:* Commissione.

Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 92 e 93 del trattato CE

Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni

(1999/C 120/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Data di approvazione: 21.10.1997

Stato membro: Regno Unito

Aiuto n.: N 581/97

Titolo: Vendita di mutui della Student Loans Company Ltd

Obiettivo: Raccolta di fondi per il governo

Data di approvazione: 7.11.1997

Stato membro: Francia

Aiuto n.: N 679/97

Titolo: Modifica di un regime di aiuti a favore delle stazioni radio locali

Obiettivo: Sostenere le piccole stazioni radio locali

Base giuridica: Article 80 de la loi 86-1067 modifié par le décret 92-1053

Bilancio: 100 Mio di FRF all'anno

Intensità dell'aiuto:

— Sovvenzione all'avviamento: fino a 100 000 FRF (15 000 ECU)

— Sovvenzione al funzionamento: fino a 205 000 FRF (31 000 ECU) + maggiorazione 60 %

— Sovvenzione alla sostituzione delle attrezzature: fino a 100 000 FRF (15 000 ECU)

Durata: 5 anni a decorrere dal 31.12.1997

Data di approvazione: 25.11.1998

Stato membro: Paesi Bassi

Aiuto n.: N 486/97

Titolo: Sostegno alla produzione cinematografica

Obiettivo: Promuovere la produzione cinematografica

Base giuridica: Ad hoc interventie

Bilancio: 15 Mio di NLG (circa 6,725 Mio di ECU)

Durata: Cinque anni

Data di approvazione: 9.12.1998

Stato membro: Portogallo

Aiuto n.: N 363/98

Titolo: Aiuto alla ristrutturazione a favore di Dragapor SA

Obiettivo: Ripristinare la redditività economico-finanziaria a lungo termine dell'impresa in vista della sua privatizzazione

Bilancio: 3 127 Mio di PTE (15,4 Mio di ECU)

Data di approvazione: 3.3.1999

Stato membro: Austria, [Provincia (confederale) di Salisburgo]

Aiuto n.: E/4/99

Titolo: Sistema di pedaggio preferenziale applicato dall'Austria sull'autostrada di Tauern per le società con sede nel distretto di Lungau

Base giuridica: Übereinkommen über die Mautbefreiung für Lungauer Kraftfahrzeuge

Bilancio: Circa 10 Mio di ATS l'anno (726 728,34 EUR)

Intensità dell'aiuto: Variabile

Durata: Illimitata

Condizioni: La procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato, iniziata il 4 febbraio 1998 allo scopo di avviare un'indagine ufficiale, è temporaneamente sospesa

AIUTI DI STATO**Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto/alla misura C 8/99 (ex N 834/97) — Italia — Fiat Rivalta**

(1999/C 120/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con la lettera riportata in appresso, datata 9 marzo 1999, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.

«I. Procedura

1. Con lettera n. 8143 del 3 dicembre 1997, registrata presso la Commissione il 5 dicembre 1997, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione il progetto di aiuti descritto in appresso in favore di Fiat Auto SpA.
2. Dato che le informazioni pervenutele erano incomplete, la Commissione, con lettera del 15 gennaio 1998, ha chiesto alle autorità italiane di fornirle ulteriori chiarimenti. Oltre a dati relativi al progetto di investimento e all'erogazione dell'aiuto, mancavano anche informazioni riguardanti essenzialmente la mobilità del progetto e l'analisi costi-benefici. Nel 1998 vi è stato uno scambio di corrispondenza concernente l'invio di informazioni addizionali (lettere delle autorità italiane rispettivamente del 6 marzo e del 22 giugno 1998 con la richiesta di un'ulteriore proroga del termine di risposta e un sollecito della Commissione del 10 luglio). Altre informazioni sono state infine fornite dalle autorità italiane con lettera n. 7652 del 20 novembre 1998.
3. Tuttavia, nella lettera del 20 novembre 1998, le autorità italiane non hanno fornito alcuna risposta in merito alla mobilità del progetto né l'analisi costi-benefici.

II. Descrizione dell'aiuto prospettato

4. L'aiuto prospettato verrebbe erogato, in massima parte (cfr. punto 17 in appresso), nel quadro della legge 488/92 (agevolazioni alle attività produttive nelle aree depresse del paese). Tale regime di aiuti è stato approvato dalla Commissione ⁽¹⁾.
5. Il beneficiario dell'aiuto sarebbe la società Fiat Auto SpA (in appresso "Fiat").
6. Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane risulta che l'aiuto è destinato a finanziare gli investimenti necessari per adattare lo stabilimento Fiat di Rivalta (Torino) alla produzione di cinque modelli delle marche Fiat, Lancia e Alfa Romeo (Bravo/Brava, Marea, Nuova Dedra e Nuova 164).

7. Gli investimenti realizzati presso l'unità produttiva di Rivalta mirano ad assicurare allo stabilimento la flessibilità necessaria per produrre quantità variabili dei modelli succitati nonché di altri modelli futuri. Le autorità italiane indicano, tra l'altro, che lo stabilimento di Rivalta, per i modelli Bravo, Brava e Marea può produrre le quantità che in periodi di punta della domanda altri stabilimenti del gruppo non sono in grado di fornire. Gli investimenti sono anche destinati a migliorare lo stabilimento sul fronte ergonomico ed ambientale nonché a consentire un bilanciamento più efficace dell'automazione e della manualità nel processo di produzione. I principali miglioramenti tecnologici riguardano il lay-out dello stabilimento (soprattutto per quanto riguarda i reparti lastratura, verniciatura e montaggio).
8. L'investimento Fiat è iniziato il 31 maggio 1994 e si prevede che continui fino al 3 maggio 2000 per un ammontare complessivo di 484 977 milioni di ITL (250,47 milioni di EUR) mentre l'aiuto, che non comprende fondi comunitari, è pari a 25 235 milioni di ITL (13,03 milioni di EUR).
9. L'intensità netta (attualizzata) dell'aiuto, secondo le autorità italiane, è del 4,18 %.
10. Lo stabilimento Fiat presso il quale è in corso l'investimento è situato a Rivalta (Torino), in una zona che, dato il suo livello di sviluppo economico, è stata classificata dalla Commissione fra le aree assistite ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato con un massimale di aiuto regionale del 10 %.

III. Valutazione

11. Le misure prospettate sgraverebbero la società di una parte dei costi d'investimento e quindi costituiscono un aiuto che minaccia di provocare distorsioni di concorrenza tra i produttori automobilistici. Data la presenza di notevoli scambi intracomunitari nel settore in questione, l'aiuto chiaramente inciderebbe sugli scambi ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE.
12. L'aiuto favorirebbe una società attiva nel settore della produzione automobilistica. Di conseguenza il progetto deve essere esaminato in base alla disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

⁽¹⁾ Cfr. lettera SG(95) D/3693 del 24 marzo 1995.

13. La disciplina attualmente in vigore stabilisce che la precedente disciplina servirà come base per la valutazione dei progetti di aiuto notificati prima del 1° novembre 1997, sulla cui compatibilità la Commissione non si è ancora pronunciata o per i quali è stata avviata prima di tale data la procedura prevista dall'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.
14. Le autorità italiane hanno notificato alla Commissione il progetto di aiuto il 5 dicembre 1997. Pertanto la disciplina applicabile è quella attualmente in vigore, pubblicata nella GU C 279 del 15 settembre 1997, pag. 1. Le autorità italiane, notificando l'aiuto prospettato a favore del succitato investimento da parte della Fiat, hanno rispettato la disciplina giacché il presente caso riguarda un progetto, di un produttore automobilistico, che presenta un costo totale superiore a 50 milioni di EUR e rispetto al quale l'aiuto lordo totale eccede 5 milioni di EUR. Se nel caso di specie entrambe le soglie sono state raggiunte, il superamento anche di una sola di esse, secondo la succitata disciplina, comporterebbe l'obbligo di notifica.
15. Tuttavia la Commissione deplora che le autorità italiane non le abbiano notificato prima il progetto, considerato che l'investimento è iniziato il 31 maggio 1994, che la società ha presentato la domanda di aiuto alle autorità italiane il 23 dicembre 1996 e che queste ultime hanno comunicato alla Fiat la decisione di concedere l'aiuto — fatta salva l'approvazione della Commissione — con lettera del 30 luglio 1997.
16. Per poter autorizzare un aiuto, la Commissione deve constatarne la necessità. Nel caso di specie, il fatto che l'investimento sia iniziato ben oltre due anni prima della domanda di aiuto alle autorità italiane indicherebbe di norma che l'aiuto non è necessario. Tuttavia, per gli investimenti effettuati tra il 22 dicembre 1994 e il 22 dicembre 1996 la Commissione può, in via eccezionale, ammettere, conformemente alla posizione adottata nelle decisioni N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98 ⁽²⁾, N 163/98 ⁽³⁾ e N 726/97 ⁽⁴⁾, l'applicazione delle disposizioni transitorie contenute all'articolo 12 del decreto n. 527 del 20 ottobre 1995 ⁽⁵⁾, di attuazione della legge 488/92. Secondo dette disposizioni transitorie la spesa sostenuta nei due anni precedenti la data della domanda di aiuto è considerata ammissibile a beneficiare di aiuti. Le autorità italiane hanno affermato che la retroattività delle disposizioni transitorie era destinata a colmare il vuoto giuridico e procedurale instauratosi dopo la messa a punto definitiva del regime concernente l'intervento straordinario nel Mezzogiorno.
17. Le autorità italiane non hanno invece dimostrato alla Commissione la base giuridica su cui si fonda l'ammissibilità della spesa sostenuta dal 31 maggio 1994 fino al 21 dicembre 1994, che non rientra nella clausola di retroattività di due anni. Le autorità italiane dovrebbero pertanto fornire chiarimenti al riguardo.
18. Per dimostrare la necessità di un aiuto regionale nel settore automobilistico, il beneficiario dell'aiuto deve chiaramente dimostrare la mobilità del progetto, indicando che esiste un'alternativa economicamente valida di realizzazione del progetto in un altro sito. Né la notifica originale né la lettera del 20 novembre 1998 delle autorità italiane esaminano la questione della mobilità del progetto malgrado una specifica richiesta in tal senso formulata dalla Commissione nella lettera del 15 gennaio 1998. A questo stadio la mobilità geografica del progetto non è quindi stata appurata.
19. Per accertare la proporzionalità dell'aiuto prospettato ai problemi regionali che deve contribuire a risolvere, la Commissione esige un'analisi costi-benefici. Tale analisi deve individuare i costi e i benefici aggiuntivi derivanti per la Fiat dalla sua decisione di realizzare l'investimento a Rivalta, rispetto ad un sito alternativo economicamente valido scelto nell'ambito SEE o in uno dei paesi PECO. Nel caso di specie mancano le informazioni di cui la Commissione ha bisogno per stabilire se l'investimento nello stabilimento di Rivalta comporti per la Fiat svantaggi tali da giustificare un'intensità di aiuto del 4,18 %.
20. Attualmente la Commissione non dispone degli elementi informativi atti a permetterle di esaminare l'analisi costi-benefici effettuata dalla Fiat e dalle autorità italiane. Più specificamente, mancano le seguenti informazioni:
- lo studio di localizzazione o qualsiasi altra analisi effettuata dalla Fiat attestante la mobilità del progetto, vale a dire che quest'ultimo potrebbe essere realizzato presso un sito alternativo economicamente valido;
 - un'analisi costi-benefici basata su:
 - a) l'identificazione di uno stabilimento di riferimento in un sito alternativo economicamente valido nell'ambito SEE o in uno dei paesi PECO;
 - b) i costi operativi per lo stesso livello di produzione previsto dal progetto, calcolati nell'arco di tre anni dall'inizio della produzione sia a Rivalta che presso lo stabilimento di riferimento nel sito alternativo. I costi operativi comprendono, come minimo: manodopera, componenti/materiali, canoni di locazione, costi giacenze, energia/acqua, telecomunicazioni, trasporti (all'interno e verso l'esterno), formazione, ecc.;
 - c) i costi d'investimento per entrambi i siti calcolati per tutta la durata del progetto. I costi di investimento

⁽²⁾ Decisioni del 30.9.1998, pubblicate nella GU C 409 del 30.12.1998.

⁽³⁾ Decisione del 30.9.1998, pubblicata nella GU C 384 del 12.12.1998.

⁽⁴⁾ Decisione del 7.4.1998, pubblicata nella GU C 240 del 31.7.1998.

⁽⁵⁾ Regolamento recante le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni in favore delle attività produttive nelle aree depresse del paese (GURI n. 292, 15.12.1995).

comprendono: l'acquisto del terreno, fabbricati/opere murarie, macchinari/impianti e attrezzature, prestito d'uso, ecc.;

- dati riguardanti la capacità di Fiat Auto SpA prima e dopo l'investimento.

IV. Conclusioni

21. Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione, nel quadro della procedura dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, invita la Repubblica italiana a presentarle le sue osservazioni nel termine di un mese a decorrere dalla ricezione della presente lettera.

22. Considerando:

- i) i ritardi intervenuti nella notifica alla Commissione del progetto di aiuto e nella risposta alla prima richiesta della Commissione di informazioni supplementari datata 15 gennaio 1998, e,
- ii) il fatto che la lettera delle autorità italiane del 20 novembre 1998 non contiene gli elementi necessari per permettere alla Commissione di accertare la mobilità del progetto e di esaminarlo sulla base di un'analisi costi-benefici,

la Commissione ingiunge all'Italia, entro il termine di un mese a decorrere dalla ricezione della presente lettera, di fornirle tutti i documenti, informazioni e dati necessari perché possa valutare la compatibilità del progetto di aiuto, in particolare le informazioni di cui ai punti 17, 18 e 20.

Inoltre, per quanto riguarda l'avvio del procedimento previsto all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato, relativamente ai casi N 727/97, N 728/97, N 729/97, N 730/97 e N 838/97, inerenti alle proposte di aiuto in favore di Fiat Auto SpA, la Commissione invita le vostre autorità a trasmettere le informazioni necessarie per poter ritenere che i progetti sopra citati sono progetti indipendenti.

In caso contrario la Commissione adotterà una decisione sulla base delle sole informazioni in suo possesso.

La Commissione chiede inoltre alle autorità italiane di trasmettere senza indugio copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione fa presente alle autorità italiane l'effetto sospensivo dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato CE e richiama alla loro attenzione la lettera inviata a tutti gli Stati membri il 22 febbraio 1995 in cui si precisa che per qualsiasi aiuto concesso illegalmente può essere richiesta la restituzione maggiorata degli interessi, calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato nella valutazione dei regimi di aiuti regionali, maturati a decorrere dalla data in cui l'aiuto è stato reso disponibile al beneficiario fino alla data dell'effettiva restituzione.

La Commissione comunica inoltre al governo italiano che informerà i terzi interessati mediante pubblicazione della presente lettera nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* nonché i terzi interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE tramite pubblicazione di una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ed infine l'Autorità di vigilanza EFTA mediante invio di copia della presente. Tutti i summenzionati interessati saranno invitati a trasmetterle le loro osservazioni entro il termine di un mese a decorrere dalla data di detta pubblicazione.»

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto/alla misura in oggetto entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Direzione H 1
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 95 79

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia.

AIUTI DI STATO

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 9/99 (ex N 838/97) — Italia — Fiat Mirafiori Meccanica

(1999/C 120/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con la lettera riportata in appresso, datata 2 marzo 1999, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.

«Il governo italiano ha notificato alla Commissione, il 1° dicembre 1997, un aiuto di Stato a favore dell'impresa Fiat Auto SpA riguardante un investimento nella fabbrica di motori e scatole del cambio a Mirafiori (Torino — Piemonte). L'aiuto è stato iscritto il 5 dicembre 1997 nel registro degli aiuti notificati sotto il numero N 838/97.

Con lettera del 15 gennaio 1998, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane un complemento di informazioni. Tre solleciti, in cui è stata anche prospettata l'eventualità di un avvio della procedura dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, sono stati rivolti alle autorità italiane il 27 febbraio 1998, l'8 giugno 1998 e il 10 luglio 1998, per ottenere le informazioni indispensabili per l'esame del caso. Inoltre, in data 23 aprile 1998, ha avuto luogo una riunione con i rappresentanti delle autorità italiane nel corso della quale sono state evocate le modalità di esame del caso. Dopo aver chiesto varie proroghe del termine di risposta, il governo italiano ha trasmesso nuove informazioni, purtroppo ancora parziali, con lettera del 20 novembre 1998. Per poter approfondire l'esame del fascicolo, la Commissione ha a sua volta chiesto ed ottenuto dalle autorità italiane una proroga del termine normale di esame fino al 15 febbraio 1999.

L'aiuto previsto dalle autorità italiane sarebbe destinato all'impresa Fiat Auto SpA, filiale di Fiat SpA. Il gruppo Fiat opera nel settore automobilistico, in particolare tramite tre società: Fiat Auto per le autovetture, IVECO per i veicoli utilitari e Magneti Marelli per i componenti.

Fiat Auto possiede stabilimenti in Italia, in Polonia, in Turchia e nell'America del Sud. Nel 1997 essa ha prodotto 2,8 milioni di veicoli di cui 1,8 milioni in Italia, sotto le marche Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia e Maserati. Nello stesso anno il suo organico in Italia era di circa 62 000 addetti, di cui 17 000 occupati a Mirafiori⁽¹⁾. Essa realizzava il 53 % delle sue vendite sul mercato nazionale, il 32 % negli altri paesi dell'Unione ed il 15 % nel resto del mondo (base 1995). Nel 1997 il gruppo Fiat deteneva l'11 % circa del mercato europeo (17 paesi) delle autovetture.

(¹) Per le attività "Carrozzeria" e "Meccanica" (fabbricazione di autovetture, motori e di scatole del cambio).

L'investimento previsto da Fiat Auto si situa a Mirafiori (Torino), in una zona assistita a titolo dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), che beneficia di un massimale regionale del 10 % ESN per le grandi imprese.

Lo stabilimento di "Mirafiori meccanica" ha subito una ristrutturazione per integrarlo in maniera più coerente nel tessuto urbano circostante e ridurre le operazioni di tipo meccanico al fine di razionalizzare il lay-out e i flussi logistici interni ed esterni. Secondo le autorità italiane, ciò è stato reso possibile dallo sviluppo della produzione delle scatole del cambio (in unità d'avanguardia) ma anche dei motori "Torque" destinati ad equipaggiare i veicoli Fiat dei segmenti "B" e "C" prodotti in Italia e nei paesi terzi. I motori "Torque" formano oggetto della presente notifica.

I seguenti investimenti sono necessari per la realizzazione del progetto:

<i>(in milioni di ITL)</i>	
Natura	Ammontare
Conduzione dei lavori	1 350
Opere murarie ed assimilate	21 000
Macchinari, impianti ed attrezzature	446 100
Totale	468 450 ⁽¹⁾

(¹) Questo importo corrisponde a 242 milioni di ECU (1 ECU = 1 937 ITL nel dicembre 1997).

Al termine del progetto la capacità di produzione raggiungerà 350 000 unità/anno.

I motori "Torque" hanno formato oggetto di numerose innovazioni sia di prodotto che di processo. Le innovazioni si applicano essenzialmente alle parti alte del motore (testata, sistema di distribuzione, albero a camme, azionamento delle valvole) nonché all'assemblaggio. La scelta di Mirafiori sarebbe stata dettata tra l'altro dalla possibilità di utilizzare una parte delle linee di produzione esistenti, opportunamente modificate, il che ha permesso di limitare gli investimenti necessari per il progetto. Le linee esistenti riguarderebbero più particolarmente la parte bassa del motore, meno soggetta all'innovazione.

La notifica del 1° dicembre 1997 e la lettera del 20 novembre 1998 delle autorità italiane menzionano in maniera succinta gli investimenti che favorirebbero la protezione dell'ambiente.

Nella lettera del 20 novembre 1998, l'analisi costi/benefici (ACB) quantifica lo svantaggio di Mirafiori Meccanica al 22,5 % rispetto ad un sito produttivo comparabile in Polonia.

Sono previsti aiuti regionali per un importo nominale di 31 miliardi di ITL (16 milioni di ECU) nel quadro del regime approvato "Legge 488" del 19 dicembre 1992. L'intensità dell'aiuto attualizzata raggiungerebbe il 4,6 %. Nessun'altra sovvenzione è prevista per il progetto.

a) L'aiuto notificato dalle autorità italiane a favore di Fiat Auto rientra nel divieto dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE, dato che è finanziato dallo Stato o mediante risorse dello Stato. Inoltre, rappresentando una parte non trascurabile del progetto, l'aiuto minaccia di falsare la concorrenza nell'Unione, favorendo Fiat Auto rispetto ad altre imprese che non ricevono aiuti. Infine i mercati dei motori per autovetture nonché quello delle autovetture sono caratterizzati da notevoli scambi fra Stati membri.

Gli aiuti in causa sono destinati ad un'impresa che esercita la sua attività nel campo della fabbricazione e del montaggio di autovetture e di motori per tali autovetture. L'impresa fa parte dunque del settore automobilistico nel senso della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato a favore del settore automobilistico.

Gli aiuti previsti, notificati il 1° dicembre 1997, sarebbero erogati nel quadro del regime approvato "Legge 488/92". La disciplina comunitaria per il settore automobilistico⁽²⁾ precisa che gli aiuti che i poteri pubblici intendono accordare ad un progetto individuale nell'ambito di un regime di aiuto autorizzato a favore di un'impresa operante nel settore automobilistico devono essere notificati prima della loro concessione in base all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato, se almeno uno dei seguenti massimali è oltrepassato:

— costo totale del progetto: 50 milioni di ECU,

oppure

— ammontare totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto: 5 milioni di ECU.

Sia il costo totale del progetto che l'ammontare degli aiuti oltrepassa i massimali previsti per la notifica. Pertanto, notificando gli aiuti progettati a favore di Fiat Auto Mirafiori, le autorità italiane hanno ottemperato a quanto prescritto dall'articolo 93, paragrafo 3, del trattato.

b) L'articolo 92, paragrafo 2, specifica talune forme di aiuti compatibili con il trattato. Tenuto conto della natura e dello scopo dell'aiuto nonché della localizzazione geografica degli

investimenti, le lettere a), b), e c) non sono applicabili al progetto in questione. L'articolo 92, paragrafo 3, elenca gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La loro compatibilità con il trattato deve essere valutata nel contesto della Comunità nel suo insieme e non in un ambito puramente nazionale. Per assicurare il corretto funzionamento del mercato comune e tener conto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, devono essere interpretate in maniera restrittiva. Per quanto riguarda le deroghe previste dall'articolo 92, paragrafo 3, lettere b) e d), l'aiuto in causa manifestamente non è destinato ad un progetto di interesse comune né ad un progetto atto a porre rimedio ad una grave perturbazione dell'economia italiana o a promuovere la cultura e conservare il patrimonio. Quanto alle deroghe previste dall'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c), soltanto la lettera c) risulta pertinente, in quanto la regione di Mirafiori rientra fra le zone assistite a titolo dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Una volta accertato che le condizioni della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato al settore automobilistico sono rispettate, la Commissione decide se gli aiuti regionali previsti sono compatibili con il mercato comune in base alle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Il settore automobilistico può beneficiare di aiuti regionali per favorire nuovi insediamenti e ampliamenti/trasformazioni di siti esistenti in zone assistite della Comunità, apportando in tal modo un contributo prezioso allo sviluppo regionale mediante la creazione o la salvaguardia di posti di lavoro spesso molto specializzati e con effetti indiretti significativi. La notifica preliminare permette alla Commissione di confrontare i vantaggi sul piano dello sviluppo regionale con le eventuali conseguenze dannose sull'insieme del settore. Questo confronto, realizzato sotto forma di un'analisi costi/benefici, non ha lo scopo di minimizzare il contributo essenziale degli aiuti regionali alla coesione a livello comunitario, bensì serve a garantire che altri elementi di interesse per la Comunità, come lo sviluppo e la competitività generale del settore in Europa nonché il rispetto di una concorrenza reale, siano ugualmente presi in considerazione. Pertanto, quando la Commissione esamina un caso di aiuti regionali all'industria automobilistica, la relativa disciplina comunitaria prevede la seguente procedura:

— prima di tutto, dopo aver verificato se la regione destinataria può beneficiare di aiuti in base al diritto comunitario, la Commissione esamina la necessità dell'aiuto, in particolare attraverso la mobilità geografica del progetto;

— la Commissione verifica quindi l'ammissibilità dei costi per gli elementi mobili del progetto;

— in seguito la Commissione verifica, per gli elementi ammissibili mobili del progetto, che la misura di aiuto prevista è proporzionata ai problemi regionali che essa deve contribuire a risolvere. A questo scopo è utilizzato il metodo dell'analisi costi/benefici (ACB). L'ACB confronta,

(2) GU C 279 del 15.9.1997.

per gli elementi mobili, i costi che dovrà sostenere l'investitore per realizzare il suo progetto nella regione interessata con quelli che dovrebbe sostenere per un progetto identico in un sito alternativo, il che permette di individuare gli svantaggi specifici della regione assistita in questione. La Commissione autorizza gli aiuti regionali entro i limiti degli svantaggi regionali risultanti dall'investimento sul sito di riferimento;

- infine, la Commissione esamina l'aspetto dei complementi di aiuto ("top-up"). Infatti, tenuto conto del carattere sensibile del settore automobilistico, essa studia gli effetti di ogni progetto di investimento sulla concorrenza, in particolare sotto il profilo della variazione delle capacità produttive ⁽³⁾ a livello del gruppo interessato sul mercato in causa.
 - La somma degli importi determinati nel corso di queste due ultime tappe corrisponde all'importo totale dell'aiuto che la Commissione può autorizzare, entro i limiti del massimale regionale.
- a) Lo stabilimento Mirafiori Meccanica è situato in una regione assistita in cui possono essere autorizzati aiuti regionali fino al 10 % di intensità. L'equivalente sovvenzione lordo delle misure d'aiuto proposte ammonterebbe, secondo le autorità italiane, al 4,6 % (in termini attualizzati), ossia ad un tasso inferiore al massimale regionale.

Per quanto riguarda la necessità dell'aiuto regionale, la Commissione prende anzitutto atto della situazione particolare che ha portato all'autorizzazione del regime italiano "Legge 488/92". Nel prorogare le decisioni riguardanti i fascicoli N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98 ⁽⁴⁾, N 163/98 ⁽⁵⁾ e N 726/97 ⁽⁶⁾, la Commissione ammette che circostanze molto specifiche nell'attuazione della legge 488/92 possono spiegare i lunghi intervalli di tempo intercorsi fra il lancio del progetto nel 1994, l'inizio della produzione in serie dei motori Torque nel 1995, la domanda d'aiuto nel maggio 1996 e la notifica nel dicembre 1997. Essa riconosce, alla luce delle spiegazioni fornite dalle autorità italiane, che l'investitore abbia avuto fondati motivi di contare sull'erogazione ulteriore di aiuti in base alla legge 488/92.

Tuttavia, per accertare che il criterio della necessità dell'aiuto è soddisfatto, la Commissione esige anche che sia comprovata l'esistenza di un'alternativa economicamente valida per l'insediamento del progetto o di sottoparti del progetto. Infatti, se non esistesse alcun altro sito industriale nuovo o preesistente in grado di accogliere l'investimento previsto nell'ambito del gruppo in questione, l'impresa sarebbe con-

stretta a realizzare il suo progetto nell'unico sito di accoglienza possibile, anche in assenza di aiuti.

Le autorità italiane non hanno dimostrato in maniera sufficiente la mobilità del progetto. Infatti le informazioni a disposizione della Commissione non permettono in particolare di stabilire se a Mirafiori l'imbricazione delle linee di montaggio dei vari motori e l'utilizzazione di una parte delle linee di produzione preesistenti autorizzassero in maniera effettiva la fabbricazione dei motori Torque in un altro sito. Questa analisi deve essere condotta sulla intera durata del progetto, ossia a partire dal 1994.

Inoltre non è stato trasmesso alla Commissione nessuno studio di localizzazione da cui risulti che Fiat ha valutato, nel 1993 e 1994, vari siti in vista dell'insediamento degli investimenti in questione.

Per questo motivo la Commissione formula dei dubbi sulla mobilità del progetto e quindi sulla necessità degli aiuti previsti dalle autorità italiane.

- b) Per tener conto della situazione particolare in cui è stata autorizzata, la legge 488/92 prevede per gli investimenti ammissibili una retroattività di due anni. Secondo la documentazione notificata, la domanda di aiuto è stata introdotta da Fiat il 3 maggio 1996. Il periodo di ammissibilità degli investimenti inizierebbe dunque il 3 maggio 1994. Orbene, le autorità italiane hanno scritto i) che i cantieri sono iniziati nello stabilimento di Mirafiori nel gennaio 1993 e ii) che le spese di investimento sono iniziate ("inizio attività di spending") nel maggio 1993.

Inoltre, il calendario degli investimenti ammissibili trasmesso dai servizi italiani indica che nessun investimento ha avuto luogo nel 1993. La Commissione si chiede allora qual è il fatto generatore della constatazione di un investimento da parte delle autorità italiane, in particolare per le operazioni di adeguamento dei fabbricati.

Emergono pertanto dei dubbi quanto al rispetto delle condizioni della legge 488/92 e delle rispettive norme di attuazione.

- c) La disciplina comunitaria per il settore automobilistico segna un'evoluzione della prassi della Commissione nella individuazione del sito di riferimento utilizzato ai fini dell'analisi costi/benefici. In passato il progetto notificato doveva essere confrontato con un analogo progetto realizzato in una regione non assistita dell'Unione per individuare i costi supplementari dovuti alle carenze strutturali della regione assistita scelta per l'investimento. Oggi il sito da confrontare, che deve costituire la migliore alternativa ⁽⁷⁾ individuata dal costruttore al di fuori del sito prescelto, può essere localizzato in Europa o nei PECO (o, in certi casi, anche in un altro continente). Le autorità italiane hanno scelto come sito di insediamento alternativo uno stabilimento in Polonia.

⁽³⁾ A motivo delle sovraccapacità strutturali che caratterizzano il settore.

⁽⁴⁾ Decisioni del 30.9.1998, pubblicate nella GU C 409 del 30.12.1998.

⁽⁵⁾ Decisione del 30.9.1998, pubblicata nella GU C 384 del 12.12.1998.

⁽⁶⁾ Decisione del 7.4.1998, pubblicata nella GU C 240 del 31.7.1998.

⁽⁷⁾ Ossia quella individuata nella fase finale dello studio di localizzazione condotto dall'investitore.

Il sito prescelto ai fini dell'analisi comparativa dei costi e benefici incide notevolmente sul livello degli aiuti che la Commissione può autorizzare in quanto (co)determina il risultato di tale analisi. La Commissione esige dunque che la designazione di tale sito alternativo risponda rigorosamente alle prescrizioni della disciplina comunitaria. Orbene, le autorità italiane non hanno comunicato alcun elemento pertinente attestante che la Polonia costituiva la migliore alternativa individuata dalla Fiat al momento della decisione di insediamento nel 1993-1994. Come ricordato più sopra, non sembra i) che esista uno studio di localizzazione che abbia menzionato la Polonia fra i siti di investimento possibili per il progetto e ii) che la Polonia (Biesko-Biala o Tichy) abbia figurato fra due finalisti dello studio insieme a Mirafiori Meccanica.

La Commissione dubita di conseguenza che l'analisi sommaria costi/benefici trasmessa alla Commissione il 20 novembre 1998 possa costituire una base di esame seria.

Ma quand'anche argomenti pertinenti dimostrassero che l'alternativa proposta dalle autorità italiane è accettabile sotto il profilo della disciplina comunitaria per il settore automobilistico, l'ACB trasmessa non permetterebbe di determinare il livello delle carenze del sito Mirafiori Meccanica rispetto al sito in Polonia, poiché comporta errori e dati incompleti.

La Commissione desidera anzitutto sottolineare la mancanza generale di documenti di riferimento sia per Mirafiori che per il sito scelto ai fini di un'analisi comparativa. La Commissione non è ad esempio in grado di avallare i costi della manodopera. Mancano infatti informazioni precise sulla durata del lavoro in Polonia, il tasso di assenteismo, i tempi operativi per la fabbricazione del motore o qualsiasi altra documentazione utile per razionalizzare il quantitativo di manodopera necessaria per il progetto e spiegare le differenze fra l'Italia e la Polonia. I tassi di cambio (principalmente ITL/PLZ) non sono mai menzionati. I differenziali d'investimento sono presentati in maniera troppo generica, ecc.

Inoltre la lettera delle autorità italiane del 20 novembre 1998 precisa che la produzione in serie dei motori oggetto del progetto è iniziata nel marzo 1995. La Commissione si chiede allora quale sia la natura degli ulteriori investimenti realizzati fra il 1995 e il 1998, i quali potrebbero in realtà essere misure di ammodernamento, non ammissibili agli aiuti regionali in base alla disciplina comunitaria degli aiuti al settore automobilistico.

Di conseguenza sorgono dei dubbi circa la validità delle ipotesi formulate dalle autorità italiane.

Inoltre la Commissione ritiene che i seguenti elementi avrebbero dovuto essere integrati nell'analisi costi/benefici, ma finora ne sono stati esclusi:

— Costo di riduzione dell'attività:

Se il progetto fosse stato realizzato in Polonia ciò avrebbe sicuramente comportato una riduzione significativa dell'attività e licenziamenti nello stabilimento Mirafiori Meccanica, dando luogo ad oneri supplementari a carico del sito di riferimento.

— Formazione:

Lo scarso livello di formazione della manodopera in Polonia nel 1994-1995 avrebbe comportato per la Fiat costi più elevati che a Mirafiori, dove la conoscenza del sistema di produzione, degli impianti, dei sistemi di qualità, è già acquisita.

— Produttività:

I differenziali di produttività fra i due stabilimenti non emergono chiaramente dall'analisi costi/benefici elaborata dalle autorità italiane.

— Differenze di ritmo per l'aumento delle cadenze (produzione di scarti):

La manodopera meno formata in Polonia avrà maggiore difficoltà a far fronte all'aumento delle cadenze; inoltre la produzione comporterà un livello superiore di scarti o renderà necessario l'impiego di personale supplementare (ad esempio una squadra a fine catena per riparare i difetti).

— Costi di garanzia:

La produzione in Polonia sarebbe stata probabilmente di qualità inferiore e avrebbe dunque comportato costi di garanzia supplementari notevoli.

— Rinvio del decollo della produzione:

Il rischio di un ritardo nell'avvio della produzione risulta superiore in Polonia rispetto a Mirafiori. Ciò comporta sovraccosti sia finanziari (attrezzature che non producono) che di gestione (manodopera sottoutilizzata).

— Dati doganali:

Il progetto prevede esportazioni sulle quali sarebbero applicati dazi doganali differenti in funzione dell'origine dei motori.

Questi elementi sono tanto più rilevanti in quanto si riferiscono ad un periodo (1995-1997) in cui gli investimenti di Fiat in Polonia aumentavano in misura considerevole, con tutte le difficoltà tradizionali legate ad una forte crescita delle attività.

La Commissione dubita pertanto della completezza dei costi del progetto presi in considerazione dalle autorità italiane, in particolare per quanto riguarda la Polonia, e teme quindi

che gli svantaggi di Mirafiori Meccanica siano stati gonfiati artificialmente.

Una serie di errori sono stati individuati nell'analisi costi/benefici comunicata il 20 novembre 1998:

- Gli investimenti che sarebbero stati realizzati in Polonia sono articolati nella vostra ACB in una tabella chiamata "F5P2". La ripartizione nel tempo sarebbe legata alla cadenza dei pagamenti degli equipaggiatori. I cash-flow in causa durano fino al 1999 e 2000, per un importo nominale su questi due anni di 86,9 miliardi di ITL. Orbene, la tabella di sintesi dell'ACB ignora questi investimenti e prende in considerazione soltanto i flussi sul periodo 1994-1998. In questo modo viene sottovalutato il costo del progetto in Polonia.
- Le autorità italiane utilizzano come periodo di riferimento per il calcolo dei costi di gestione gli anni 1995-1998, ossia quattro anni. La disciplina comunitaria per il settore automobilistico prevede per gli stabilimenti esistenti (estensione/trasformazione) un periodo di tre anni soltanto per l'ACB, a decorrere dal lancio della produzione in serie, ossia nel caso di specie, a partire da fine marzo 1995. Il calcolo dei costi di gestione deve dunque essere riferito al periodo aprile 1995-marzo 1998. Poiché Mirafiori Meccanica presenta uno svantaggio netto di gestione, che perdura oltre il 1998, nei riguardi della Polonia, le stime delle autorità italiane aumentano l'intensità dello svantaggio finale.
- I costi di telecomunicazione sono contabilizzati due volte: sia in Polonia che in Italia.

Questi errori incidono in maniera molto significativa sul livello dello svantaggio. La Commissione non può perciò constatare che la stima effettuata dalle autorità italiane dello svantaggio del progetto (22,5 %) risulta errata. Le correzioni che possono essere apportate dalla Commissione nel corso di un primo esame e a titolo puramente indicativo giungono ad uno svantaggio del 3,5 %, senza integrare a questo stadio i vari sovraccosti di riduzione dell'attività, di formazione, ecc. e senza modificare gli investimenti ammissibili.

- d) Tenuto conto del carattere sensibile del settore automobilistico, la Commissione esamina abitualmente gli effetti di ciascun progetto di investimento sulla concorrenza, in particolare sotto il profilo della variazione delle capacità produttive a livello del gruppo interessato sul mercato in causa ⁽⁸⁾.

⁽⁸⁾ Il mercato dei prodotti in causa comprende i prodotti (eventualmente i servizi) contemplati dal progetto di investimento, nonché i prodotti di sostituzione accettabili dal punto di vista del consumatore (per le caratteristiche dei prodotti, il loro prezzo e l'uso a cui possono essere adibiti) e del produttore (grazie alla flessibilità degli impianti di produzione). Il mercato geografico in causa ricomprende in linea di massima i paesi SEE e PECO.

Nel caso di un progetto riguardante i motori, la Commissione considera che il mercato in causa è quello dei veicoli per i quali i motori sono fabbricati, ossia in questo caso il mercato delle autovetture. La lettera del 20 novembre 1998 delle autorità italiane indica le capacità di produzione di ciascuno stabilimento del gruppo Fiat. Sommando le capacità degli stabilimenti italiani (esclusi quelli di Sevel e Sevel Campania, in cui sono prodotti veicoli utilitari) e polacchi, tra il 1993 (ante progetto) e il 1999 (post progetto), la Commissione rileva un aumento di capacità del 5,6 %. Secondo la disciplina comunitaria l'effetto sulla concorrenza è da considerare rilevante. Poiché Mirafiori è situata in una regione assistita nel quadro dell'articolo 93, paragrafo 3, lettera c), il fattore di aggiustamento applicabile è pari a "-2" punti percentuali.

La somma dello svantaggio risultante dall'analisi costi/benefici e del fattore di aggiustamento equivale all'aiuto che la Commissione può autorizzare. Nel presente caso, sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione e a titolo puramente indicativo, tale somma ammonterebbe al 3,5 % meno 2 %, ossia 1,5 %. La Commissione dubita pertanto che l'aiuto regionale previsto dalle autorità italiane nella misura del 4,6 % possa essere autorizzato.

- e) Infine la Commissione richiama l'attenzione del governo italiano sui seguenti punti:

— Nella corrispondenza è spesso menzionato il termine "innovazione", ma nessun aiuto specifico è previsto a tale scopo. La Commissione rileva tuttavia a questo riguardo che la disciplina comunitaria degli aiuti al settore automobilistico prevede la possibilità degli Stati membri di concedere aiuti agli investimenti innovativi in determinate condizioni ben definite. Nella presente fattispecie nessuna delle informazioni trasmesse permette di accertare se alcuni investimenti realizzati da Fiat Mirafiori Meccanica consentano di introdurre a livello comunitario prodotti o processi di fabbricazione veramente innovativi. In ogni caso non è stata effettuata alcuna valutazione finanziaria di investimenti del genere.

— Nel corso dell'esame la Commissione non ha individuato finora alcun elemento che giustifichi eventualmente la concessione di aiuti a favore di investimenti innovativi.

— La Commissione constata che, a parte le affermazioni delle autorità italiane che gli investimenti notificati hanno anche obiettivi ecologici, nessuna informazione dettagliata dimostra che sono soddisfatte le prescrizioni della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato a favore del settore automobilistico e della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla protezione dell'ambiente ⁽⁹⁾.

⁽⁹⁾ GU C 72 del 10.3.1994, pag. 3.

— Nessun complemento di aiuto può essere autorizzato dalla Commissione per queste presunte innovazioni o eventuali misure ecologiche al di fuori delle regole esistenti.

Si deve perciò constatare che la notifica effettuata dalle autorità italiane è tuttora incompleta e che le informazioni complementari fornite nella lettera del 20 novembre 1998 giustificano numerose riserve da parte della Commissione.

Anzitutto, la Commissione formula dei dubbi sulla mobilità del progetto e quindi sulla necessità degli aiuti previsti dal governo italiano.

In secondo luogo, esistono dei dubbi circa il rispetto delle condizioni della legge 488/92 e delle relative norme di attuazione. Il calendario degli investimenti presentato dalle autorità italiane non sembra riflettere la realtà economica.

In terzo luogo, non è stata fornita alcuna prova sufficiente per accertare che il sito di riferimento scelto dalle autorità italiane risponde effettivamente ai criteri dell'attuale disciplina per il settore automobilistico.

In quarto luogo, anche se argomenti pertinenti dimostrassero che l'alternativa proposta è ammissibile dal punto di vista della disciplina comunitaria per il settore automobilistico, l'ACB trasmessa non permetterebbe di determinare il livello dello svantaggio del sito Mirafiori Meccanica rispetto alla Polonia, poiché comporta carenze ed errori che pregiudicano significativamente il risultato finale. Le correzioni che possono essere apportate dalla Commissione nel corso di un primo esame tendono a dimostrare che l'intensità dell'aiuto prevista dalle autorità italiane è eccessiva rispetto al livello degli svantaggi di Mirafiori. Tenendo conto del fattore di aggiustamento, la Commissione è indotta a dubitare che l'aiuto previsto possa essere autorizzato. Del resto, non è da escludere che alcuni investimenti, specie quelli effettuati dopo il 1995, riguardino in realtà misure di modernizzazione, non ammissibili al beneficio di aiuti regionali.

In quinto luogo, la Commissione non rileva alcun elemento che giustifichi eventualmente la concessione di aiuti ad investimenti innovativi o di aiuti per la protezione dell'ambiente.

La Commissione non riesce ad individuare, allo stato attuale delle informazioni in suo possesso, alcun elemento che giustifichi l'eventuale applicazione nei riguardi degli aiuti in causa di una delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, del trattato.

Tenuto conto di quanto precede, la Commissione invita il governo italiano, nell'ambito della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato, a fornirle, entro un mese a decorrere dal ricevimento della presente lettera, le proprie

osservazioni. Inoltre, la Commissione ingiunge all'Italia di fornirle, entro un mese dal ricevimento della presente, tutti i documenti, le informazioni ed i dati necessari a valutare la compatibilità dell'aiuto. In particolare, in relazione alle aperture di procedura relative ai casi N 727/97, N 728/97, N 729/97, N 730/97 e N 834/97 di aiuti a favore di Fiat Auto, la Commissione richiede che le siano fornite le informazioni sufficienti per concludere che i progetti in causa sono indipendenti gli uni dagli altri. In assenza di tali informazioni, la Commissione adotterà una decisione in base agli elementi in suo possesso.

La Commissione chiede inoltre alle autorità italiane di trasmettere senza indugio copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione ricorda al governo italiano che gli aiuti accordati senza preventiva notifica o senza attendere la decisione finale della Commissione sono illeciti e possono formare oggetto di recupero. Essa richiama l'attenzione dell'Italia sulla lettera del 22 febbraio 1995 rivolta a tutti gli Stati membri, in cui è stato precisato che il beneficiario di un aiuto concesso illegalmente può essere obbligato a restituire le somme percepite, conformemente alle disposizioni del diritto nazionale, ivi inclusi gli interessi di mora determinati in base al tasso di riferimento utilizzato per la valutazione degli aiuti regionali, a decorrere dalla data in cui l'aiuto è stato messo a disposizione del beneficiario fino alla data della restituzione effettiva.

La Commissione comunica inoltre al governo italiano che informerà i terzi interessati nell'Unione europea mediante pubblicazione della presente lettera nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, nonché i terzi interessati nei paesi EFTA, firmatari dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una comunicazione nel supplemento della *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, ed infine l'autorità di vigilanza EFTA mediante invio di copia della presente. Tutti i citati interessati saranno invitati a trasmettere le loro osservazioni entro il termine di un mese dalla data di tale pubblicazione all'indirizzo in calce.»

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto in oggetto entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Direzione H1
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 95 79

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia.

AIUTI DI STATO

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 5/99 (ex N 728/97) — Italia — Fiat Mirafiori Carrozzeria

(1999/C 120/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con la lettera riportata in appresso, datata 9 marzo 1999, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.

«Il governo italiano ha notificato alla Commissione, il 28 ottobre 1997, un progetto di aiuto di Stato a favore dell'impresa Fiat Auto SpA riguardante un investimento nella fabbrica di autovetture a Mirafiori (Torino — Piemonte). Il progetto di aiuto è stato iscritto il 29 ottobre 1997 nel registro degli aiuti notificati sotto il numero N 728/97.

Con lettera del 24 novembre 1997, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane un complemento di informazioni. Tre solleciti, in cui è stata anche prospettata l'eventualità di un avvio della procedura dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, sono stati rivolti alle autorità italiane il 16 febbraio 1998, l'8 giugno 1998 e il 10 luglio 1998, per ottenere le informazioni indispensabili per l'esame del caso. Inoltre, in data 23 aprile 1998, ha avuto luogo una riunione con i rappresentanti delle autorità italiane nel corso della quale sono state evocate le modalità di esame del fascicolo. Dopo aver chiesto varie proroghe dei termini di risposta, il governo italiano ha trasmesso nuove informazioni, purtroppo ancora parziali, con lettera del 20 novembre 1998. Per poter approfondire l'esame del fascicolo, la Commissione ha a sua volta chiesto ed ottenuto dalle autorità italiane una proroga del termine normale di esame fino al 15 febbraio 1999.

L'impresa beneficiaria dell'aiuto sarebbe Fiat Auto SpA, filiale della Fiat SpA. Il gruppo Fiat opera nel settore automobilistico, in particolare tramite tre società: Fiat Auto per le autovetture, IVECO per i veicoli utilitari e Magneti Marelli per i componenti.

Fiat Auto possiede stabilimenti in Italia, in Polonia, in Turchia e nell'America del Sud ed ha prodotto, nel 1997, 2,8 milioni di veicoli, di cui 1,8 milioni in Italia sotto le marche Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia e Maserati. Essa ha una decina di impianti in Italia in cui produce autovetture, ma anche motori e componenti. In questi settori di attività la società impiegava, nel 1997, circa 62 000 addetti in Italia, di cui 17 000 a Mirafiori⁽¹⁾. Il 53 % delle vendite era destinato al mercato nazionale, il 32 % agli altri paesi dell'Unione ed il 15 % ai paesi terzi (base 1995). Nel 1997 il gruppo Fiat deteneva circa l'11 % del mercato europeo (17 paesi) delle autovetture.

⁽¹⁾ Per le attività "carrozzeria" e "meccanica" (fabbricazione autovetture, motori e scatole del cambio).

L'investimento previsto da Fiat Auto si situa a Mirafiori (Torino), in una zona assistita a titolo dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), con un'intensità massima regionale del 10 % ESN per le grandi imprese.

Secondo i dati forniti dalle autorità italiane. "Mirafiori Carrozzeria" produce diversi tipi di autovetture [nel 1994, data di lancio del progetto: Uno, Thema, Croma, Panda e Punto; nel 1999/2000, data di ultimazione del progetto: Punto/Modello 188⁽²⁾, Marea e Multipla]. Il progetto notificato in origine era finalizzato essenzialmente al miglioramento della gestione e dell'organizzazione del sito in vista della produzione di nuove autovetture (Marea, Modello 188 e Multipla). La localizzazione urbana dello stabilimento comporta forti vincoli per la produzione e la logistica. Gli investimenti previsti dovrebbero inoltre consentire di migliorare le condizioni di lavoro, economizzare energia e rafforzare la protezione dell'ambiente. Infine essi implicano la salvaguardia di numerosi posti di lavoro in una zona colpita dal declino industriale.

Nella notifica del 28 ottobre 1997, gli investimenti riguardanti il periodo 1994-2000 sono articolati come segue:

<i>(in milioni di ITL)</i>	
Natura	Ammontare
Progettazione e direzione dei lavori	860
Spese murarie ed assimilate	14 900
Macchinari, impianti ed attrezzature	627 319
Totale	643 079 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Questo importo corrisponde a 334 milioni di ECU (1 ECU = 1 924 ITL nell'ottobre 1997).

In seguito alla lettera del 24 novembre 1997 dei servizi della Commissione e alla riunione tenuta fra rappresentanti delle autorità italiane e della direzione generale della concorrenza il 23 aprile 1998, l'Italia ha deciso di modificare i termini della notifica. In effetti, nella lettera del 20 novembre 1998 le autorità italiane hanno indicato che l'intensità degli aiuti regionali inizialmente prevista (2,01 % ESL) renderebbe superflua un'analisi costi/benefici, poiché gli aiuti previsti potrebbero essere autorizzati come aiuti a favore di investimenti innovativi.

⁽²⁾ Che sostituisce la Punto.

Nella citata lettera gli obiettivi degli investimenti innovativi sono sintetizzati come segue:

- introduzione di molteplici innovazioni per adeguare lo stabilimento al suo contesto socio-economico interno ed esterno;
- applicazione di innovazioni tecniche specifiche per lo sviluppo di autotelai "space frame", adattati in particolare a veicoli di nicchia;
- integrazione innovativa dei fornitori nel processo di fabbricazione e nella logistica.

Gli investimenti innovativi, articolati in sei sottoprogetti, sono i seguenti (costo nominale in miliardi di ITL):

MULTIPLA

Lastratura	<p>Attrezzature e macchinari per la realizzazione di profilati a sezione variabile per i sottogruppi costituenti l'autotelaio (ditta ER-MAC)</p> <p>Nuovi impianti di saldatura autotelaio su sistema "alza e sposta" comprensivo del sistema di trasporto TTS ("Twin Trolley System") che consente di superare dislivelli senza l'ausilio di discensori per l'unione autotelaio-scocca</p> <p>Linea specifica di nuova saldatura scocca completa di traslazione, carico autotelaio, scarico scocca</p> <p>Attrezzature e prove di lavorazione al centro pilota per messa a punto dei nuovi cicli tecnologici della scocca</p>	<p>16,5</p> <p>11,8</p> <p>7,8</p> <p>6,8</p>
------------	--	---

MAREA

Lastratura	Nuovo Robogate integrale con graffatura scocca mediante l'impiego di robots in grado di prelevare le fiancate dall'automotore, di disporle in posizione rispetto all'autotelaio e di piegare le alette per la formazione del grappolo da inviare all'imbastitura	16,5
Montaggio	Adozione del sistema ergonomico di movimentazione scocche "Friction Conveyor" che, grazie alle maggiori dimensioni dei pallett, consente agli addetti di salire a bordo dei medesimi ed effettuare le operazioni di montaggio elementi su una vettura in posizione fissa	3,1

Il totale degli investimenti presentati come innovativi ammonta dunque a 51,1 miliardi di ITL (26,6 milioni di EUR) in termini

nominali. Ciò corrisponderebbe, in valore attuale, ad una somma di 33,68 miliardi di ITL.

Grazie a queste realizzazioni, le autorità italiane considerano che la linea di produzione della Marea a Mirafiori è la più ergonomica del gruppo Fiat ed è senza rivali rispetto ai concorrenti europei di Fiat. Altre innovazioni, definite "marginali complementari", sono menzionate nella lettera delle autorità italiane del 20 novembre 1998:

- innovazioni riguardanti i sistemi informatici,
- motore cruscotto — [per i modelli Marea berlina e station-wagon ⁽³⁾],
- motore — porte (modelli Marea berlina e station-wagon),
- ganci girevoli (modelli Marea berlina e station-wagon).

Manca invece una valutazione degli investimenti complementari: sarebbe previsto un aiuto, in valore attuale, di 8,13 miliardi di ITL a favore di Fiat Auto nell'ambito del regime approvato, costituito dalla "Legge 488" del 19 dicembre 1992. L'intensità dell'aiuto raggiungerebbe in questo caso il 24,1 % ESL, un tasso che secondo le autorità italiane sarebbe inferiore al limite massimo ammesso dalla Commissione per gli aiuti a favore dell'innovazione. Nessun altro aiuto è previsto per questo progetto.

La Commissione deve esaminare il progetto di aiuto a favore degli investimenti innovativi sulla base degli elementi contenuti nell'ultima lettera delle autorità italiane.

- a) L'aiuto previsto a favore di Fiat Auto ricade sotto il divieto dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE, dato che è finanziato dallo Stato o mediante risorse dello Stato. Inoltre, poiché costituisce una parte non trascurabile del finanziamento complessivo del progetto, l'aiuto rischia di falsare la concorrenza nell'Unione, favorendo Fiat Auto rispetto ad altre imprese che non beneficiano di aiuti. Infine va rilevato che il mercato delle autovetture è caratterizzato da notevoli scambi fra gli Stati membri.

Le sovvenzioni in causa sono destinate ad un'impresa che esercita l'attività di fabbricazione e montaggio di autovetture.

Il progetto di aiuto deve essere pertanto esaminato in base alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato nel settore automobilistico. Esso è stato notificato dal governo italiano

⁽³⁾ Versione station wagon.

il 28 ottobre 1997 e registrato dalla Commissione il 29 ottobre 1997. La disciplina comunitaria applicabile è quella pubblicata nella GU C 123 del 18.5.1989, pag. 3⁽⁴⁾. La Commissione rileva che gli aiuti progettati sarebbero concessi nel quadro di un regime approvato e che il costo del progetto supera l'importo di 17 milioni di EUR. Le autorità italiane hanno dunque adempiuto l'obbligo di notifica del progetto.

Per inciso si rileva che, conformemente alla disciplina entrata in vigore il 1° gennaio 1998, gli aiuti notificati prima del 1° novembre 1997 e sulla cui compatibilità la Commissione non si è ancora pronunciata o nei cui riguardi la Commissione ha avviato la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato entro tale data, saranno esaminati in base alla disciplina precedente, entrata in vigore il 1° gennaio 1996, per la durata di due anni.

La Commissione deplora il lungo lasso di tempo trascorso fra la firma, il 20 novembre 1996, del decreto ministeriale che prevede la concessione dell'aiuto, e la data della notifica ufficiale a fine ottobre 1997.

- b) L'articolo 92, paragrafo 2, del trattato CE specifica alcune forme di aiuto che sono compatibili con il trattato. Tenuto conto della natura e dello scopo dell'aiuto nonché della localizzazione geografica degli investimenti, le lettere a), b) e c) non sono applicabili al progetto in questione. L'articolo 92, paragrafo 3, elenca le forme di aiuto che possono essere considerate compatibili con il mercato comune. La compatibilità deve essere valutata nel contesto della Comunità nel suo insieme e non in un ambito puramente nazionale. Per assicurare il corretto funzionamento del mercato comune e per tener conto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g), del trattato, le deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, devono essere interpretate in maniera restrittiva. Per quanto riguarda le deroghe previste dall'articolo 92, paragrafo 3, lettere b) e d), è innegabile che l'aiuto in causa non è destinato ad un progetto di interesse comune né ad un progetto atto a porre rimedio ad una grave perturbazione dell'economia italiana o a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio. Quanto alle deroghe previste dall'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c), soltanto le disposizioni della lettera c) sono pertinenti, in quanto la zona di Mirafiori rientra nelle regioni assistite a titolo dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

Una volta accertato che le condizioni prescritte dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato al settore automobilistico sono state rispettate, la Commissione decide se gli aiuti progettati sono compatibili con il mercato comune in virtù delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c).

- c) Il protocollo con cui le autorità italiane hanno informato la Fiat dell'autorizzazione dell'aiuto, fatta salva la relativa approvazione della Commissione, è datato 25 novembre 1996.

⁽⁴⁾ Come modificata (GU L 231 del 3.9.1994 e GU C 284 del 28.10.1995).

Il progetto di aiuto è stato invece notificato soltanto il 28 ottobre 1997. Inoltre la produzione in serie è iniziata, per i modelli Marea, Multipla e Nuova Punto, rispettivamente nel marzo 1996, luglio 1998 e aprile 1999. Tuttavia, nella proroga delle sue decisioni riguardanti i fascicoli N 784/97, N 786/97, N 157/98, N 158/98, N 159/98, N 161/98⁽⁵⁾, N 163/98⁽⁶⁾ e 726/97⁽⁷⁾, la Commissione aveva ammesso che circostanze molto specifiche nella attuazione della legge 488/92 potevano spiegare i lunghi tempi intercorsi fra l'avvio del progetto, la domanda d'aiuto e la notifica. Essa riconosce inoltre, alla luce delle spiegazioni fornite dalle autorità italiane, che l'investitore sia stato indotto a dare pressoché per scontata l'erogazione ulteriore di aiuti in virtù della legge 488/92 anche per la parte di investimenti realizzati fra il 1994 e il 1996. La Commissione rileva inoltre che gli studi relativi al progetto sono stati avviati dalla Fiat nel corso del 1994. Ciò premesso, essa giunge alla conclusione che l'aiuto previsto è necessario per la realizzazione di investimenti in oggetto.

- d) Conformemente alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato al settore automobilistico, la Commissione deve valutare in maniera rigorosa gli aiuti destinati all'ammodernamento e all'innovazione. Per quanto riguarda i progetti di aiuti all'innovazione, la Commissione deve accertare se essi riguardano realmente l'introduzione a livello comunitario di prodotti o di processi veramente innovativi.

La Commissione ha esaminato gli elementi tecnici comunicati dal governo italiano per ciascuno dei sei sottoprogetti definiti innovativi. Nel corso di tale esame è emersa una difficoltà specifica. Infatti, poiché l'analisi comparativa degli investimenti in questione deve essere effettuata dalla Commissione in base allo stato della tecnica nell'industria automobilistica europea, i lunghi termini di trattazione del fascicolo da parte delle autorità italiane sollevano il problema della data di riferimento. La Commissione ritiene che la data pertinente per l'esame del contenuto innovativo di un sottoprogetto sia la data di lancio del progetto; tuttavia nell'attuale stadio della procedura non sono da escludere altre date, ad esempio la data della notifica o la data della decisione, nel qual caso però si porrebbe la questione pratica delle modalità di determinazione del carattere innovativo di un investimento già vecchio.

Comunque sia, un primo esame ha mostrato che le informazioni trasmesse dalle autorità italiane non sono sufficienti per dimostrare che i sottoprogetti in questione riguardano l'introduzione a livello comunitario di processi veramente innovativi.

⁽⁵⁾ Decisioni del 30.9.1998, pubblicate nella GU C 409 del 30.12.1998.

⁽⁶⁾ Decisione del 30.9.1998, pubblicata nella GU C 384 del 12.12.1998.

⁽⁷⁾ Decisione del 7.4.1998, pubblicata nella GU C 240 del 31.7.1998.

Ciò considerato la Commissione non può che esprimere dei dubbi sul carattere innovativo degli investimenti notificati.

- e) La Commissione non dispone finora dei dati necessari per determinare il valore attuale degli investimenti relativi ai singoli sottoprogetti. Essa non è perciò in grado di calcolare l'esatta intensità degli aiuti per i sottoprogetti che presentino un carattere innovativo.
- f) Dalla tabella sull'intensità delle sovvenzioni fornita dalle autorità italiane il 20 novembre 1998 risulta che un primo versamento di 5 455 milioni di ITL avrebbe avuto luogo nel 1998. Se ciò fosse il caso, tale aiuto sarebbe illecito, perché sarebbe stato versato prima della decisione definitiva della Commissione.
- g) Le autorità italiane sostengono a torto che un'intensità del 24,1 % (attualizzata) dell'aiuto sarebbe inferiore al massimale consentito dalla Commissione per gli aiuti a fini innovativi. La Commissione ha autorizzato aiuti all'innovazione tra l'altro nei casi BMW Steyr⁽⁸⁾ e MCC-Swatch⁽⁹⁾. L'intensità degli aiuti autorizzati nel caso di innovazioni raggiunge al massimo il 10 % e tiene conto di vari fattori, come ad esempio il grado del rischio legato all'investimento. La Commissione non ha rilevato finora nel presente caso alcun elemento che le consentirebbe di derogare alla sua prassi. Essa dubita ugualmente che il rischio sostenuto dalla Fiat per i progetti definiti innovativi permetta finanche di autorizzare un'intensità del 10 %.
- h) Per completare la sua analisi e per motivi di trasparenza, la Commissione desidera pronunciarsi su altri aspetti del progetto evocati dalle autorità italiane.

Anzitutto essa dubita che gli investimenti notificati nell'ottobre 1997 possano essere ammessi, nella loro totalità, al beneficio degli aiuti regionali in base alla disciplina comunitaria per il settore automobilistico, poiché, per la sua natura, il progetto sembra contenere elementi di ammodernamento per i quali è vietato qualsiasi aiuto. La vaghezza della logica industriale del progetto iniziale corrobora tale dubbio.

Inoltre la disciplina comunitaria di riferimento non permette in alcun caso di svolgere un'analisi costi/benefici facendo il confronto con un sito al di fuori di una regione non assistita dell'Unione europea.

Infine, la Commissione constata che, a parte l'asserzione delle autorità italiane che gli investimenti in questione perseguono un obiettivo ecologico, nessuna informazione precisa comprova finora in che modo sarebbero soddisfatte le prescrizioni della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per il settore automobilistico e la disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la protezione dell'ambiente⁽¹⁰⁾.

La Commissione deve pertanto constatare che la notifica delle autorità italiane risulta incompleta e che le informazioni complementari contenute nella lettera del 20 novembre 1998 danno luogo a numerosi dubbi.

In primo luogo, la Commissione non è in grado di decidere in merito al carattere innovativo di ciascuno dei processi notificati ed è incerta sulla fissazione della data di riferimento per l'esame delle asserite innovazioni e sulle conseguenze pratiche di tale fissazione.

In secondo luogo, non è possibile calcolare l'intensità dell'aiuto per i sotto progetti che presentino eventualmente un carattere innovativo.

In terzo luogo, l'intensità dell'aiuto previsto dalle autorità italiane oltrepassa notevolmente il massimale autorizzato dalla Commissione nel caso di aiuti agli investimenti innovativi. Inoltre il rischio sostenuto da Fiat Auto non sembra abbastanza elevato da permettere la concessione di un'intensità degli aiuti del 10 %.

In quarto luogo, non è da escludere che siano stati versati dalle autorità italiane aiuti illeciti all'investitore.

In base alle informazioni in suo possesso, la Commissione non è in grado di rilevare alcun elemento comprovante che gli aiuti in causa potrebbero beneficiare di una delle deroghe dell'articolo 92, paragrafo 3, del trattato.

Tenuto conto di quanto precede, la Commissione invita il governo italiano, nell'ambito della procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato, a fornirle entro un mese a decorrere dal ricevimento della presente lettera, le proprie osservazioni. Inoltre, la Commissione ingiunge all'Italia di fornirle, entro un mese dal ricevimento della presente, tutti i documenti, le informazioni ed i dati necessari a valutare la compatibilità dell'aiuto. In particolare, in relazione alle aperture di procedura relative ai casi N 727/97, N 729/97, N 730/97, N 834/97 e N 838/97 di aiuti a favore di Fiat Auto, la Commissione richiede che le siano fornite le informazioni sufficienti per concludere che i progetti in causa sono indipendenti gli uni dagli altri.

In assenza di tali informazioni, la Commissione adotterà una decisione in base agli elementi in suo possesso.

La Commissione chiede inoltre alle autorità italiane di trasmettere senza indugio copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione ricorda al governo italiano che gli aiuti accordati senza preventiva notifica o senza attendere la decisione finale della Commissione sono illeciti e possono formare oggetto di recupero. Essa richiama l'attenzione dell'Italia sulla lettera del 22 febbraio 1995 rivolta a tutti gli Stati membri, in cui si precisa che il beneficiario di un aiuto concesso illegalmente può essere obbligato a restituire le somme percepite, conformemente alle disposizioni del diritto nazionale, ivi inclusi gli interessi di mora determinati in base al tasso di riferimento utilizzato per la valutazione degli aiuti regionali, a decorrere

⁽⁸⁾ Decisione pubblicata nella GU 98/C 12/5.

⁽⁹⁾ Decisione pubblicata nella GU 96/C 391/11.

⁽¹⁰⁾ GU C 72 del 10.3.1994, pag. 3.

dalla data in cui l'aiuto è stato messo a disposizione del beneficiario fino alla data della restituzione effettiva.

La Commissione comunica inoltre al governo italiano che informerà i terzi interessati nell'Unione europea mediante pubblicazione della presente lettera nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, nonché i terzi interessati nei paesi EFTA, firmatari dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ed infine l'autorità di vigilanza EFTA mediante invio di copia della presente. Tutti i citati interessati saranno invitati a trasmettere le loro osservazioni entro il termine di un mese dalla data della pubblicazione all'indirizzo in calce.»

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto in oggetto entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Direzione H 1
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 95 79

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia.

AIUTI DI STATO

Comunicazione della Commissione concernente l'aiuto C 32/98 (ex NN 22/98) relativo al ripianamento dei debiti delle cooperative e di altri enti economici da parte della Banca agricola di Grecia

(1999/C 120/06)

Con la lettera in appresso, in data 30 marzo 1999, la Commissione ha comunicato alla Grecia quanto segue:

«Il 15 dicembre 1998, il Consiglio dell'Unione europea ha assunto una posizione favorevole, a titolo dell'articolo 93, paragrafo 2, terzo comma, nei confronti degli aiuti di cui agli articoli da 14 a 18 e all'articolo 21 della legge nazionale n. 2538/97, fino a un importo massimo di 158,672 miliardi di dracme.

Il 7 aprile 1998, la Commissione aveva deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2, primo comma, riguardo agli aiuti di cui sopra. Tale decisione era stata comunicata al governo greco con lettera SG(98) D/4020 del 20 maggio 1998 e ai terzi interessati mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽¹⁾.

Prima che la Commissione adottasse una decisione definitiva sulla compatibilità degli aiuti, la Grecia ha deciso di rivolgersi al Consiglio, a norma del terzo comma dello stesso paragrafo dell'articolo 93, per le misure di aiuto relative al ripianamento dei debiti delle cooperative e di altri enti economici da parte della Banca agricola di Grecia, previste agli articoli da 14 a 18 e all'articolo 21 della suddetta legge nazionale.

Poiché il Consiglio ha deciso all'unanimità che gli aiuti in questione vanno considerati compatibili con il mercato comune, in deroga all'articolo 92 del trattato, la procedura avviata dalla

Commissione è divenuta priva di oggetto per quanto riguarda le suddette disposizioni.

La Commissione informa pertanto il governo greco che non si pronuncerà riguardo alla compatibilità con il mercato comune degli aiuti di cui agli articoli da 14 a 18 e all'articolo 21 della legge n. 2538/97.

Gli aiuti esaminati sotto il numero di procedura C 32/98 che non sono stati oggetto della citata decisione del Consiglio, ossia quelli previsti agli articoli 19, 20, 22, 23, 33 e 57 della legge nazionale n. 2538/97, saranno invece oggetto di una successiva decisione della Commissione.

La Commissione rammenta alle autorità greche che esse non hanno trasmesso formalmente le loro osservazioni in merito alla procedura avviata dalla Commissione il 7 aprile 1998. Tali osservazioni avrebbero dovuto essere presentate entro un mese da quando l'avvio della procedura è stato comunicato allo Stato membro.»

La Commissione rammenta agli interessati che, in base alla comunicazione della Commissione con la quale è stato avviato il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato (GU C 376 del 4.12.1998, pag. 2), le loro osservazioni in merito alle misure di aiuto in oggetto avrebbero dovuto essere presentate entro un mese dalla pubblicazione della comunicazione stessa.

⁽¹⁾ GU C 376 del 4.12.1998, pag. 2.

AIUTI DI STATO

Invito a presentare osservazioni, a norma dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, in merito all'aiuto C 16/99 (ex NN 108/98) — Germania (Turingia) — Prestito a favore dell'Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)

(1999/C 120/07)

Con la lettera riportata in appresso, datata 17 marzo 1999, la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.

«I. PROCEDURA

1. La misura è stata notificata dalle autorità tedesche a norma dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato con lettera del 21 novembre 1997, protocollata il 26 novembre 1997.

Complementi di informazione sono stati inviati con lettera del 15 giugno 1998, protocollata il 17 giugno 1998, con lettera del 22 settembre 1998, protocollata il 28 settembre 1998, e con lettera del 18 dicembre 1998, protocollata l'11 gennaio 1999.

Poiché tuttavia risulta che l'aiuto è entrato in vigore prima di una decisione in merito della Commissione, la pratica è stata trasferita sul registro degli aiuti non notificati.

II. DESCRIZIONE

Titolo:	Prestito a favore dell'Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)
Stanziamiento:	Il valore dell'aiuto concesso dalle autorità tedesche è stimato a 25 491,36 EUR; da calcoli basati sulla differenza con il tasso d'interesse di riferimento si può dedurre che di fatto esso è pari e circa 65 000 EUR
Durata:	Fino al 31 marzo 2007
Beneficiari:	Ostthüringer Obst- und Gemüseabsatzzentrale Laasdorf e. G. (OGAZ)
Obiettivo:	Concedere un prestito agevolato per venire incontro a certi debiti a breve termine contratti dall'impresa e non ancora rimborsati; questa misura contribuirebbe alla salvaguardia dei livelli occupazionali in una regione caratterizzata da un elevato tasso di disoccupazione
Effeto possibile:	Distorsione della concorrenza
Base giuridica:	Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen vom 17.1.1996

2. OGAZ è un'organizzazione di produttori ai sensi del regolamento (CEE) n. 1035/72 del Consiglio, del 18 maggio 1972, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore degli ortofrutticoli (GU L 118 del 20.5.1972), abrogato e sostituito dal regolamento (CE) n. 2200/96 del Consiglio, del 28 ottobre 1996, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore degli ortofrutticoli (GU L 297 del 21.11.1996).

OGAZ svolge commercio di ortofrutticoli e fiori originari della Turingia. Gli agricoltori raccolgono, ripuliscono e confezionano il prodotto con imballaggi forniti da OGAZ, che provvederà poi alla vendita del medesimo.

Il fatturato della società ammontava a 21 493 000 DEM alla fine del 1996. Risultato: 1 900 000 DEM (dopo deprezzamento: 385 300 DEM). Totale di bilancio: 10 683 600 DEM. Dipendenti: 32+1 alla data della notifica (14 novembre 1997), rispetto a 18,25 unità lavorative alla data in cui è stata adottata la decisione (11 aprile 1997). Alla data del 31 dicembre 1996 il capitale dell'impresa ammontava a 709 300 DEM, divisi fra 26 soci che detenevano 1 420 azioni. Nessun socio detiene una quota di maggioranza. Devono ancora essere versati 43 600 DEM.

3. OGAZ è stata costituita nel 1991 ed ha registrato un'evoluzione positiva. L'1 gennaio 1998 la società si è fusa con Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G., che dal 1996 versava in gravi difficoltà e che ha potuto evitare il fallimento proprio grazie alla fusione con OGAZ. Questa operazione è stata iscritta nel registro delle società il 17 dicembre 1997 ed è diventata pertanto effettiva. Dopo la fusione la nuova entità ha assunto la denominazione di Erzeugergroßmarkt Erfurt-Laasdorf e. G.

Alla fine del 1996 il fatturato di Zentralmarkt Erfurtgemüse e.G. ammontava a 8 209 900 DEM. Risultato: - 828 400 DEM. Totale di bilancio: 3 832 500 DEM. Dipendenti: 18 alla data della notifica (14 novembre 1997) rispetto ai 21 presenti in organico alla data in cui è stata adottata la decisione (11 aprile 1997).

4. Il prestito di 500 000 DEM è stato concesso con decorrenza 10 giugno 1998. Esso ha durata decennale, fino al 31 marzo 2007, con preammortamento iniziale di due anni per il rimborso e, successivamente, il rimborso di 15 626 DEM per trimestre ad un tasso del 4,5 %. Il valore dell'aiuto è stimato dalle autorità tedesche a 25 941,36 EUR. In base alla differenza riscontrata fra il tasso d'interesse di mercato e il tasso d'interesse del prestito di consolidamento, l'elemento d'aiuto risulterebbe tuttavia pari a circa 65 000 EUR.

Il prestito è concesso sulla base della Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen. Tale regime prevede che la Thüringer Aufbaubank conceda prestiti agevolati a certe piccole e medie imprese situate in Turingia su richiesta del ministero dell'economia e dell'infrastruttura di questo Land ⁽¹⁾. Può essere concesso un prestito di consolidamento se l'impresa incontra problemi di redditività o di liquidità. La conversione di impegni a breve termine in un prestito a lungo termine a tasso d'interesse agevolato dovrebbe contribuire a far fronte a questi problemi.

Le autorità tedesche hanno confermato che, nonostante quanto precede, OGAZ non può essere considerata un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (97/C 283/02). Esse spiegano che non vi è contraddizione fra il dichiarare che OGAZ non è un'impresa in difficoltà finanziarie e il fatto che di solito i prestiti di consolidamento sulla base della Richtlinie zum Thüringer Darlehensprogramm für kleine und mittlere Unternehmen siano accordati unicamente alle imprese che versano in tali condizioni. Nel caso in esame, e conformemente al regime di cui sopra, viene posto a disposizione dell'impresa uno strumento finanziario più vantaggioso da utilizzarsi per venire incontro agli impegni di spesa a breve termine.

Gli impegni in sospeso di Zentralmarkt Erfurtgemüse e. G. devono essere rispettati dopo la fusione: a tal fine è stato concesso un prestito di consolidamento. Ciò non significa che OGAZ sia un'impresa in difficoltà: la misura è considerata di carattere preventivo; la fusione, che ha avuto effetto retroattivamente, ha imposto a breve termine la riorganizzazione degli impegni esistenti di OGAZ; il prestito di consolidamento dell'Aufbaubank della Turingia ha contribuito ad evitare costi supplementari in tal senso.

III. VALUTAZIONE

A. Presenza di aiuto ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE

5. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, la misura in oggetto deve apportare un beneficio economico ad un'impresa che non l'avrebbe ricevuto nel corso normale della sua attività, l'aiuto deve essere erogato unicamente a determinate imprese, il beneficio deve essere concesso da uno Stato membro o tramite risorse statali e l'aiuto deve essere tale da incidere sensibilmente sugli scambi fra Stati membri.

Ad un primo esame tutte queste condizioni sembrano sussistere nel caso in oggetto. Al fine di determinare se i prestiti statali costituiscano aiuti di Stato, la Commissione fissa e pubblica tassi di riferimento basati sui tassi interbancari. L'attuale tasso di riferimento per i prestiti di durata decennale

⁽¹⁾ Tale Richtlinie (regime) apparentemente non è stata notificata alla Commissione, poiché secondo le autorità tedesche l'aiuto concesso non può superare i 50 000 EUR, cifra che resta inferiore alla soglia de minimis. Poiché la regola de minimis non si applica nel settore agricolo, questo particolare regime è stato notificato alla Commissione.

in Germania è del 5,3 %. Poiché il prestito in oggetto comporta un tasso inferiore e prevede un periodo di preammortamento di due anni, si deve ritenere che esso contenga un elemento d'aiuto di Stato.

B. La misura d'aiuto

6. Le autorità tedesche hanno confermato a due riprese che OGAZ non può essere considerata un'impresa in difficoltà finanziarie ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 283 del 19.9.1997). Il prestito non può pertanto essere considerato come un aiuto per il salvataggio destinato a soccorrere in via temporanea un'impresa esposta ad un forte deterioramento della propria posizione finanziaria che si riflette in una crisi acuta di liquidità, né può essere considerato come un aiuto alla ristrutturazione.

Tuttavia la situazione finanziaria di OGAZ è pertinente ai fini della determinazione dell'importo dell'aiuto. Se infatti OGAZ si trovasse in difficoltà finanziarie potrebbe essere necessario considerare l'interno importo del prestito come un aiuto di Stato (cfr. comunicazione della Commissione agli Stati membri sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 5 della direttiva 80/723/CEE della Commissione alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera, GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3). Per poter intraprendere una valutazione dettagliata dell'importo dell'aiuto, la Commissione ha deciso di invitare le autorità tedesche a fornirle copie della contabilità di OGAZ e qualsiasi altra informazione pertinente di carattere finanziario entro un mese dalla data della presente lettera.

7. Nei settori soggetti a norme comunitarie specifiche in materia di aiuti di Stato, agricoltura compresa, non si applica la regola de minimis. Il fatto che l'aiuto sia di importo relativamente modesto non preclude pertanto l'applicazione delle normali regole in materia di aiuti di Stato nel settore agricolo.
8. L'aiuto non può essere considerato come un aiuto all'occupazione, poiché il mantenimento dell'occupazione può essere oggetto d'aiuto unicamente in casi eccezionali (punto 22 degli orientamenti in materia di aiuti all'occupazione GU C 334 del 12.11.1995). Tali condizioni non sembrano sussistere nel caso in oggetto. A tale proposito le autorità tedesche confermano che il prestito non è connesso ad alcuna condizione di mantenimento di un determinato livello occupazionale.
9. Non si può inoltre ritenere che l'aiuto rientri nell'ambito d'applicazione delle norme relative ai prestiti agevolati a breve termine nel settore agricolo ("crediti di gestione"). Il prestito di consolidamento in oggetto non è stato concesso per un breve periodo, né rientra in un regime generale applicabile all'intero settore agricolo e volto a compensare gli eventuali svantaggi incorsi rispetto agli operatori attivi in altri settori dell'economia.
10. Infine, l'aiuto non può essere considerato come un aiuto agli investimenti, poiché le norme relative agli investimenti riguardano unicamente l'acquisizione di proprietà materiali (orientamenti per gli aiuti di Stato relativi agli investimenti nel settore della trasformazione e della commercializzazione dei prodotti agricoli, GU C 29 del 2.2.1996).
11. In assenza di altre basi giuridiche proposte dalle autorità tedesche per l'esame e l'eventuale approvazione della misura d'aiuto, sembra che quest'ultima debba essere considerata come un aiuto al funzionamento, mirante cioè ad alleviare le spese che normalmente l'impresa dovrebbe sobbarcarsi nel corso della sua gestione quotidiana o delle sue normali attività. In linea di principio gli aiuti al funzionamento sono considerati incompatibili con il mercato comune perché non contribuiscono allo sviluppo delle attività economiche ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

IV. CONCLUSIONE

12. Per le ragioni sopra esposte, in questa fase della procedura la Commissione dubita che il prestito a favore di OGAZ proposto dalla Germania possa essere considerato come una misura di comune interesse ed avere pertanto diritto all'esenzione ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

La Commissione comunica pertanto alle autorità tedesche che, dopo aver esaminato le informazioni disponibili sull'aiuto di Stato in questione, ha deciso di avviare la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2, del trattato nei confronti del prestito concesso ad OGAZ.

13. Alla luce delle considerazioni sopra esposte la Commissione, nel quadro della procedura prevista dall'articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE, invita la Germania a presentare le sue osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili per valutare la misura di aiuto entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione chiede alle autorità tedesche di trasmettere immediatamente copia della presente ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione rammenta alla Germania che l'articolo 93, paragrafo 3, del trattato CE ha effetto sospensivo e richiama l'attenzione delle autorità tedesche sulla lettera inviata a tutti gli Stati membri il 22 febbraio 1995, in cui si precisa che per qualsiasi aiuto concesso illegalmente può essere richiesta la restituzione conformemente alle procedure stabilite dal diritto nazionale, maggiorata degli interessi calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato nella valutazione dei regimi di aiuti regionali, maturati a decorrere dalla data in cui l'aiuto è stato reso disponibile al beneficiario fino alla data dell'effettiva restituzione.»

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto/alla misura in oggetto entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Agricoltura
Direzione legislazioni economiche in materia di agricoltura
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 21 51

Dette osservazioni saranno comunicate alla Germania.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata

(Caso IV/M.1365 — FCC/Vivendi)

(1999/C 120/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

In data 4 marzo 1999 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio. Il testo completo della decisione è disponibile unicamente in lingua spagnola e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti d'affari in esso contenuti saranno stati tolti. Esso sarà disponibile:

- in versione cartacea, presso gli uffici vendita dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee (cfr. lista);
- in formato elettronico, nella versione «CES» della base dati Celex, documento n. 399M1365. Celex è il sistema di documentazione computerizzato del diritto comunitario; per ulteriori informazioni relative agli abbonamenti pregasi contattare:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763

Notifica preventiva di una concentrazione**(Caso IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit)**

(1999/C 120/09)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 23 aprile 1999 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97 ⁽²⁾. Per effetto di tale concentrazione, l'impresa Ford Motor Company (Ford) acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo dell'insieme dell'impresa Kwik-Fit Holdings plc (Kwik-Fit) a seguito di offerta pubblica annunciata il 12 aprile 1999.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- Ford: produzione, distribuzione di autoveicoli, servizi finanziari ed, in particolare, leasing di autoveicoli;
- Kwik-Fit: riparazione e manutenzione di autoveicoli, utilizzando i marchi Kwik-Fit, Speedy e Pit-Stop in Belgio, Germania, Francia, Irlanda, Olanda, Spagna, Svizzera e Regno Unito; sostituzione pneumatici ed assicurazione.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per fax [n. (32-2) 296 43 01 e 296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il caso IV/M.1526 — Ford/Kwik-Fit, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)
Direzione B — Task Force Fusioni
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bruxelles

⁽¹⁾ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; versione rettificata: GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.

⁽²⁾ GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1; versione rettificata: GU L 40 del 13.2.1998, pag. 17.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso IV/M.1415 — BAT/Rothmans)**

(1999/C 120/10)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

In data 17 marzo 1999 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio. Il testo completo della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti d'affari in esso contenuti saranno stati tolti. Esso sarà disponibile:

- in versione cartacea, presso gli uffici vendita dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee (cfr. lista);
- in formato elettronico, nella versione «CEN» della base dati Celex, documento n. 399M1415. Celex è il sistema di documentazione computerizzato del diritto comunitario; per ulteriori informazioni relative agli abbonamenti pregasi contattare:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763

III

(Informazioni)

COMMISSIONE

Linea di bilancio B3-2006

«Progetti pilota in materia d'integrazione pluriculturale»

Invito a presentare proposte

(1999/C 120/11)

Introduzione

Nel suo Programma d'azione sociale (1998-2000), la Commissione ha annunciato la sua intenzione di dare il via ad un ampio dibattito sull'applicazione dell'articolo 13 del trattato che istituisce la Comunità europea, conformemente al testo modificato dal trattato di Amsterdam, ivi compresa la proposta di una legislazione comunitaria e l'eventualità di un programma quadro di lotta contro tutte le forme di discriminazione.

Le linee di bilancio che si riferiscono all'articolo 13, e che consentono di preparare le azioni future e la Comunità in materia di discriminazione, sono le linee B3-4111 e B3-2006.

La Commissione attribuisce una grande importanza alla complementarità delle due linee di bilancio in oggetto, ciascuna delle quali possiede un campo di applicazione peculiare, ma che possono contribuire concordemente a promuovere un'impostazione di tipo orizzontale nella lotta contro la discriminazione, come dettato dall'articolo 13.

Per l'attuazione delle due linee di bilancio, la Commissione pubblicherà inviti a presentare progetti, caratterizzati dall'obiettivo comune di favorire un sostegno ad azioni in grado di contribuire in modo significativo alla preparazione di una futura azione comunitaria orientata sulla base di tale impostazione orizzontale.

Quadro generale

Il presente invito a presentare proposte ha per oggetto la linea di bilancio B3-2006 (ex voce B3-4114) che consente alla Commissione di appoggiare progetti pilota nel campo dell'informazione, della comunicazione, della sensibilizzazione e della riflessione su azioni di lotta contro la discriminazione e su nuovi modelli d'integrazione di minoranze etniche.

I mezzi finanziari stanziati nel quadro del presente invito a presentare proposte potrà essere accordato per la realizzazione di attività transnazionali, al fine di perfezionare le conoscenze sul piano europeo, scambiare una serie di buone pratiche, di promuovere impostazioni innovative e di valutare esperienze che presentano un interesse per la Comunità e contribuiscono in modo significativo al prosieguo e allo sviluppo dell'azione della Comunità nel campo della lotta contro il razzismo.

I progetti selezionati potranno essere cofinanziati fino ad un massimo del 90 % dei costi direttamente ed esclusivamente connessi alle attività transnazionali precitate. Lo stanziamento massimo disponibile per il presente invito a presentare proposte corrisponde a 3 880 000 EUR.

Per garantire la concentrazione strategica del cofinanziamento comunitario, i progetti più modesti, che richiedono un finanziamento comunitario inferiore a 50 000 EUR, in linea di massima non saranno presi in considerazione. Sulla base di una sovvenzione comunitaria media pari a 70 000 EUR (media calcolata in riferimento ai progetti finanziati nel 1998), presumibilmente circa 55 progetti fruiranno pertanto di un sostegno finanziario comunitario.

Le proposte possono essere presentate attraverso organismi o organizzazioni private o statali, con sede negli Stati membri e in possesso di un'esperienza nei settori precitati.

Temi prioritari d'azione per il 1999

Allo scopo di incoraggiare la realizzazione di metodi innovatori, nuovi tipi di cooperazione e di scambi di esperienze, la Commissione ha definito una serie di grandi temi entro i quali intende orientare la sua azione nel 1999.

Tali temi prioritari sono:

- il rafforzamento della cooperazione tra i soggetti che operano sul terreno e la polizia, la giustizia, la magistratura e l'accesso a servizi giuridici (ad esempio attraverso l'intermediazione di studi giuridici) ed altri settori similari;
- la messa a punto di metodi atti ad affiancare gli organi di stampa e di comunicazione nella lotta contro il razzismo in linea generale e in particolare a promuovere la trasparenza dell'azione comunitaria in materia;
- la promozione dei metodi atti a lottare contro la discriminazione sul piano dell'accesso ai beni e ai servizi e alla fornitura di questi ultimi;
- la valorizzazione del ruolo fondamentale di persone appartenenti a minoranze etniche come modello di riuscita sociale;

- l'appoggio all'integrazione e alla partecipazione di minoranze etniche nelle imprese sia nel settore pubblico che privato;
- la promozione della partecipazione delle minoranze etniche nella politica nazionale, regionale e locale o nelle organizzazioni padronali e sindacali;
- l'appoggio allo sviluppo di impostazioni innovatrici in merito all'esclusione nei settori tipo sanità, istruzione, sport;
- l'appoggio ad iniziative intese a ricercare mezzi idonei per combattere la violenza urbana;
- la promozione dell'azione «per non dimenticare» e in particolare istituendo il 27 gennaio quale data di commemorazione dell'olocausto;
- la sensibilizzazione all'esistenza di minoranze etniche, in particolare i Sinti e i Rom;
- l'appoggio a forme di cooperazione in grado di favorire lo scambio di esperienze di buone pratiche in uno o in diversi settori fra quelli precedentemente citati.

Procedura di aggiudicazione e informazioni generali

I candidati dovranno presentare entro il 15 giugno 1999, data del timbro postale facente fede, un dossier completo presentato su formulari ad hoc conformemente agli orientamenti e alle istruzioni fornite.

L'atto di candidatura nonché tutte le informazioni circa le procedure da seguire per la presentazione di proposte, i criteri di

ammissibilità e di selezione nonché le disposizioni di partecipazione finanziaria delle Comunità sono disponibili sul sito:

http://europa.eu.int/comm/dg05/tender_fr.htm

o possono essere ottenuti previa richiesta scritta al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione Generale V/D/4-J37 2/7
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles

ovvero tramite fax al n. (32-2) 295 18 99.

Il calendario dei lavori della Commissione si articola come segue:

Termine ultimo per l'invio delle candidature	15 giugno 1999
Ricevimento, registrazione ed esame delle candidature	15 giugno-30 agosto 1999 (*)
Selezione e decisione finale della Commissione	1° settembre-15 settembre 1999 (*)
Comunicazione dei risultati, elaborazione ed invio dei contratti	15 settembre-30 ottobre 1999 (*)

(*) Date indicative.

In un secondo tempo verrà pubblicato un altro invito a presentare proposte per il 1999, riservato a progetti pilota di più ampie dimensioni aventi per oggetto la lotta contro diverse forme di discriminazione.

RETTIFICHE

Rettifica dell'avviso di apertura di un riesame delle misure antidumping applicabili alle importazioni di fluorite originaria della Repubblica popolare cinese

(Gazzetta ufficiale delle Comunità europee C 62 del 4 marzo 1999)

(1999/C 120/12)

Pagina 3, paragrafo «1. **Domanda di riesame**»:

anziché: «La domanda è stata presentata l'8 gennaio 1999 (. . .)»,

leggi: «La domanda è stata presentata il 1° dicembre 1998 (. . .)».

(Trattati firmati tra Stati membri)

Informazione relativa alla data di entrata in vigore del trattato di Amsterdam

(1999/C 120/13)

Il trattato di Amsterdam che modifica il trattato sull'Unione europea, i trattati che istituiscono le Comunità europee e alcuni atti connessi, firmato ad Amsterdam il 2 ottobre 1997 ⁽¹⁾, è entrato in vigore oggi, 1° maggio 1999, conformemente al suo articolo 14, paragrafo 2, in seguito al deposito dell'ultimo strumento di ratifica avvenuto il 30 marzo 1999.

Qui di seguito figura la situazione relativa alle dichiarazioni di accettazione della competenza della Corte di giustizia delle Comunità europee a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla validità e l'interpretazione degli atti di cui all'articolo 35 del trattato sull'Unione europea:

- il Regno di Spagna ha dichiarato di accettare la competenza della Corte di giustizia delle Comunità europee secondo le modalità di cui all'articolo 35, paragrafo 2 e paragrafo 3, lettera a);
- il Regno del Belgio, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica ellenica, la Repubblica italiana, Il Granducato del Lussemburgo, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica d'Austria, la Repubblica portoghese, la Repubblica di Finlandia ed il Regno di Svezia hanno dichiarato di accettare la competenza della Corte di giustizia delle Comunità europee secondo le modalità di cui all'articolo 35, paragrafo 2 e paragrafo 3, lettera b);
- nel fare le dichiarazioni di cui sopra, il Regno del Belgio, la Repubblica federale di Germania, il Regno di Spagna, la Repubblica italiana, il Granducato del Lussemburgo, il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica d'Austria si sono riservati il diritto di introdurre nel loro diritto interno delle disposizioni che prevedano che, quando una questione relativa alla validità o all'interpretazione di un atto di cui all'articolo 35, paragrafo 1, è sollevata in un giudizio pendente davanti ad una giurisdizione nazionale avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, tale giurisdizione è obbligata a sottoporre la questione alla Corte di giustizia.

⁽¹⁾ GU C 340 del 10.11.1997, pag. 1.