

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 2003

relativa agli aiuti alla ricerca e sviluppo nel settore aeronautico a cui il Regno di Spagna intende dare esecuzione in favore dell'impresa Gamesa

[notificata con il numero C(2003) 2518]

(Il testo in lingua spagnola è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/286/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7,

dopo avere invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detto articolo,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 28 giugno 2001, registrata il 2 luglio 2001, la rappresentanza permanente del Regno di Spagna ha notificato, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, il progetto di aiuti alla ricerca e allo sviluppo nel settore aeronautico a favore dell'impresa Gamesa. Informazioni complementari sono state trasmesse con lettera del 3 ottobre 2001, registrata il 5 ottobre 2001, e con lettera dell'11 gennaio 2002, registrata il 15 gennaio 2002.
- (2) La Commissione ha fatto esaminare il fascicolo da un perito scientifico indipendente. Per tale perizia è stato firmato un contratto il 14 dicembre 2001.
- (3) Con lettera del 12 marzo 2002, la Commissione ha informato il Regno di Spagna della propria decisione ⁽²⁾ di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito al progetto di aiuto in oggetto.
- (4) Con lettera del 26 aprile 2002, registrata il 29 aprile 2002, le autorità spagnole hanno trasmesso alla Commissione le loro osservazioni.
- (5) La decisione della Commissione di avviare il procedimento (in appresso «la decisione del 12 marzo 2002» o «decisione d'avvio del procedimento d'indagine formale») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il 27 aprile 2002. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi. Nessun terzo interessato ha presentato osservazioni nei termini stabiliti dalla Commissione.

- (6) Con lettera del 24 febbraio 2003, la Commissione ha richiesto alle autorità spagnole informazioni complementari. Le autorità spagnole hanno trasmesso tali informazioni con lettera del 25 marzo 2003, registrata il 26 marzo 2003.

2. DESCRIZIONE

- (7) L'impresa beneficiaria è denominata Gamesa. L'impresa fabbrica e fornisce prodotti, installazioni e servizi tecnologicamente avanzati nei settori dell'aeronautica e delle energie rinnovabili. Il numero di dipendenti e il fatturato di Gamesa superano le soglie stabilite nell'allegato I del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese ⁽³⁾ affinché un'impresa possa essere considerata una PMI.
- (8) Gamesa partecipa attualmente a un progetto di sviluppo di due nuovi modelli di aeromobili regionali: l'ERJ-170 e l'ERJ-190. Tale progetto è stato promosso dall'impresa brasiliana Embraer. Gamesa è stata incaricata di fornire la fusoliera posteriore, gli impennaggi nonché il timone dei due aeromobili.
- (9) In tale contesto Gamesa ha avviato un progetto di R & S nel Paese Basco volto ad acquisire le tecnologie necessarie per lo sviluppo delle sezioni posteriori degli aerei commerciali che si applicano sia al progetto ERJ-170/190 che ad altri programmi futuri. La durata del progetto è di quattro anni, dal 2000 al 2003.
- (10) Il costo totale del progetto è di [...] ^(*), pari a [...].
- (11) Al fine di sostenere tale progetto il governo basco (amministrazione regionale) prevede di concedere un aiuto consistente in un prestito a tasso zero per un importo totale di 4 621 000 000 pesetas spagnole (ESP), pari a 27 772 769,34 EUR.

⁽¹⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.⁽²⁾ GU C 153 del 27.6.2002, pag. 14.⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.^(*) Parti del testo sono state omesse per non svelare informazioni riservate; le parti in questione sono indicate mediante parentesi quadre e un asterisco.

(12) Secondo quanto dichiarato dalle autorità spagnole, il programma di lavoro del progetto comprende le seguenti attività:

a) *Studi di fattibilità*

Queste attività comprendono lo studio tecnico del progetto e l'analisi dell'interesse tecnico ed economico del progetto.

b) *Ricerca industriale*

Si tratta di acquisire le tecnologie necessarie per sviluppare il progetto:

- Tecnologie meccaniche globali
 - Bordi d'attacco: concezione ottimale, metallo/composito, impatto di volatili, formazione di ghiaccio, simulazioni, prove
 - Paratie di pressione: stabilità, compressione di anelli sottili semi-supportati, paratie in materiali compositi
 - Intercambiabilità degli impennaggi: strumenti speciali, fresature locali
 - Impatto dei fulmini
 - Installazione di sistemi (antenne) sugli impennaggi
 - Analisi di zona: installazione di azionatori
 - Sistemi di scarico
- Tecnologie dei materiali, metodi e produzione
 - Materiali compositi e plastici: certificazione di nuovi materiali, tecnologia d'iniezione della plastica, qualificazione di componenti, produzione di bordi d'attacco
 - Materiali meccanici: utilizzo di acciai induribili per precipitazione, effetto dei trattamenti termici
 - Anelli forgiati di grandi dimensioni, tecniche di produzione
 - Conformazione mediante peen-forming
 - Qualificazione di tecnologie di taglio speciali
- Tecnologie d'ispezione, manutenzione e riparazione
 - Tecniche d'affidabilità strutturale
 - Prevenzione della corrosione: corrosione galvanica, composti inibitori nuovi, anodizzazione portatile
 - Riparazione su materiali compositi
 - Riparazione degli alloggiamenti dei cuscinetti
 - Metodi avanzati d'ispezione
- Tecnologie di progettazione
- Tecnologie dell'informazione
 - Simulazione e costruzione di modelli
 - Tensione diagonale
 - Sistema di comando elettrico (fly by wire)
 - Metodologie di calcolo

c) *Attività di sviluppo precompetitivo*

L'obiettivo del programma è la realizzazione delle attività tecniche necessarie per la fornitura, la concezione, lo sviluppo, l'integrazione, le prove, la certificazione e il supporto operativo degli impennaggi verticali ed orizzontali e della fusoliera posteriore degli aeromobili ERJ -170/190.

Questo comprende in particolare attività che riguardano i seguenti settori:

- Geometria di base: linee di base della struttura
- Definizione di standard: i metodi di produzione devono essere omologati
- Carichi: calcolo dei carichi interni ed esterni per evitare avarie
- Progettazione: progettazione concettuale, garanzia della struttura del prodotto, concezione strutturale di dettaglio, progettazione dell'installazione dei sistemi, modelli digitali, documenti di controllo delle interfacce strutturali e dei sistemi, definizione e concezione di attrezzature di sostegno al suolo ecc.
- Ingegneria di struttura: calcoli ed analisi strutturali (statica, fatica, tolleranza al danno) ecc.
- Ingegneria dei sistemi: sostegno all'integrazione di sistemi, analisi della distribuzione delle masse di ghiaccio, analisi di protezione contro i fulmini, analisi di zona (guasto della turbina del motore, impatto di volatili) ecc.
- Prove di certificazione: sviluppo delle prove necessarie per ottenere la certificazione da parte delle autorità competenti
- Studi di manutenzione: sviluppo di programmi di manutenzione (accessibilità generale, utilizzo di parti standard, intercambiabilità, tecniche di progettazione per prevenire ed isolare le incrinature ecc.)
- Sviluppo e concezione di strumentistica: sviluppo di strumenti di assemblaggio specifici, progettazione di strumenti di calibratura
- Definizione di metodi di fabbricazione.

3. MOTIVI CHE HANNO INDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

(13) Nella sua decisione del 12 marzo 2002, la Commissione ha espresso una serie di dubbi che riguardano i seguenti aspetti del progetto di aiuto:

- la classificazione dei lavori previsti dal progetto secondo le fasi di ricerca definite all'allegato I della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo⁽¹⁾ (in appresso «la disciplina») ed in particolare la natura dell'attività di ricerca e sviluppo dei lavori di certificazione e degli studi di manutenzione,

⁽¹⁾ GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

— i dati trasmessi dalle autorità spagnole, che indicano un aumento del personale e del budget di ricerca e sviluppo dell'impresa, erano difficili da interpretare in termini d'effetto d'incentivazione ai sensi del punto 6 della disciplina. Inoltre, le autorità spagnole non avevano menzionato costi connessi ad una collaborazione transfrontaliera, né avevano trasmesso dati che dimostrassero chiaramente che il mercato era debole. Infine, gli aeromobili presi in considerazione per l'applicazione dei risultati del progetto, gli ERJ-170/190, sembravano avere già raggiunto un livello molto significativo di maturità: avevano infatti effettuato il loro roll out il 29 ottobre 2001, il loro primo volo era previsto per l'inizio del 2002 e la loro prima consegna per la fine del 2002, il che sembrava escludere l'esistenza di rischi significativi che rendessero impossibile il finanziamento del progetto con una fonte non statale.

4. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ SPAGNOLE

- (14) In primo luogo, le autorità spagnole ritengono che l'intensità degli aiuti rientri nei limiti ammissibili dalla disciplina, anche presupponendo che tutte le attività del progetto debbano essere considerate di sviluppo precompetitivo. I loro calcoli iniziali, effettuati nell'aprile 2001, erano in effetti basati sul programma iniziale previsto, che prevedeva pagamenti a Gamesa nel 2000, 2001, 2002 e 2003 e rimborsi da parte dell'impresa tra il 2007 e il 2013.
- (15) D'altro canto, per quanto riguarda il carattere selettivo e il vantaggio comparativo degli aiuti, le autorità spagnole ricordano che questi aiuti si iscrivono nel quadro di una politica industriale a carattere generale definita dal Piano interistituzionale di promozione economica del Paese Basco. In particolare, gli aiuti a Gamesa sono stati accordati nell'ambito di un programma di progetti strategici. D'altra parte, non vi sarebbe carattere selettivo in quanto i due gruppi aeronautici presenti nel Paese Basco (Gamesa e ITP), benché operanti in sotto-settori diversi, avrebbero ricevuto proposte di aiuti equivalenti nel quadro di questo programma di progetti strategici. Inoltre, generalmente si ammette che il livello medio di sostegno pubblico alle attività di R & S al settore aeronautico in Europa sia superiore al 50 %. Il progetto d'aiuto a Gamesa sarebbe pari o addirittura inferiore al livello degli strumenti di cui dispongono altre imprese europee per sviluppare attività di R & S; se gli aiuti non venissero accordati l'impresa si troverebbe in una situazione di disuguaglianza.
- (16) Per quanto riguarda l'effetto d'incentivazione dell'aiuto, le autorità spagnole ricordano che la Commissione, nel suo programma quadro di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione 2000-2006 (in appresso «il Sesto PQ») volto all'integrazione ed al rafforzamento dello Spazio europeo della ricerca, intende favorire il sostegno alla ricerca a livello internazionale nei settori prioritari/
- chiave d'interesse eccezionale e con valore aggiunto per l'Europa, fra i quali figura l'aeronautica. A livello concreto fra le priorità di ricerca del Sesto PQ rientrano il rafforzamento della competitività dell'industria produttrice di fusoliere, riducendo i costi di sviluppo dell'aeromobile e i relativi costi di gestione e concentrandosi su sistemi e processi integrati di concezione, tecnologie di produzione più intelligenti, configurazione degli aeromobili, aerodinamica, materiali e strutture, sistemi meccanici, elettrici ed idraulici ecc. Secondo le autorità spagnole il progetto di Gamesa è un esempio d'adeguamento a questo orientamento.
- (17) Secondo le autorità spagnole, il sostegno a questo tipo di attività sarebbe necessario e l'effetto d'incentivazione sarebbe evidente nel caso di Gamesa, visti i rischi tecnologici e finanziari, nonché le dimensioni dell'impresa e le circostanze del progetto. A tale riguardo, occorrerebbe tener conto del fatto che l'attività aeronautica è un'attività industriale che dipende molto dalla ricerca e dallo sviluppo ma che ha, in questo tipo di imprese, un carattere notevolmente ciclico legato alla vita del prodotto ed è particolarmente intensiva nelle fasi preliminari e di sviluppo di detto prodotto. Di conseguenza, il mantenimento di una struttura di ricerca stabile sarebbe un onere alla portata soltanto delle grandi imprese, mentre per le medie imprese come Gamesa potrebbe trattarsi soltanto di un obiettivo a medio termine.
- (18) Le autorità spagnole sottolineano il notevole aumento dell'attività di ricerca previsto a seguito di questo progetto, sia dal punto di vista delle spese che del personale. Come conseguenza diretta di questo progetto, e grazie alle conoscenze, alle tecnologie e alle capacità acquisite dall'impresa, essa può oggi proporsi per progetti equivalenti a quelli di altri produttori americani, a condizioni di rischio più realistiche.
- (19) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione relativi alla fluttuazione eccessiva del budget destinato alla ricerca, le autorità spagnole spiegano che nel 1999, prima dell'inizio del progetto, il personale addetto alla ricerca era composto da 109 persone e che la spesa media era di 2 490 milioni di ESP. In seguito all'avvio del progetto, si spera che le spese ammontino a circa 4 000 o 4 500 milioni di ESP, con un numero di addetti stabilizzato a circa 300 unità. Come già precisato, le spese di R & S nel settore aeronautico hanno un carattere ciclico: sono molto consistenti nelle fasi preliminari di sviluppo del prodotto e diminuiscono rapidamente in seguito. Nel caso in questione, Gamesa prevede di investire [...] in quattro anni, di cui più della metà nel primo anno. L'obiettivo dell'impresa sarebbe tentare di mantenere una struttura stabile di R & S, equivalente ai livelli raggiunti alla fine del progetto in questione, attraverso l'incorporazione in futuro di altri progetti che si giustapporrebbero nel tempo, permettendo così all'impresa di conservare il capitale umano e la capacità di sviluppo tecnologico raggiunti.

- (20) D'altra parte, il progetto ERJ-170/190 comporterebbe anche notevoli esigenze di collaborazione transfrontaliera nella fase dello sviluppo. La percentuale rappresentata dalla collaborazione transfrontaliera rispetto alle spese totali di personale direttamente impiegato nella ricerca potrebbe essere stimata tra il 30 % e il 50 % per quanto riguarda i collaboratori basati nell'Unione europea e tra il 10 % e il 20 % per quelli basati fuori dell'Unione europea, in funzione dei risultati e dell'evoluzione del progetto.
- (21) Per quanto riguarda le debolezze del mercato, le autorità spagnole sottolineano inoltre il carattere ciclico del mercato aeronautico, che può essere dimostrato sulla base dei dati, pubblicati annualmente, dei grandi produttori a livello mondiale (Airbus, Boeing, Bombardier e Embraer) su consegne e ordini. Quest'evoluzione è normalmente parallela a quella del PIL mondiale. Le linee aeree di solito reagiscono immediatamente, aumentando o diminuendo i propri ordini e causando in questo modo debolezze nel mercato dell'industria aeronautica in tutta la catena del subappalto. Questo contesto, che implica che l'eventuale redditività degli investimenti potrebbe essere compromessa, rafforza il ruolo degli aiuti come strumento d'incentivazione a fronte delle debolezze del mercato.
- (22) Secondo le autorità spagnole, inoltre, è assodato che i cicli di sviluppo di un programma aeronautico si sono notevolmente accorciati, il che richiede una maggiore intensità degli investimenti ed implica un aumento dei rischi, soprattutto per i progetti di ricerca il cui sviluppo permette successivamente la partecipazione ad altri programmi aeronautici. Di conseguenza, negli ultimi anni il ciclo di sviluppo sarebbe passato da dieci a cinque anni: dodici mesi per il progetto esecutivo dell'aereo, otto mesi per il progetto preliminare, diciassette mesi per il progetto di dettaglio, undici mesi per il primo volo e dodici mesi per l'omologazione. Vista la competitività del settore, le fasi del progetto esecutivo, del progetto preliminare e del progetto di dettaglio si sarebbero considerevolmente accelerate, aumentando così i rischi e gli investimenti necessari.
- (23) Le autorità spagnole ritengono dunque che un aiuto volto ad attenuare questa situazione abbia un effetto d'incentivazione molto significativo.
- (24) Per quanto riguarda il grado apparente di maturità del progetto, le autorità spagnole segnalano che il fatto che ci siano stati un roll out e un primo volo è dovuto più ad una questione di marketing del prodotto che al completamento dello sviluppo del prodotto stesso. L'obiettivo del progetto, inoltre, non è sviluppare soltanto un prodotto ma anche le tecnologie che permettano la capacità di sviluppo di una struttura d'aereo applicabile a modelli diversi. Secondo le autorità spagnole, la data del primo volo sarebbe un momento importante nel processo di sviluppo di un aereo, in particolare per stabilire le caratteristiche aerodinamiche reali dell'apparecchio e le modalità di certificazione. Tale data sarebbe tuttavia molto importante anche sul piano commerciale, poiché influenzerebbe la campagna di vendite, che comincia ben prima che il prodotto sia in condizione di essere fabbricato. In questa fase vi sarebbero infatti ancora molti problemi tecnici da risolvere, come l'ottimizzazione del peso o la validazione del comportamento dell'aereo in casi di emergenza, ecc. D'altra parte, le autorità spagnole ricordano che il modello ERJ-190, al momento della decisione d'avvio del procedimento, non aveva ancora effettuato il suo primo volo e che trasportava 108 passeggeri anziché 70 come il ERJ-170, il che equivale ad un aumento del peso massimo al decollo dell'aereo di 50 % e dunque ad una significativa ridefinizione della struttura interna dell'aeromobile.
- (25) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione sulla natura di attività di ricerca e sviluppo dei lavori di certificazione e degli studi di manutenzione, le autorità spagnole ribadiscono che tutti i test inclusi nel progetto sono direttamente legati allo sviluppo del prodotto e che il progetto non comprende alcun test di certificazione connesso alla commercializzazione o anche alla fabbricazione di prodotti. Le autorità spagnole sottolineano che l'importanza dei costi e delle scadenze nello sviluppo dei progetti aeronautici esige l'avanzamento di qualsiasi fase che possa condizionare la validità del progetto. Questo avviene in particolare per le prove di sviluppo, poiché anticipano e prevengono i rischi nelle future prove di certificazione e sostengono lo sviluppo del prodotto stesso. Queste prove di sviluppo servono a convalidare le tecnologie sviluppate da Gamesa. Si può dunque ritenere che questi studi facciano parte della medesima fase di R & S dello sviluppo stesso di questa tecnologia (ricerca industriale). Queste prove devono ovviamente essere realizzate su modelli simili, a livello di materiali e di caratteristiche strutturali, a quelli per i quali si vuole validare la relativa tecnologia, ma non necessariamente su versioni del prodotto sufficientemente vicine alla versione commerciabile.
- (26) Le autorità spagnole dichiarano di condividere l'analisi della Commissione, secondo la quale non si possono considerare attività di R & S ai sensi della disciplina le attività di certificazione su un prototipo già approvato affinché questo possa avere un valore legale per la sua commercializzazione. Tuttavia, secondo le autorità spagnole, lo sviluppo di qualsiasi prodotto implica numerose prove, test e certificazioni che influiscono su materiali, caratteristiche e progetti e che, in funzione dei risultati, condizionano il progetto o richiedono modifiche del prodotto. Le autorità spagnole ritengono che questo tipo di prove facciano parte del progetto di sviluppo di un prodotto nuovo e siano abituali nei progetti di R & S in qualsiasi settore.
- (27) Secondo le autorità spagnole, lo stesso avviene con gli studi di manutenzione che devono cominciare con le prime fasi di concezione, poiché condizionano il costo operativo diretto del progetto e dunque la sua stessa redditività. Il costo operativo diretto è la somma di diversi costi legati al volo ed alla manutenzione, che si

limitano principalmente ai costi di possesso (ammortamento ed interessi sul capitale investito), assicurazioni, costi di volo (equipaggio, combustibile ed olio, tasse d'atterraggio e di decollo) e costi di manutenzione. Il costo totale di manutenzione è dunque dato dalla somma del motore, della struttura e dei margini di manutenzione e l'influenza della concezione delle strutture è importante per questioni come la selezione dei materiali e dei processi standardizzati per l'aereo, gli strumenti, l'accessibilità, l'affidabilità, gli intervalli tra le revisioni, la durata dei vari componenti, le possibilità di sostituzione dei componenti, ecc. Tutto ciò costringerebbe, nelle fasi iniziali della concezione, a lavorare specificamente su queste questioni per ottenere i costi di manutenzione più bassi possibili, costi che costituiscono un parametro essenziale nello sviluppo dei prodotti aeronautici.

(28) D'altra parte, le autorità spagnole segnalano che la Commissione stessa, nel Sesto PQ, ha incluso fra le priorità di ricerca nel settore aeronautico quelle relative alla riduzione dei costi di sviluppo degli aeromobili. Le autorità spagnole ritengono che sarebbe difficilmente spiegabile che lo stesso tipo d'attività possa essere considerato sul piano generale come una priorità per l'orientamento della ricerca in Europa ed essere nel contempo messo in discussione in questo caso particolare.

(29) Per quanto riguarda i dubbi della Commissione sulla classificazione dei lavori in funzione delle fasi della ricerca definite all'allegato I della disciplina, le autorità spagnole ritengono che le definizioni di queste fasi siano sufficientemente generali perché la loro applicazione ad un progetto concreto e complesso possa dare luogo a punti di vista diversi. Le autorità spagnole ritengono di avere già spiegato le loro ragioni per l'inclusione dei vari costi in ciascuna delle fasi e sostengono che sarebbe in ogni caso difficile ritenere che un progetto di tale portata possa avere luogo senza una fase di ricerca industriale, soprattutto per un'impresa che affronta per la prima volta le tecnologie necessarie per strutture complesse come quelle sviluppate in questo progetto.

(30) Nel caso in questione, si è ritenuto che [...] (*) su un totale di [...] possano corrispondere a questa categoria di costi, tenendo conto di quelli connessi all'acquisizione di conoscenze nuove affinché Gamesa possa essere in condizioni di sviluppare strutture che non aveva mai sviluppato prima. Concretamente, queste nuove conoscenze riguardano le seguenti tecnologie: tecnologie meccaniche (bordi d'attacco, divisori pressurizzate, sistemi d'azione e di controllo, cablaggio elettrico, accoppiamenti speciali, timoni, derive/stabilizzatori, fusoliera posteriore d'interfaccia), tecnologie di fabbricazione (materiale composito, tecnologie di taglio, tecnologie d'unione), tecnologie d'ispezione, manutenzione e riparazione (ispezioni non distruttive, piani di manutenzione, corrosione, tecnologie di riparazione) e tecnologie di progettazione e certificazione (tecnologie d'informazione, d'analisi e simulazione e di test).

(31) Tutte le altre attività di ricerca più direttamente connesse allo sviluppo del prodotto sono state incluse nella categoria della ricerca precompetitiva. Ad ogni modo, secondo le autorità spagnole, si tratta di una classificazione puramente indicativa poiché nella proposta d'aiuto notificato alla Commissione il trattamento applicato all'intero progetto è quello delle attività di sviluppo precompetitivo.

5. VALUTAZIONE

(32) Le misure previste dalle autorità spagnole conferiscono un vantaggio all'impresa beneficiaria, alleggerendola da una parte dei costi per le attività di ricerca che dovrebbe normalmente sostenere. Questo vantaggio ha inoltre un carattere selettivo rispetto ad altre imprese comunitarie che intendano svolgere progetti di ricerca di questo tipo. Gli aiuti sono inoltre atti a pregiudicare gli scambi intracomunitari, in quanto Gamesa è concorrente di imprese europee come GKN (Regno Unito), Hurel-Dubois (Francia e Regno Unito) o Latecoère (Francia). Infine, i prestiti a tasso zero sono accordati direttamente dal governo basco e quindi si deve ritenere che i vantaggi siano concessi tramite risorse statali. Le misure in causa costituiscono pertanto aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(33) Come già specificato nel considerando 13 della presente decisione, la Commissione ha espresso dei dubbi in merito a questo progetto. Le questioni che ne risultano vengono esaminate in appresso.

La fase di ricerca ai sensi dell'allegato I della disciplina di alcune attività

(34) La Commissione nota innanzitutto che le autorità spagnole non hanno apportato elementi nuovi per giustificare la classificazione di alcune attività del programma di ricerca come ricerca industriale ai sensi dell'allegato I della disciplina. La Commissione ritiene dunque che i suoi dubbi a questo riguardo non possano essere fugati e che tutte le attività debbano dunque essere considerate prossime al mercato quanto le attività di sviluppo precompetitivo.

(35) Riguardo alla qualifica delle attività di certificazione, la Commissione nota che le autorità spagnole sembrano operare una distinzione tra alcune attività di certificazione, che dipenderebbero più direttamente dalla versione commerciale del prodotto, ed altre, che sarebbero soltanto prove preliminari. Le autorità spagnole confermerebbero l'analisi della Commissione, secondo la quale le attività di certificazione non rientrano nella R & S ai sensi della disciplina, per la prima categoria di attività ma non per la seconda. La Commissione ammette che, durante il processo di sviluppo di un prodotto aeronautico, alcune prove sono test di natura tecnologica

(*) 24 % dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.

(ma preliminari), mentre altri riguardano la certificazione legale del prodotto. La Commissione nota tuttavia che le autorità spagnole non hanno presentato alcuna precisazione supplementare riguardo ai lavori su cui si concentrano i dubbi della Commissione e sulla parte di lavori che avrebbero eventualmente potuto non essere attività di certificazione in senso stretto ma piuttosto test preliminari.

- (36) In mancanza di ulteriori precisazioni, la Commissione ritiene dunque che le attività di certificazione perseguite dal programma non costituiscano attività di ricerca e sviluppo ai sensi della disciplina e che i costi connessi a tale attività non possano dunque essere considerati tra i costi ammissibili agli aiuti concessi ai sensi della suddetta disciplina. Il loro importo, pari a [...], non deve dunque figurare nel totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.
- (37) Per quanto riguarda la qualifica degli studi di manutenzione, le autorità spagnole hanno segnalato che queste attività erano realizzate in parallelo alla concezione dell'aereo. Hanno inoltre sottolineato che contribuivano alla riduzione dei costi di sviluppo degli aeromobili e che la ricerca sulla riduzione di tali costi era uno degli elementi del Sesto PQ, il che indicherebbe che queste attività rientrano in effetti nella R & S. La Commissione ritiene che il fatto che alcune attività siano realizzate in parte in parallelo allo sviluppo dell'aereo ed utilizzino come dati di partenza i risultati di tale sviluppo permette soltanto di concludere che esse riguardano un aereo in particolare e non di dedurre che fanno parte del processo di ricerca. In ogni caso, la Commissione sottolinea che si tratta in questo caso di attività che riguardano per definizione lo stato finale commercializzato del prodotto. La Commissione nota infine che il fatto che il Sesto PQ abbia fra i suoi obiettivi la riduzione dei costi di sviluppo degli aeromobili non permette affatto di concludere che ogni attività che mira a ridurre questi costi costituisca un'attività di ricerca. La riduzione dei costi è infatti uno degli obiettivi naturalmente perseguiti da qualsiasi impresa che operi in regime di concorrenza. Non si può parlare di ricerca in questo settore che quando tale riduzione dei costi è ottenuta mediante nuovi metodi o nuovi concetti tecnologici e, nel caso in questione, le autorità spagnole non hanno apportato dimostrazioni precise in questo senso. La Commissione ritiene dunque che i suoi dubbi quanto alla natura di R & S a norma della disciplina delle attività di certificazione non possono essere dissipati.
- (38) La Commissione ritiene quindi che le attività relative a studi di manutenzione non costituiscano attività di ricerca e sviluppo ai sensi della disciplina e che i costi legati a queste attività non possano dunque essere considerate costi ammissibili per aiuti concessi ai sensi della suddetta disciplina. Il loro importo, pari a [...], non deve dunque figurare nel totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.
- (39) In base a quanto sopra esposto, l'importo totale dei costi ammissibili deve dunque essere portato a 8 206 000 000 ESP, pari a 49 319 053,29 EUR.

Effetto d'incentivazione dell'aiuto

- (40) La Commissione prende in primo luogo atto delle precisazioni fatte dalle autorità spagnole in merito alla portata dei dati quantitativi relativi all'effetto d'incentivazione dell'aiuto. La Commissione ritiene che queste informazioni le permettano di dissipare i propri dubbi sulla possibilità di tener conto di questi dati nella valutazione dell'effetto d'incentivazione dell'aiuto.
- (41) Inoltre, dal punto di vista qualitativo, la Commissione prende inoltre nota del fatto che alcuni elementi che aveva preso in considerazione per esprimere i propri dubbi sul grado di maturità del progetto non ne riflettevano, nel caso in questione, il reale grado di maturità. In particolare per quanto riguarda il roll out dell'apparecchio, la Commissione nota che, nel caso di specie, esso costituiva un'operazione di comunicazione rispetto ai clienti del progetto piuttosto che una tappa di natura tecnica.
- (42) La Commissione sottolinea infine che la richiesta di aiuti era stata effettuata dall'impresa alle autorità locali prima del lancio del programma.
- (43) In base alle considerazioni sopra esposte, la Commissione ritiene, nel caso in questione, che l'aiuto abbia un effetto d'incentivazione ai sensi della sezione 6 della disciplina.

Conclusione

- (44) In base alle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che la maggior parte delle attività notificate dalle autorità spagnole possa essere oggetto di aiuti compatibili con le condizioni della disciplina. Tale parte rappresenta un importo di costi ammissibili pari a 8 206 000 000 ESP, ossia 49 319 053,29 EUR, relativi ad attività di sviluppo precompetitivo ai sensi dell'allegato I della disciplina.
- (45) L'intensità massima ammissibile dell'aiuto è del 25 %, in conformità al punto 5.5 della disciplina, al quale si possono aggiungere 5 ulteriori punti percentuali in applicazione del punto 5.10.2, secondo capoverso, della disciplina, essendo i lavori intrapresi in una zona ammissibile agli aiuti regionali ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.
- (46) La Commissione ritiene dunque che gli aiuti possano essere autorizzati in applicazione della disciplina, a condizione che il loro equivalente sovvenzione lordo non superi il 30 % di 49 319 053,29 EUR, pari a 14 795 715,99 EUR.

(47) La Commissione nota in questo contesto che l'equivalente sovvenzione lordo dell'aiuto deve essere calcolato utilizzando il tasso di riferimento e d'attualizzazione da essa pubblicato, al quale vanno aggiunti 400 punti base, poiché il prestito concesso dallo Stato non è oggetto di alcuna garanzia ⁽¹⁾. Per il calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo dell'aiuto, le autorità spagnole possono fare riferimento alla sezione 3 dell'allegato I degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ⁽²⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti di Stato a cui il Regno di Spagna intende dare esecuzione in favore dell'impresa Gamesa, consistenti in un prestito a tasso zero per un importo totale di 27 772 769,34 EUR, sono compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, a condizione che l'equivalente sovvenzione lordo degli aiuti non superi 14 795 715,99 EUR.

L'equivalente sovvenzione lordo degli aiuti è calcolato utilizzando il tasso di riferimento e d'attualizzazione pubblicato dalla Commissione, al quale sono aggiunti 400 punti base.

Articolo 2

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione il Regno di Spagna informa la Commissione circa i provvedimenti presi per conformarsi alle disposizioni dell'articolo 1.

Articolo 3

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2003.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 7.