

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2017/70 DELLA COMMISSIONE

del 25 luglio 2016

relativa all'aiuto di Stato SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) che la Spagna ha concesso e al quale ha dato parziale esecuzione per il finanziamento del Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

[notificata con il numero C(2016) 4573]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 5 agosto 2013, la Spagna ha pre-notificato alla Commissione una misura di aiuto per il finanziamento di un centro di prova per l'alta tecnologia ferroviaria ad Antequera («Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera» o «CEATF»). La notifica è stata protocollata il 30 settembre 2013. La Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive con lettere del 28 novembre 2013 e 28 marzo, 25 luglio e 5 dicembre 2014, alle quali le autorità spagnole hanno risposto con lettere del 6 febbraio, 20 maggio, 15 ottobre 2014 e 23 gennaio 2015.
- (2) Con lettera del 23 marzo 2015, la Commissione ha informato la Spagna in merito alla propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato in relazione alla misura in oggetto.
- (3) La decisione di avviare il procedimento («decisione di avvio») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'aiuto.
- (4) Su richiesta della Commissione, il 28 maggio 2015 si è tenuto un incontro con le autorità spagnole. La Spagna ha trasmesso i propri commenti sulla decisione di avvio il 2 luglio 2015. La Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive con lettere dell'8 settembre e 15 ottobre 2015 e 15 gennaio 2016, alle quali le autorità spagnole hanno risposto con lettere del 28 settembre e 13 novembre 2015 e 21 gennaio 2016.
- (5) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di società operanti nel settore ferroviario il 7, 9, 10, 16, 17 e 23 luglio 2015. Le dieci società in questione sono operatori ferroviari, produttori di materiale rotabile o aziende che forniscono strutture per prove virtuali o eseguono prove su materiali.

⁽¹⁾ GU C 188 del 5.6.2015, pag. 10.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

- (6) La Commissione ha inoltrato tali osservazioni alla Spagna con lettera del 24 settembre 2015, alla quale la Spagna ha risposto con lettera del 14 ottobre 2015.
- (7) Infine, il 26 luglio 2013, le autorità spagnole avevano presentato il progetto, nella forma successivamente notificata alla DG Concorrenza il 30 settembre 2013, alla direzione generale della Politica regionale e urbana della Commissione come un «progetto principale» da finanziare nel quadro di un programma operativo multiregionale in vigore in Spagna a quella data ⁽³⁾. Il progetto è stato ritirato con lettera del 14 aprile 2015.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. Obiettivo e descrizione del progetto CEATF

- (8) La misura notificata riguarda il finanziamento pubblico di una infrastruttura di ricerca progettata per operare come centro di prova per materiale rotabile ad alta velocità e relative attrezzature. Il progetto CEATF ha l'obiettivo di fornire un'infrastruttura unica in Europa, che consenta di effettuare le procedure di prova, validazione ed omologazione necessarie per il materiale rotabile ad alta velocità.
- (9) Il progetto CEATF è costituito da un circuito ferroviario sul quale i treni possono circolare a velocità molto elevate (fino a 520 km/h) e da installazioni ausiliarie per la ricerca, l'omologazione e la messa a punto di materiale ferroviario mobile, infrastrutture ed elementi di sovrastruttura. Più nello specifico, le strutture del centro consentono la ricerca sulla dinamica ferroviaria, sulla nuova generazione di sistemi di trazione e frenatura per i treni e sui sistemi di segnalazione dell'infrastruttura ferroviaria.
- (10) Il circuito ferroviario è un anello di 58 km di lunghezza con un rettilineo di 9 km che consente di raggiungere velocità fino a 520 km/h. Il circuito comprende curve ad ampio raggio che, combinate con una specifica sopraelevazione, consentono la corsa a una determinata velocità e accelerazione laterale.
- (11) La Spagna ha precisato che il circuito ferroviario è studiato per essere utilizzato per l'omologazione di materiale rotabile che viaggia fino a 520 km/h, corrispondente all'omologazione su curve ad ampio ed ammissimo raggio ⁽⁴⁾.
- (12) Il circuito è anche dotato di due sezioni con doppi binari e piattaforme che si possono utilizzare per l'omologazione di materiale rotabile che viaggia a velocità pari o inferiori a 250 km/h ⁽⁵⁾, nonché per prove su infrastrutture e sovrastrutture.
- (13) Il circuito è dotato di raccordi che si possono utilizzare per l'omologazione su curve strette e molto strette.
- (14) Le installazioni ausiliarie comprendono il Centro integrato di servizi ferroviari («*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*» o «CISF») che ospita laboratori, uffici e sale di addestramento. I laboratori comprendono un'officina multifunzionale e un'area di preparazione alle prove che dovrebbe agevolare le operazioni di montaggio e smontaggio del materiale ferroviario, lo sviluppo dei diversi sistemi di bordo e attività di ricerca, sviluppo e innovazione («RSI»). Una parte di quest'area è dedicata alle prove sul comportamento ottimale del materiale rotabile per la futura validazione e omologazione di veicoli ferroviari.
- (15) Le installazioni ausiliarie comprendono inoltre rotaie per prove specifiche, una sottostazione multitemperatura per fornire energia ai circuiti e un centro di controllo del traffico.

⁽³⁾ Programma operativo multiregionale «Ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) delle imprese e per le imprese — Fondo tecnologico» adottato dalla Commissione il 7 dicembre 2007 (decisione C/2007/6316). Il programma prevede il sostegno comunitario in tutte le regioni spagnole nell'ambito degli obiettivi «Convergenza» e «Competitività regionale e occupazione».

⁽⁴⁾ Seconda comunicazione delle autorità spagnole, ricevuta e protocollata il 20 maggio 2014, pag. 12, confermata nella comunicazione del 22 gennaio 2015.

⁽⁵⁾ Come descritto nella sezione 2.3.1 che segue, nella fase dello studio di fattibilità preliminare il progetto ha subito diverse modifiche tecniche fino ad arrivare alla sua forma definitiva nell'aprile 2013, quando ADIF lo ha presentato al ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti.

- (16) La costruzione e la gestione del circuito ferroviario sarebbero affidate a un partenariato pubblico-privato (PPP), formato da ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, cfr. punto (24) che segue) e da un consorzio di imprese. Quest'ultimo assumerebbe la forma giuridica di una società veicolo (SPV, «*Sociedad de Propósito Específico*» — «SPE») ⁽⁶⁾, responsabile della costruzione del centro di prova e in seguito del suo esercizio per 25 anni. ADIF è il proprietario designato del CEATF.
- (17) Le autorità spagnole hanno precisato che, prima della pubblicazione dell'invito a presentare offerte nella Gazzetta ufficiale spagnola del 2 luglio 2013 ⁽⁷⁾, si erano tenuti incontri con società potenzialmente interessate ed erano state effettuate indagini coordinate. A loro parere, le risposte avevano confermato un livello di interesse elevato del settore privato per l'attuazione del progetto ⁽⁸⁾. Le società che avevano mostrato maggiore interesse per il progetto erano operatori del settore delle costruzioni (40,43 % dei questionari ricevuti) e produttori di materiale rotabile (12,76 % dei questionari ricevuti), che si erano dichiarati interessati a partecipare al progetto e ad assumere dei rischi a fronte di alcune garanzie sui loro investimenti, poiché le informazioni disponibili sulla redditività al momento dello studio non erano sufficienti ai fini di un fermo impegno ⁽⁹⁾.
- (18) Tuttavia, la prima gara d'appalto per la selezione della SPV è stata annullata nell'ottobre 2013, a causa della mancanza di offerenti interessati al progetto. In seguito la procedura di selezione di un offerente è stata sospesa in attesa della decisione finale della Commissione sul progetto.
- (19) Le autorità spagnole hanno confermato che presso il CEATF si devono svolgere solo attività economiche. Se ADIF o la sua controllata ADIF Alta Velocidad dovessero utilizzare il centro per prove proprie durante il periodo contrattuale di 25 anni, lo farebbero alle stesse condizioni di altri utilizzatori.
- (20) Le autorità spagnole hanno rilevato che attualmente in Europa operano tre centri di prove ferroviarie: Cerhenice (Velim) nella Repubblica ceca, Wildenrath in Germania e Valenciennes in Francia. A loro parere, tali strutture consentono solo l'effettuazione di prove a velocità inferiori (cfr. la tabella 1 sotto).

Tabella 1

Confronto tra il CEATF e altri centri di prove ferroviarie operanti in Europa e negli USA

	Velim (Repubblica ceca)	Wegberg-Wildenrath (Germania)	Valenciennes ⁽¹⁾ (Francia)	TTCI — Puebla (USA)	CEATF (Spagna)
Anno di costruzione	1963	1997	1999	1998	Da costruire
Numero di circuiti	2	5	4	4	1
Lunghezza (km)	3,9 e 13,3	da 0,4 a 6,1	da 1,6 a 2,7	da 5,6 a 21,7	9 rettilineo 58 anello
Velocità massima (km/h)	210	160 (circuito grande)	110	265 (circuito grande)	520
Proprietario	Istituto di ricerca ferroviaria, divisione dell'operatore ferroviario nazionale	Siemens	CEF SA (per il 61 % di proprietà di Alstom)	Associazione delle ferrovie americane	Operatore ferroviario nazionale — ADIF

Fonte: Autorità spagnole.

⁽¹⁾ <http://www.c-e-f.fr/>

⁽⁶⁾ Per una descrizione più dettagliata cfr. la sezione 2.4 della decisione di avvio.

⁽⁷⁾ Gazzetta ufficiale spagnola (BOE) n. 157 del 2 luglio 2013.

⁽⁸⁾ Deloitte, *Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership*, 8 ottobre 2012.

⁽⁹⁾ Sintesi della relazione Deloitte, riprodotta nella comunicazione delle autorità spagnole del 22 gennaio 2015.

- (21) Le autorità spagnole hanno indicato che i produttori spagnoli di materiale rotabile utilizzano più comunemente, per le prove su binario, le strutture messe a disposizione da Velim e Wildenrath, ma anche il centro di prova TCI di Puebla negli Stati Uniti.
- (22) Le prove su materiale rotabile ad alta velocità sono effettuate anche su linee ferroviarie commerciali con una velocità massima di progetto di 350 km/h, con prove effettuate fino a 385 km/h come previsto dalla norma (10 % sopra la velocità nominale del treno). Le prove si svolgono di notte, quando non si effettuano servizi ferroviari di trasporto commerciale di passeggeri.

2.2. Beneficiario

- (23) ADIF, in quanto previsto proprietario del centro, ha chiesto un finanziamento pubblico per la costruzione del CEATF.
- (24) ADIF è una società di proprietà statale al 100 %, creata nel 2005 e operante sotto la responsabilità del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti («*Ministerio de Fomento*»); essendo proprietaria dell'infrastruttura ferroviaria spagnola è responsabile della sua gestione (costruzione, manutenzione, riparazione e amministrazione).
- (25) Con il Regio decreto n. 15 del 13 dicembre 2013 sulla ristrutturazione di ADIF ⁽¹⁰⁾ è stata creata una nuova società di proprietà pubblica denominata ADIF-Alta Velocidad. Di conseguenza, il ramo competente per la costruzione e la gestione della rete ferroviaria nazionale convenzionale (ADIF) ora è separato dal ramo incaricato della gestione delle linee ferroviarie ad alta velocità (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Secondo le autorità spagnole, le attività di ADIF comprendono la costruzione e l'amministrazione di infrastrutture ferroviarie, compresi binari, stazioni e scali merci, la gestione del traffico ferroviario, la distribuzione della capacità agli operatori ferroviari, la riscossione dei canoni per l'uso di infrastrutture, stazioni e scali merci e la gestione delle risorse proprie (come il portafoglio della proprietà industriale e intellettuale). Queste attività sono di natura economica. Altre attività economiche comprendono la locazione di spazi per negozi, fiere commerciali, mostre, stand, promozioni o spettacoli nelle stazioni ADIF ⁽¹¹⁾. Tali attività forniscono il 99,97 % delle entrate di ADIF. Le autorità spagnole hanno comunque precisato che ADIF può svolgere anche altre attività che, a loro parere, non sono di natura economica, come l'attività di ricerca e sviluppo (R&S).

2.3. Descrizione della misura di aiuto

2.3.1. Concezione del progetto, base giuridica e finanziamento

- (27) Nel febbraio 2009, il ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti ha affidato ad ADIF il compito di individuare le opzioni possibili per una struttura di prove ferroviarie che avrebbe consentito attività di RSI per soluzioni avanzate nel settore delle ferrovie ad alta velocità.
- (28) Il 15 dicembre 2009, ADIF e il governo regionale dell'Andalusia («*Junta de Andalucía*,» tramite il suo consiglio per l'innovazione, la scienza e l'impresa) hanno formalizzato un memorandum d'intesa che sanciva l'impegno di entrambe le istituzioni a creare il Centro di tecnologia ferroviaria («*Centro de Tecnologías Ferroviarias*, «CTF» ⁽¹²⁾) presso il parco tecnologico dell'Andalusia e una struttura di prove ferroviarie, il CEATF, nella provincia di Malaga.
- (29) Una prima versione del progetto, presentata al ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti il 1° giugno 2010, prevedeva la costruzione di un circuito principale ad anello lungo 57 km per treni ad alta velocità (con una velocità massima di prova di 450 km/h) e due circuiti secondari (lunghi rispettivamente 20 km e 5 km) per metropolitane e tram (con una velocità massima di 220 km/h), prendendo in esame diverse località per il circuito principale e diverse opzioni progettuali. Il documento iniziale presentava quattro alternative per il circuito principale e due per i circuiti secondari ed è stato elaborato ai fini della valutazione di impatto ambientale del progetto.

⁽¹⁰⁾ *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, pubblicata nella Gazzetta ufficiale spagnola (BOE) n. 299, del 14 dicembre 2013.

⁽¹¹⁾ Gestite commercialmente dal dipartimento stazioni passeggeri di ADIF (fonte: www.adif.es).

⁽¹²⁾ Il cluster di tecnologia ferroviaria operante nella stessa regione, cfr. punto (12) della decisione di avvio.

- (30) Parallelamente agli studi di ADIF intesi a individuare l'opzione più adeguata per un centro di prove ferroviarie ad alta velocità, la Spagna ha inserito proposte di un progetto analogo nel proprio programma operativo [ai sensi del regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio ⁽¹³⁾], al fine di ottenere fondi del FESR ⁽¹⁴⁾.
- (31) Il 1° dicembre 2010, ADIF ha approvato in via provvisoria lo «Studio informativo per le strutture di prove e sperimentazione associate al centro di tecnologia ferroviaria di ADIF a Malaga». Il documento presentava un'analisi, basata su più criteri, di due alternative per il circuito principale (1 A e 1B) e due alternative per il circuito secondario (1B1 e 1B2), concludendo che le alternative 1B e 1B1 fossero le più appropriate.
- (32) Il 27 dicembre 2010 è stato stipulato un accordo («*convenio de colaboración*») tra il ministero della Scienza e dell'innovazione e ADIF per il finanziamento della costruzione e dell'equipaggiamento di un centro per la tecnologia ferroviaria ad alta velocità. In particolare, lo Stato ha convenuto di erogare finanziamenti ad ADIF sotto forma di prestiti e di una sovvenzione, qualificata come «anticipo» dai fondi FESR ⁽¹⁵⁾.
- (33) ADIF ha cominciato a ricevere trasferimenti dallo Stato nel gennaio 2011. Secondo le autorità spagnole ⁽¹⁶⁾, gli anticipi sono stati utilizzati in parte per studi di fattibilità e in parte per la costruzione di laboratori (CISF) nel luogo in cui si intendeva istituire il CEATF, nella regione di Antequera.
- (34) Dopo una lunga procedura amministrativa e consultiva, e in seguito ad alcune osservazioni formulate nel corso delle prime consultazioni pubbliche, ADIF ha deciso di riesaminare la portata del progetto. Una nuova alternativa (1C) costituita da un circuito su cui i treni possono raggiungere una velocità di 520 km/h sul tratto rettilineo, senza circuiti secondari (sostituiti da due tratti di binari di raccordo ai circuiti principali), è stata introdotta nei documenti e soggetta a ulteriore esame.
- (35) In seguito, ADIF ha effettuato un'indagine aggiuntiva e redatto il «piano di base per le strutture di prove e ricerca del Centro di tecnologia ferroviaria ADIF a Malaga. Circuito principale e secondario e raccordi». Il documento, basato sull'alternativa 1C, presentava il progetto come descritto nella sezione 2.1 che precede. Il piano è stato trasmesso alla direzione generale per le ferrovie del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti, che ha deciso di indire una consultazione pubblica l'8 aprile 2013 ⁽¹⁷⁾.
- (36) A seguito della consultazione pubblica, il progetto è stato approvato a livello ministeriale il 27 giugno 2013 (dalla direzione generale per le ferrovie del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti) in attesa dell'approvazione finale del Consiglio dei ministri.
- (37) Il 28 giugno 2013, il Consiglio dei ministri ha formalmente approvato il progetto ⁽¹⁸⁾ e il relativo finanziamento e ha autorizzato il ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti a indire la gara d'appalto, tramite ADIF, per la costruzione e l'esercizio del CEATF ⁽¹⁹⁾.
- (38) Di conseguenza, il finanziamento del progetto notificato si è basato dapprima sull'accordo del 27 dicembre 2010 e in seguito sulla decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013.

⁽¹³⁾ Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio dell'11 luglio 2006 recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1260/1999 (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25).

⁽¹⁴⁾ Verbale della riunione del «Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013», 11 giugno 2010. Il comitato è presieduto dal direttore generale per il FESR presso il ministero dell'Economia spagnolo e composto da rappresentanti dei partecipanti al programma operativo (pubblica amministrazione e imprese) e della Commissione.

⁽¹⁵⁾ Le autorità spagnole hanno trasmesso il testo dell'accordo con un messaggio di posta elettronica del 2 luglio 2015.

⁽¹⁶⁾ Messaggi di posta elettronica delle autorità spagnole del 1° e 8 giugno 2015 confermati nella comunicazione del 13 novembre 2015, pag. 5, e relativi allegati.

⁽¹⁷⁾ Pubblicazione nella Gazzetta ufficiale spagnola (BOE), 17 aprile 2013.

⁽¹⁸⁾ In linea con le caratteristiche tecniche indicate come definitive (velocità massima, numero e forma dei circuiti, ubicazione e tipologia di materiale rotabile da sottoporre a prove).

⁽¹⁹⁾ Risoluzione del dipartimento di Stato per le Infrastrutture, i trasporti e l'edilizia abitativa che approva il progetto e ne presenta gli obiettivi e il processo previsto. Cfr. considerando 10 della decisione di avvio.

2.3.2. Lo strumento di aiuto

- (39) Ai sensi della decisione del 28 giugno 2013, il costo complessivo del progetto ammonta a 358,6 milioni di EUR ⁽²⁰⁾. Il finanziamento pubblico copre l'intero costo del progetto e deve essere erogato dal ministero dell'Economia e della competitività con le seguenti modalità:
- 99,6 milioni di EUR sotto forma di prestiti (91,3 milioni di EUR da Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2010 e 6,6 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2011) ⁽²¹⁾.
 - 259 milioni di EUR sotto forma di una sovvenzione erogata dal bilancio generale dello Stato e qualificata come «anticipo» dai fondi del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) (253,2 milioni di EUR da Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2010 e 1,9 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2011).
- (40) Per quanto concerne i prestiti da concedere ad ADIF per il progetto, descritti al considerando 39, lettera a), che precede, le autorità spagnole hanno fornito i seguenti dettagli:

Tabella 2

Struttura e rimborso dei prestiti del progetto CEATF

PROGRAMMA	TASSO DI INTERESSE (%)	PERIODO DI RIMBORSO	IMPORTO MASSIMO (milioni di EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016-2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015-2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014-2018	0,8
	3,06	2015-2025	5,8
			99,6

Fonte: Autorità spagnole.

- (41) I prestiti sono remunerati a tassi diversi, a seconda delle tranches e dei programmi nell'ambito dei quali sono concessi.
- (42) Per confrontare i tassi di interesse dei prestiti di cui sopra con i tassi effettivi di mercato, le autorità spagnole hanno fornito un elenco di prestiti commerciali concessi ad ADIF/ADIF Alta Velocidad negli ultimi cinque anni, unitamente alle relative condizioni ⁽²²⁾ (esclusa la BEI):
- nel 2010, ADIF ha ricevuto sette prestiti: tre a un tasso di interesse fisso da 4,036 % a 4,580 %, gli altri quattro a tassi di interesse variabili, calcolati in base al tasso Euribor a 3 – 12 mesi, maggiorati di un margine da 100 a 170 punti base a seconda della durata del prestito;
 - nel 2011, ADIF ha ricevuto 11 prestiti a un tasso di interesse variabile, calcolato in base al tasso Euribor a 3 — 6 mesi, maggiorato di un margine da 210 a 250 punti base a seconda della durata del prestito. A titolo di esempio, l'8 aprile 2011 ADIF ha ricevuto un prestito di 75 milioni di EUR della durata di sette anni a un tasso di interesse variabile, calcolato in base al tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di un margine di 230 punti base (con un periodo di tolleranza di tre anni e rimborso semestrale);

⁽²⁰⁾ L'importo esatto è 358 552 309,00 EUR, arrotondato a 358,6 milioni di EUR; cfr. la decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013. [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement).

⁽²¹⁾ Fonte: pag. 85 del memorandum di notifica (settembre 2013) integrata dal messaggio di posta elettronica del 2 luglio 2015 e dalla comunicazione del 13 novembre 2015. La struttura del finanziamento sotto forma di una sovvenzione (qualificata come «sovvenzione anticipata») e di prestiti deriva dall'accordo firmato nel 2010, ma la dotazione di bilancio è stata aggiornata a seguito della decisione del 28 giugno 2013.

⁽²²⁾ L'elenco comprende tutti i prestiti ottenuti da ADIF e ADIF-Alta Velocidad con effetto dal 1° gennaio 2013, ossia la data della divisione di ADIF in ADIF e ADIF-Alta Velocidad. Le attività relative al circuito ferroviario sono rimaste in ADIF.

- c) la Commissione rileva che il margine di punti base applicato ai prestiti concessi ad ADIF è aumentato nel 2013 e nel 2014, fino a 450 punti base ⁽²³⁾.

2.3.3. Fondi già erogati ad ADIF

- (43) La Spagna ha inoltre precisato che, a novembre 2015, ADIF aveva ricevuto un importo totale netto di 139,9 milioni di EUR, comprensivo di «sovvenzioni anticipate» e prestiti. Le tabelle 3, 4 e 5 che seguono descrivono nel dettaglio i finanziamenti ricevuti da ADIF a partire dal gennaio 2011:

Tabella 3

Cifre aggiornate degli importi ricevuti da ADIF — novembre 2015

(milioni di EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	TOTALE (netto)
Sovvenzioni anticipate	130,0	3,9	1,25	135,2
Prestiti	—	1,7	3,0	4,7
TOTALE	130,0	5,6	4,2	139,9

Fonte: Autorità spagnole.

Tabella 4

Dettagli delle tranches delle sovvenzioni

SOVVENZIONI ANTICIPATE				
	Data	Attività		Importi (in EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			Totale Innventa (1 + 2)	130 000 000
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Azione 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Azione 2		966 210
(5)	28.2.2013	Azione 2	rimborso	- 25 084
			Totale Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)	3 964 916

⁽²³⁾ Nel 2012, il tasso di interesse fisso era 4,884 % e il tasso di interesse variabile era calcolato sul tasso Euribor a 3-6 mesi, maggiorato di un margine da 275 a 400 punti base a seconda della durata del prestito. Nel 2013, il tasso di interesse fisso era 6,28 % e il tasso di interesse variabile era calcolato sul tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di un margine da 400 a 450 punti base a seconda della durata del prestito.

SOVVENZIONI ANTICIPATE				
	Data	Attività		Importi (in EUR)
Programa Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Azione 16		161 000
(7)	13.2.2013	Azione 16		857 500
(8)	10.1.2014	Azione 16		857 500
(9)	16.7.2014	Azione 16	rimborso	- 627 591
			Totale Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)	1 248 409
(10)	Totale erogato per tutti i programmi (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)		135 866 000	
(11)	Totale rimborsato per tutti i programmi (5 + 9)		- 652 675	
			Totale rimanente (netto) per tutti i programmi (10 + 11)	135 213 325,00

Fonte: Autorità spagnole.

Tabella 5

Dettagli delle tranche dei prestiti con il tasso di interesse da applicare

PRESTITI				
	Data	Attività	Tasso di interesse (%)	Importi (in EUR)
Convenio Innventa				
			Totale	00
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Azione 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Azione 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Azione 2	1,17	rimborso - 10 750
			Totale Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)	1 699 250

PRESTITI					
	Data	Attività	Tasso di interesse (%)		Importi (in EUR)
Programa Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Azione 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Azione 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Azione 13	3,06	<i>rimborso</i>	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Azione 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Azione 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Azione 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Azione 16	3,06	<i>rimborso</i>	- 268 467
				Totale Innplanta 2011 (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	3 019 145
(11)	Totale erogato per tutti i programmi (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)				7 837 000
(12)	Totale rimborsato per tutti i programmi (3 + 6 + 10)				- 3 118 605
Totale rimanente (netto) per tutti i programmi (11 + 12)					4 718 395

Fonte: Autorità spagnole.

- (44) L'importo totale ⁽²⁴⁾ erogato dallo Stato spagnolo a favore di ADIF è pari a 143 703 000 EUR, di cui 135 866 000 EUR in sovvenzioni e 7 837 000 EUR in prestiti. La Commissione rileva che nel periodo 2011 – 2014, in base alle informazioni fornite dalle autorità spagnole, ADIF ha già rimborsato 652 675 EUR di sovvenzioni e 3 118 605 EUR di prestiti. Secondo le autorità spagnole, resta dovuto un importo (netto) di 139 931 720 EUR, di cui 135 213 325 EUR di sovvenzioni e 4 718 395 EUR di prestiti. Le autorità spagnole hanno indicato che, di tale somma, ADIF ha già speso 20,46 milioni di EUR ⁽²⁵⁾.
- (45) Nel contesto dell'indagine formale, le autorità spagnole hanno confermato che i 20,46 milioni di EUR già spesi riguardavano i programmi sopra citati (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 e 2011) e che nessuna spesa è stata coperta da proventi derivanti ad ADIF dalle sue attività economiche. Inoltre, hanno fornito un elenco dei contratti firmati e dei lavori svolti (cfr. considerando 33) che precede con riferimento ai lavori svolti). Ciascun contratto è stato classificato sulla base del suo oggetto e della componente del progetto generale rispetto alla quale è stato concluso. ADIF ha speso 6,54 milioni di EUR per studi e lavori preliminari per i circuiti di prova e 13,92 milioni di EUR per la costruzione e l'equipaggiamento del CISF.

⁽²⁴⁾ La cifra di 139 931 720 EUR s'intende già al netto del rimborso parziale dei prestiti e delle sovvenzioni.

⁽²⁵⁾ 19,8 milioni di EUR citati nella comunicazione del 20 maggio 2014, allegato II «conseguenze negative della mancata realizzazione del progetto», pag. 10, aggiornati a 20,46 milioni di EUR nella comunicazione delle autorità spagnole del 28 settembre 2015.

3. LA DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(46) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi in merito a quanto segue.

a) La presunta assenza di aiuto:

- per quanto riguarda ADIF. A questo proposito, la Commissione ha rilevato che ADIF è un'impresa pubblica che svolge attività di natura economica e non economica, beneficiando di finanziamenti pubblici erogati dal ministero dell'Economia e della competitività (risorse statali). Poiché l'aiuto è concesso ad ADIF ai fini dello svolgimento di attività economiche (locazione delle strutture a terzi, cfr. considerando 19 che precede) e poiché ADIF è il proprietario designato dell'infrastruttura al di fuori di qualsiasi procedura di gara, la misura sembrava configurare un aiuto di Stato a favore di ADIF ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato;
- per quanto riguarda (SPV). Si potrebbe presumere l'assenza di un aiuto di Stato se la procedura di gara consentisse che l'offerta economicamente più vantaggiosa corrispondesse al valore della concessione, ma la gara pubblicata nel luglio 2013 è stata annullata nell'ottobre 2013 e non sono più state indette procedure di selezione competitiva. Nella decisione di avvio si sono pertanto sollevati dei dubbi in merito alla presenza di un aiuto a questo livello ⁽²⁶⁾;
- per quanto riguarda gli utenti del centro CEATF. Anche se l'infrastruttura sarebbe aperta a tutti i potenziali utenti, l'assenza di un piano aziendale sostenibile ha indotto la Commissione a dubitare che i prezzi di accesso previsti possano effettivamente rispecchiare i livelli di mercato.

b) La legalità dell'aiuto:

- sulla base delle informazioni disponibili alla data dell'adozione della decisione di avvio, la Commissione ha rilevato che 19,8 milioni di EUR erano stati spesi prima della notifica della misura alla Commissione e ha indagato in merito alla natura privata o pubblica delle risorse utilizzate per i lavori svolti prima della notifica della misura in questione.

c) La compatibilità del finanziamento con la disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione («disciplina RSI») della Commissione ⁽²⁷⁾:

- la Commissione ha espresso preoccupazioni per quanto concerne il contributo del progetto al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, la sua necessità e adeguatezza, l'effetto di incentivazione dell'aiuto e la sua proporzionalità. La Commissione ha rilevato inoltre che non si possono escludere effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

(47) Come indicato al considerando 5 che precede, dieci società operanti nel settore ferroviario hanno trasmesso le loro osservazioni nel corso del procedimento di indagine formale.

(48) In primo luogo, la maggior parte degli interessati ha messo in dubbio l'esistenza della domanda di una struttura di prove operante a una velocità così elevata (superiore a 385 km/h), sottolineando che attualmente il settore delle ferrovie ad alta velocità in Europa è limitato a 320-350 km/h ⁽²⁸⁾. Secondo un operatore ferroviario, una velocità di 300 km/h consente un equilibrio ottimale tra consumo energetico e tempo di percorrenza in termini di efficacia del mercato.

(49) Da un punto di vista tecnico, due società hanno precisato che le linee ad alta velocità ora sono binari con ballast che consentono al materiale rotabile di circolare fino a un massimo di 350 km/h. Un aumento significativo della velocità commerciale richiederebbe modifiche alle infrastrutture e la sostituzione dei binari esistenti con armamento a lastroni di cemento, che comporterebbe investimenti e costi operativi proibitivi. Poiché i costi di esercizio e manutenzione delle linee ferroviarie commerciali crescono con l'aumento della velocità, i prezzi dei biglietti risultanti per i passeggeri le renderebbero poco competitive rispetto al trasporto aereo.

⁽²⁶⁾ Cfr. considerando 43 della decisione di avvio.

⁽²⁷⁾ GU C 198 del 27.6.2014, pag. 1.

⁽²⁸⁾ Una velocità commerciale fino a 350 km/h richiederebbe l'effettuazione di prove a una velocità massima di 385 km/h.

- (50) In secondo luogo, per quanto riguarda le prove stesse, un produttore di materiale rotabile ha sottolineato che, anche laddove tali strutture consentano attività avanzate di prova, validazione e omologazione di materiale rotabile, infrastrutture ed elementi di sovrastruttura per l'alta velocità, alcune prove specifiche si possono effettuare meglio direttamente sulle linee ferroviarie commerciali, ossia sull'infrastruttura reale. Inoltre, un altro produttore di materiale rotabile ha rilevato che i treni realizzati sarebbero comunque sottoposti a prove aggiuntive sulla rete ferroviaria convenzionale nel paese di destinazione. Entrambe le osservazioni dimostrano l'assenza di domanda.
- (51) Una società fornitrice di ambienti di prova rileva inoltre che è già possibile effettuare prove virtuali su piattaforme TIC avanzate, che potrebbero rappresentare una soluzione efficiente in termini di costo per future prove dell'alta velocità, in quanto si eviterebbero i costi di esercizio e manutenzione delle strutture fisiche riducendo fortemente i bilanci di R&S delle aziende ferroviarie.
- (52) Terzo, solo una società, anch'essa dedita a prove su materiali, ha affermato che il CEATF sarebbe un'opportunità per nuovi progetti di sviluppo. Altre due società hanno dichiarato che utilizzerebbero la struttura di prove, qualora si costruisse.
- (53) Una di queste due società ha affermato che la disponibilità di un centro di prova locale potrebbe rappresentare un vantaggio competitivo per i produttori spagnoli di materiale rotabile con sede nel territorio nazionale.
- (54) Quarto, per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio del centro di prova, alcune parti interessate hanno rilevato che per procedere con un simile progetto occorrerebbe una giustificazione commerciale chiara e solida a sostegno dell'investimento. Molte osservazioni hanno inoltre sottolineato la necessità che il centro di prova, laddove fosse costruito e diventasse operativo, consenta un accesso aperto e non discriminatorio a condizioni di mercato.
- (55) Infine, numerosi terzi hanno presentato commenti sull'ubicazione geografica del CEATF, sottolineando che la Spagna meridionale è lontana dalla grande maggioranza delle imprese ferroviarie e dei produttori di materiale rotabile europei. Una simile ubicazione comporta rischi e costi notevoli, in quanto il trasporto dei prototipi di treni è molto costoso e questo implicherebbe inevitabilmente un vantaggio per i produttori spagnoli di materiale rotabile.

5. COMMENTI DELLA SPAGNA

5.1. Esistenza dell'aiuto

- (56) Le autorità spagnole hanno in parte rivisto la loro posizione per quanto concerne l'esistenza dell'aiuto, con particolare riguardo alle potenziali distorsioni della concorrenza che ne deriverebbero e hanno precisato che si potrebbero distinguere tre fasce di prove di velocità nell'ambito delle quali il progetto CEATF sarebbe o meno in concorrenza con altre strutture ubicate nell'Unione europea:
- a) prove a velocità inferiori a 210 km/h: le autorità spagnole hanno confermato che questo tipo di prove eseguite presso il CEATF potrebbero competere con le prove eseguite presso altre strutture in Europa. Tuttavia, hanno anche affermato che il CEATF non avrebbe nessun vantaggio per tali prove, poiché i costi fissi per l'esercizio e la manutenzione ad Antequera sarebbero troppo elevati rispetto ad altri centri progettati per operare a tali velocità;
- b) prove a velocità tra 210 e 385 km/h: le autorità spagnole hanno riconosciuto che in questo segmento le prove eseguite presso il CEATF potrebbero essere in concorrenza con le prove eseguite su linee ferroviarie commerciali esistenti. Tuttavia, hanno precisato che queste prove rappresentano solo una piccola parte del totale delle prove concernenti gli elementi dell'infrastruttura e sovrastruttura ferroviaria, il materiale rotabile e le reciproche interazioni. Tali prove sarebbero pertanto limitate a determinati tipi di materiale rotabile testati in condizioni di utilizzo «classiche». Inoltre, come già accennato sopra, le autorità spagnole hanno precisato che i costi di queste prove presso il centro CEATF sarebbero troppo elevati per essere competitivi;
- c) prove a velocità superiori a 385 km/h: le autorità spagnole sostengono che, poiché non esiste un mercato per l'effettuazione di prove a simili velocità, la parte del finanziamento corrispondente alla costruzione della struttura per prove a velocità superiori a 385 km/h non dovrebbe essere considerata un aiuto.

- (57) Le autorità spagnole hanno insistito sul fatto che la distinzione tra le prove a velocità diverse si dovrebbe considerare teorica poiché, in pratica, la possibilità di eseguire prove sotto i 210 km/h o tra 210 e 385 km/h presso il CEATF sarebbe limitata, a causa degli elevati costi operativi e di manutenzione.
- (58) In conclusione, rivedendo in parte la sua posizione iniziale in merito all'esistenza dell'aiuto, la Spagna ritiene che solo il finanziamento della costruzione degli elementi del CEATF che consentono l'effettuazione di prove a velocità inferiori a 385 km/h dovrebbe essere considerato un aiuto di Stato e valutato conformemente alla disciplina RSI. Nella loro comunicazione del 2 luglio 2015, le autorità spagnole hanno fornito una valutazione, indicando che tali costi rappresentavano il 25,1 % dei costi del progetto, per un importo di 90,2 milioni di EUR IVA esclusa, e hanno pertanto stimato che il finanziamento della sezione del CEATF dedicata alle prove a velocità superiori a 385 km/h, per un importo di 240,6 milioni di EUR, non dovrebbe essere considerato un aiuto ⁽²⁹⁾.

5.2. Compatibilità

- (59) Nelle loro osservazioni, le autorità spagnole ribadiscono la loro posizione in merito alla compatibilità dell'aiuto di Stato:
- la struttura del CEATF contribuirebbe al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune poiché, promuovendo gli investimenti in RSI, sarebbe conforme al programma operativo crescita intelligente della Spagna, adottato nel febbraio 2015 ⁽³⁰⁾, tra i cui obiettivi figura il potenziamento delle infrastrutture RSI per rafforzare la capacità di innovazione del paese. Secondo le autorità spagnole, il paese dispone della più vasta rete ad alta velocità in Europa ed è evidente che una simile struttura di prove potrebbe portare a nuove conquiste tecnologiche;
 - le autorità spagnole giustificano la necessità di un aiuto di Stato per questo progetto in base alla natura multidisciplinare delle prove tecniche da effettuare. A loro parere, considerando i diversi settori di attività in cui operano (quali opere civili, comunicazioni, sistemi di segnalamento e trazione, materiale rotabile), nessuna delle imprese coinvolte nelle prove raggiungerebbe singolarmente la massa critica o avrebbe la capacità finanziaria per effettuare un investimento che si possa paragonare a quello necessario per il CEATF e che possa attirare e affiliare altre imprese. Per quanto riguarda il finanziamento del progetto e l'esistenza di un fallimento del mercato sotto forma di asimmetrie e imperfezioni dell'informazione, le autorità spagnole hanno confermato che per la costruzione del CEATF «tenendo conto degli studi di redditività effettuati da ADIF» non sono disponibili fonti di finanziamento diverse dal finanziamento pubblico;
 - alla luce di quanto precede, la Spagna ha confermato che la misura di aiuto è adeguata, in quanto il finanziamento pubblico sarebbe l'unico strumento di aiuto idoneo, dato che i flussi di cassa del progetto coprirebbero soltanto l'8,13 % dell'investimento (con un deficit di finanziamento del 91,87 %). La situazione dei flussi di cassa spiega anche il fallimento della prima gara per la selezione della società veicolo, poiché le imprese avevano stimato il flusso di cassa insufficiente per coprire l'investimento iniziale;
 - secondo le autorità spagnole, l'aiuto ha un effetto di incentivazione. La Spagna ha insistito sul fatto che, benché dall'analisi economica del progetto emerga un valore attuale netto (VAN) negativo di -362,5 milioni di EUR, da un punto di vista socioeconomico risulterebbe un VAN positivo di 17,3 milioni di EUR (tenendo conto dell'occupazione creata e di altre attività indotte dalla presenza del CEATF nella regione);
 - le autorità spagnole hanno rilevato che, per calcolare l'ammontare dell'aiuto di Stato e l'intensità massima di aiuto applicabile al progetto, si dovrebbe tenere conto esclusivamente della parte di investimento corrispondente alla componente del progetto che potrebbe effettivamente competere con altre strutture (vale a dire, a loro parere, 90,2 milioni di EUR). Come indicato al considerando 58 che precede, le autorità spagnole ritengono che tale componente rappresenti il 25,1 % dell'investimento complessivo. A loro parere, poiché l'intensità di aiuto consentita per una infrastruttura di ricerca che svolge attività economica è pari al 60 %, come indicato al punto 89 della disciplina RSI, ADIF dovrebbe fornire solo il 10 % dell'investimento ($0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$). Ciononostante, hanno rilevato che ADIF, fornendo direttamente 39,2 milioni di EUR, garantirebbe un finanziamento maggiore, pari al 20 % della parte non coperta dal reddito generato dal progetto, mediante un prestito concesso a un tasso di interesse dell'1,17 %. Inoltre, secondo la Spagna, le procedure di gara e di aggiudicazione garantiscono che l'aiuto sia limitato al minimo e pertanto l'aiuto è da considerarsi proporzionato e limitato al minimo necessario;

⁽²⁹⁾ Poiché le autorità spagnole ammettono l'esistenza di costi aggiuntivi che sono comuni a entrambe le sezioni della struttura del CEATF e non si possono separare né attribuire con precisione a ciascuna componente, i valori indicati non si dovrebbero considerare come una precisa ripartizione dei costi.

⁽³⁰⁾ https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en.

- f) sempre secondo la Spagna, si eviteranno effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi grazie ai relativi svantaggi competitivi del CEATF dovuti agli elevati costi operativi e di manutenzione per le prove a velocità inferiori a 210 km/h. Poiché i costi di esercizio e manutenzione di una linea ad alta velocità sono il triplo di quelli di una linea normale, di fatto il CEATF sarebbe escluso dal mercato per queste prove;
- g) la Spagna garantisce che l'aiuto sarà conforme a tutti i requisiti di trasparenza come richiesto dalla vigente normativa dell'Unione.
- (60) Come indicato al considerando 6 che precede, le osservazioni pervenute da terzi sono state trasmesse alle autorità spagnole il 24 settembre 2015. Nella loro risposta del 14 ottobre 2015, le autorità spagnole hanno commentato che si trattava di osservazioni di carattere molto generale per quanto concerne la prospettiva di utilizzare il centro CEATF e che si basavano sulla concezione di ciascuna impresa in merito all'evoluzione del mercato delle prove ferroviarie.

6. VALUTAZIONE DELL'AUTO

6.1. Esistenza dell'aiuto

- (61) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (62) La Commissione valuterà se i fondi concessi ad ADIF sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010, nonché il finanziamento complessivo concesso per il progetto sulla base della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013, configurino un aiuto di Stato.

6.1.1. Attività economica

- (63) Secondo la costante giurisprudenza della Corte di giustizia, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalla sua modalità di finanziamento ⁽³¹⁾. La classificazione di una particolare entità come impresa, quindi, dipende interamente dalla natura delle sue attività.
- (64) Nel 1999, il Tribunale ha riconosciuto che «la messa a disposizione di infrastrutture da parte degli enti incaricati della gestione di queste ultime» può costituire un'attività economica ⁽³²⁾. Quindi, è chiaro che la costruzione di infrastrutture destinate all'esercizio commerciale costituisce un'attività economica ⁽³³⁾.
- (65) Nel caso in esame, la costruzione del CEATF è direttamente collegata al suo esercizio e le autorità spagnole hanno confermato che le attività relative all'effettuazione di prove da svolgere presso il CEATF sono di natura economica, poiché effettivamente comportano servizi che saranno offerti sul mercato.
- (66) La Commissione ritiene pertanto che la costruzione e l'esercizio del CEATF costituiscano attività economiche.

6.1.2. Risorse statali

- (67) Il progetto è finanziato mediante sovvenzioni anticipate e prestiti del ministero dell'Economia e della competitività, che sono risorse statali.

⁽³¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 12 settembre 2000, Pavlov e altri, cause riunite da C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punto 74; sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e altri, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punto 107.

⁽³²⁾ Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata in appello dalla sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punti da 75 a 80.

⁽³³⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 19 dicembre 2012, Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punti 43 e 44, e sentenza della Corte di giustizia del 14 gennaio 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punto 42.

6.1.3. Vantaggio economico selettivo

6.1.3.1. A favore di ADIF

- (68) La misura è accordata a un'unica impresa, ADIF ⁽³⁴⁾, e dunque è selettiva.
- (69) Contribuendo al finanziamento del CEATF mediante sovvenzioni anticipate e prestiti, la misura fornisce un vantaggio ad ADIF.
- (70) In primo luogo, le sovvenzioni anticipate sono un trasferimento diretto di risorse statali a favore di ADIF che chiaramente costituiscono un vantaggio economico.
- (71) In secondo luogo, per quanto concerne i prestiti concessi ad ADIF, occorre stabilire se il tasso di interesse corrisponde al tasso di mercato.
- (72) La comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽³⁵⁾ («la comunicazione del 2008») prevede un'approssimazione dei tassi di mercato applicabili ai prestiti. Nella loro comunicazione del novembre 2015, le autorità spagnole hanno affermato di aver seguito questa metodologia, applicando un margine di 100 punti al tasso vigente per la Spagna. In seguito hanno calcolato una stima degli interessi risparmiati grazie alla differenza tra il tasso di mercato e il tasso di interesse del programma, tenendo conto delle condizioni specifiche di ciascun prestito (ammortamento, durata e periodo di tolleranza) e sono giunte alla conclusione che i tassi di mercato applicabili per le tranche erogate nel quadro del programma Innplanta 2010 superano il tasso di interesse applicato ai sensi dello stesso, ma sono inferiori ai tassi di mercato applicabili per le tranche erogate nel quadro del programma Innplanta 2011 (3,06 %) ⁽³⁶⁾.
- (73) I margini applicati ai tassi calcolati a norma della comunicazione del 2008 dipendono dal rating della società e dal livello delle garanzie offerte. A questo proposito, la Commissione osserva che il rating di ADIF è intrinsecamente collegato al rating dello Stato spagnolo ⁽³⁷⁾. La Commissione rileva altresì che le autorità spagnole non hanno fornito informazioni specifiche in merito alle garanzie offerte a fronte dei prestiti ottenuti nel quadro dei diversi programmi. Dalla tabella 6 che segue emerge chiaramente che, ad un certo punto nel primo semestre del 2012, ADIF è stato declassato da un rating «A» a «B». Le autorità spagnole hanno applicato un margine di 100 punti base a tutti i prestiti concessi ad ADIF. Va notato che per una società con rating «A» tale margine implica un livello di garanzie basso, mentre per una società con rating «B», un margine di 100 punti base comporta un livello di garanzie normale (piuttosto che basso).
- (74) Durante il procedimento formale, la Commissione ha chiesto alle autorità spagnole di fornire informazioni sui prestiti che ADIF ha ottenuto sul mercato tra il 20 luglio 2010 e il 20 luglio 2015 (esclusi quelli erogati dalla BEI). Le autorità spagnole hanno fornito un elenco di prestiti commerciali concessi ad ADIF/ADIF Alta Velocidad negli ultimi cinque anni, unitamente alle relative condizioni ⁽³⁸⁾ (esclusi i prestiti erogati dalla BEI) ⁽³⁹⁾.
- (75) Questi prestiti ottenuti sul mercato forniscono informazioni sufficienti per stabilire un tasso di interesse di mercato adeguato per ciascun anno dal 2011 al 2014.

⁽³⁴⁾ ADIF, in quanto proprietaria di un'infrastruttura progettata per essere utilizzata per attività economiche, può essere considerata una «impresa» ai fini degli aiuti di Stato. Le autorità spagnole non hanno contestato questo fatto nel corso dell'indagine formale.

⁽³⁵⁾ GUC 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁽³⁶⁾ Il tasso di base, maggiorato di 100 punti base come margine minimo secondo la comunicazione del 2008, era 2,49 % per gennaio 2011, 3,07 % per gennaio 2012, 2,67 % per maggio 2012, 1,66 % per febbraio 2013 e 1,53 % per gennaio 2014.

⁽³⁷⁾ <https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> Il rating del credito di ADIF è stato fissato in relazione al rating del governo spagnolo.

⁽³⁸⁾ L'elenco comprende tutti i prestiti ottenuti da ADIF e ADIF-Alta Velocidad ma, con effetto dal 1° gennaio 2013, ossia la data della divisione di ADIF in ADIF e ADIF-Alta Velocidad, le attività relative al circuito ferroviario sono rimaste in ADIF. Le informazioni riguardano data di cessione, data di scadenza, banca, progetto da finanziare, importo, tasso di interesse per il rimborso e periodo di tolleranza.

⁽³⁹⁾ Cfr. considerando 42 che precede.

Tabella 6

Dettagli del calcolo del tasso di interesse di mercato da applicare ai prestiti erogati ad ADIF

Data di erogazione	Tasso di interesse dei prestiti erogati ad ADIF (%)	Rating del credito di ADIF	Comunicazione del 2008		Indicazione delle autorità spagnole per il calcolo dei tassi di interesse di mercato (%)	Prestiti commerciali ottenuti da ADIF	Calcolo dei tassi di interesse di mercato in base ai termini dei prestiti commerciali (%)
			Tasso di base (%)	Punti base da aggiungere per una garanzia da normale a bassa			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Per il 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 pb (media)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Per il 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 pb (media)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100-220	2,67	-" (2.5.2012)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100-220	1,66	Per il 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 pb (media)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Per il 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 pb (media)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Esaminando la tabella 6 si può osservare che i tassi di interesse di mercato basati sui prestiti commerciali ottenuti da ADIF (colonna a destra) sono notevolmente più elevati dei tassi suggeriti dalla Spagna. Considerando che la comunicazione del 2008 prevede solo un'approssimazione dei tassi di mercato, che la Spagna non ha fornito elementi di prova a sostegno di una conclusione sul livello di garanzia disponibile e che dai dati contenuti nel fascicolo emerge costantemente che i tassi effettivamente pagati da ADIF sul mercato erano notevolmente superiori, la Commissione ritiene che questi ultimi forniscano il parametro di riferimento adeguato per stabilire se i prestiti in relazione al progetto conferiscano un vantaggio ad ADIF.

(77) In base alla tabella 6 si può concludere che i tassi di interesse dei prestiti concessi ad ADIF in relazione al progetto sono inferiori ai tassi di interesse di mercato pertinenti calcolati in base alle condizioni dei prestiti commerciali ottenuti da ADIF, tranne per i prestiti concessi nel 2014. Le condizioni dei vari prestiti concessi ad ADIF nel periodo 2011-2013 per un importo di 7 469 500 EUR conferiscono pertanto un vantaggio ad ADIF ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.1.3.2. A favore della società veicolo (SPV) e dei futuri utenti del CEATF

- (78) Nella decisione di avvio ⁽⁴⁰⁾, la Commissione ha spiegato che si può presumere l'assenza di un aiuto di Stato solo se la procedura di gara consente che l'offerta economicamente più vantaggiosa corrisponda al valore di mercato della concessione e se lo Stato membro interessato verifica che i canoni di concessione risultanti siano in linea con i prezzi di mercato effettuando un'analisi del flusso di cassa attualizzato e un confronto con i canoni pagati altrove per servizi analoghi ⁽⁴¹⁾. La Commissione ha precisato che, anche se talune componenti di base della struttura del canone sono state stabilite dalla Spagna ex ante, questo non è di per sé sufficiente a non mettere in dubbio il carattere aperto e non discriminatorio della procedura.
- (79) La Commissione ha inoltre valutato la possibile esistenza di un vantaggio indiretto al livello degli utenti dell'infrastruttura.
- (80) Poiché la SPV non è stata selezionata a causa del fallimento della prima gara e non vi sono indicazioni sul fatto che sarà indetta una seconda gara, non è possibile trarre conclusioni definitive in merito all'esistenza di un vantaggio al livello della SPV. Allo stesso modo, non è possibile trarre alcuna conclusione in merito all'esistenza di un aiuto al livello degli utenti.

6.1.4. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (81) Quando un aiuto finanziario accordato da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi ultimi devono considerarsi influenzati dall'aiuto ⁽⁴²⁾.
- (82) Evidentemente, i vantaggi concessi ad ADIF rafforzano la posizione di tale impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione.
- (83) Come indicato nella sezione 5.1 che precede, le autorità spagnole riconoscono che il CEATF può competere con altre strutture europee per le prove al di sotto dei 210 km/h e con le linee esistenti aperte al traffico per le prove tra 210 e 385 km/h. Di conseguenza, ora ritengono che solo il finanziamento della costruzione degli elementi del CEATF che consentono di effettuare prove a velocità inferiori a 385 km/h debba essere considerato un aiuto di Stato e debba essere valutato conformemente alla disciplina RSI. A questo proposito, sostengono inoltre che il finanziamento pubblico per queste ultime attività è limitato a 90,2 milioni di EUR.
- (84) Il CEATF sarebbe in concorrenza con altre strutture nell'Unione europea che offrono servizi di prove ferroviarie ad alta velocità, in quanto è perfettamente in grado di offrire prove a velocità inferiori a 385 km/h. Poiché dai dati disponibili risulta che la domanda di prove a velocità superiori è molto scarsa, se non nulla, (cfr. nel dettaglio i punti da (48) a (51) che precedono) è probabile che le prove a velocità inferiori a 385 km/h diventino l'attività principale del CEATF.
- (85) Di conseguenza, le risorse statali concesse ad ADIF per la costruzione del CEATF sarebbero utilizzate per sovvenzionare l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente.
- (86) Alla luce delle considerazioni esposte ai punti da (82) a (85) che precedono, l'aiuto concesso ad ADIF può provocare distorsioni della concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

6.1.5. Conclusione sull'esistenza dell'aiuto

- (87) La Commissione ritiene che le risorse pubbliche concesse ad ADIF per la costruzione del CEATF sulla base della decisione del 28 giugno 2013 e dell'accordo del 27 dicembre 2010 configurino un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. considerando 43 e 44 della decisione di avvio.

⁽⁴¹⁾ Caso SA.38302 *Aiuto all'investimento a favore del porto di Salerno*, decisione del 27 marzo 2014, considerando 46.

⁽⁴²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 14 gennaio 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punto 66, e sentenza della Corte di giustizia, *Libert e altri*, C-197/11 e C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punto 77.

6.2. Legalità dell'aiuto

- (88) Il 20 settembre 2013 le autorità spagnole hanno notificato la misura a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato e hanno indicato altresì che il circuito ferroviario sarà costruito solo previa approvazione della Commissione ⁽⁴³⁾.
- (89) La Spagna ha concesso l'aiuto sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010 e della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013. Una parte dell'aiuto è già stata erogata, come descritto al considerando 44 che precede.
- (90) Poiché è stato concesso prima dell'approvazione della Commissione, l'aiuto deve essere considerato illegale ai sensi dell'articolo 1, lettera f), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ⁽⁴⁴⁾.

6.3. Compatibilità

- (91) Avendo stabilito che la misura comporta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione ora deve valutare se si possa considerare compatibile con il mercato interno.
- (92) La Corte di giustizia ha stabilito che «quando la Commissione decide di avviare una procedura formale di esame, incombe sullo Stato membro e sull'impresa potenzialmente beneficiaria di un nuovo aiuto l'onere di fornire alla Commissione gli elementi idonei a dimostrare che gli aiuti stessi sono compatibili con il mercato comune» ⁽⁴⁵⁾. Come ulteriormente specificato in seguito, le autorità spagnole e il beneficiario ADIF non hanno fornito elementi di prova convincenti in tal senso, né nella notifica e nelle successive comunicazioni, né nei rispettivi commenti alla decisione di avvio e nelle informazioni fornite nel corso della fase di indagine formale.
- (93) Le autorità spagnole hanno indicato che il finanziamento pubblico a favore del CEATF, nella misura in cui configuri un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, dovrebbe essere dichiarato compatibile con il mercato interno in considerazione del suo obiettivo generale di RSI e tenuto conto delle disposizioni della disciplina RSI applicabile alle infrastrutture di RSI ⁽⁴⁶⁾.
- (94) Dalla conclusione nella sezione 6.2 che precede si deduce che l'aiuto è illegale. Il punto 126 della disciplina RSI stabilisce che «Gli aiuti a favore di RSI illegalmente concessi saranno valutati in base alle norme applicabili al momento in cui l'aiuto è stato concesso».
- (95) Al momento della concessione dell'aiuto era in vigore la disciplina RSI del 2006 ⁽⁴⁷⁾.
- (96) Poiché la disciplina RSI del 2006 non contiene disposizioni specifiche in merito agli aiuti a infrastrutture di ricerca, la Commissione ritiene che la valutazione della misura di aiuto dovrebbe basarsi direttamente sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Tale disposizione stabilisce che si possono considerare compatibili con il mercato interno «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

⁽⁴³⁾ Cfr. comunicazione delle autorità spagnole del 6 febbraio 2014, risposta alla domanda 7, fornita dal ministero spagnolo delle Finanze e della pubblica amministrazione, pag. 13.

⁽⁴⁴⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio del 13 luglio 2015 recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

⁽⁴⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 dicembre 2010, *AcceaElectrabel Produzione/Commissione*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punto 99 e giurisprudenza ivi citata.

⁽⁴⁶⁾ A norma del punto 15, lettera ff), della disciplina RSI per «infrastruttura di ricerca» s'intendono «gli impianti, le risorse e i relativi servizi utilizzati dalla comunità scientifica per compiere ricerche nei rispettivi settori; sono compresi gli impianti o complessi di strumenti scientifici, le risorse basate sulla conoscenza quali collezioni, archivi o informazioni scientifiche strutturate e le infrastrutture basate sulle tecnologie abilitanti dell'informazione e della comunicazione, quali le reti di tipo GRID, il materiale informatico, il software e gli strumenti di comunicazione e ogni altro mezzo necessario per condurre la ricerca. Tali infrastrutture possono essere ubicate in un unico sito o «distribuite» (rete organizzata di risorse)».

⁽⁴⁷⁾ Disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione (GU C 323 del 30.12.2006, pag. 1).

- (97) Al fine di determinare la compatibilità di una misura ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, la Commissione esegue un test comparativo, ponderando gli effetti positivi in termini di contributo alla realizzazione di obiettivi ben definiti di interesse comune con gli effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza nel mercato comune. A questo proposito, la Commissione terrà conto dei seguenti principi ⁽⁴⁸⁾:
- a) il contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune: una misura di aiuto di Stato deve puntare a un obiettivo di interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato;
 - b) la necessità dell'intervento statale: una misura di aiuto di Stato deve essere destinata a una situazione in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di fornire, ad esempio per porre rimedio a un fallimento del mercato o per risolvere questioni in materia di equità o coesione;
 - c) l'adeguatezza della misura di aiuto: la misura di aiuto proposta deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune;
 - d) l'effetto di incentivazione: l'aiuto deve essere tale da modificare il comportamento delle imprese interessate spingendole ad intraprendere un'attività supplementare che non svolgerebbero senza l'aiuto o svolgerebbero soltanto in modo limitato o diverso o in un altro luogo;
 - e) la proporzionalità dell'aiuto: l'importo e l'intensità dell'aiuto devono limitarsi al minimo necessario per stimolare l'investimento o l'attività supplementare da parte dell'impresa o delle imprese interessate;
 - f) la limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri: gli effetti negativi dell'aiuto devono essere sufficientemente limitati, in modo che il risultato complessivo della misura sia positivo;
 - g) la trasparenza dell'aiuto: gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico devono avere facile accesso a tutti gli atti e le informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso.

6.3.1. Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune

- (98) Nella loro notifica e nella risposta alla decisione di avvio (cfr. considerando 59 della decisione di avvio e la sezione 5.2 che precede) le autorità spagnole hanno sottolineato che il progetto contribuisce alla promozione degli investimenti in RSI in Spagna, che è uno degli obiettivi di interesse comune della strategia UE 2020 e rientra nel programma operativo crescita intelligente per la Spagna, adottato nel febbraio 2015. Le autorità spagnole affermano che il CEATF è un'infrastruttura scientifica e tecnica che consente di effettuare prove su aspetti tecnici multidisciplinari nel settore ferroviario. Le autorità spagnole affermano inoltre che l'investimento nel CEATF rafforzerà lo sviluppo economico di una regione, l'Andalusia, afflitta da un tasso di disoccupazione elevato.
- (99) In primo luogo, queste affermazioni andrebbero valutate a fronte della domanda di una struttura di ricerca di questo tipo e in vista delle attività di RSI che si potrebbero svolgere al suo interno.
- (100) Come esposto in dettaglio ai considerando da 60 a 62 della decisione di avvio, la Commissione ha messo in dubbio l'esistenza della domanda di questa specifica infrastruttura di ricerca da parte dei produttori di materiale rotabile e attrezzature ferroviarie. In particolare, la Commissione ha fatto riferimento al fallimento della prima gara d'appalto per la costruzione e la gestione del CEATF, nonché ai costi elevati di costruzione ed esercizio di reti ferroviarie destinate a fornire servizi di trasporto commerciale a velocità superiori a 350 km/h, che non sarebbero economicamente sostenibili nelle attuali condizioni di mercato e nel prossimo futuro ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ A titolo di esempio, SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (GU C 281 del 24.9.2011, pag. 2, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf e SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, da pubblicare, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf

⁽⁴⁹⁾ Con riguardo all'argomento presentato dalle autorità spagnole, che hanno ricordato di aver inviato un questionario a oltre 80 imprese, di cui 47 hanno risposto e 26 hanno indicato di essere disposte a partecipare ai rischi del progetto, andrebbe osservato che queste ultime erano per lo più imprese operanti nel settore delle costruzioni, con un interesse commerciale collegato alla fase di costruzione del progetto, ma non alle attività di RSI da svolgere al suo interno. Inoltre, nessuna di queste imprese in ultima analisi ha confermato un reale interesse presentando un'offerta nella gara organizzata nel 2013, che è stata annullata a causa della mancanza di partecipanti.

- (101) Le osservazioni ricevute da terzi in risposta alla decisione di avvio confermano la posizione della Commissione sul fatto che il mercato non necessita di una infrastruttura di ricerca dedicata a prove su treni ad altissima velocità (prove effettuate sopra 385 km/h per servizi di trasporto commerciale forniti a velocità superiori a 350 km/h).
- (102) Nessun produttore di materiale rotabile prevede di sviluppare prodotti in grado di circolare a velocità così elevate, poiché non esiste una domanda di mercato per l'esercizio commerciale di treni di questo tipo. Alcuni operatori ferroviari segnalano gli argomenti in termini di efficacia sul mercato (equilibrio tra consumo energetico e tempo di percorrenza) che limitano l'esercizio commerciale dei treni ad alta velocità in Europa a velocità molto inferiori (media in Europa: 280-300 km/h, fino a un massimo di 320-350 km/h), nonché l'aumento esponenziale dell'investimento infrastrutturale e dei costi di esercizio e manutenzione per velocità superiori a 300 km/h, per cui i prezzi dei biglietti ferroviari non sarebbero competitivi rispetto ai biglietti aerei. Non esistono elementi di prova che indichino la presenza di una domanda di mercato per la costruzione di nuove linee ferroviarie commerciali e/o l'adeguamento dei tratti esistenti nell'intento di offrire servizi di trasporto a velocità superiori a 320-350 km/h — e di conseguenza per una struttura di prove ferroviarie dedicata specificamente a velocità superiori a tali limiti ⁽⁵⁰⁾.
- (103) Ulteriori argomenti specifici a conferma della mancanza di una domanda per l'infrastruttura del CEATF derivano dalla sua ubicazione geografica, che secondo alcuni degli interessati comporterà costi notevoli in termini di tempo e spese di trasporto.
- (104) Infine, anche gli argomenti concernenti la disponibilità di soluzioni più avanzate ed economicamente efficienti per possibili prove future ad alta velocità, come le prove virtuali tramite soluzioni basate su TIC, smentiscono la necessità di una struttura fisica dedicata.
- (105) Di conseguenza, l'affermazione secondo cui l'aiuto notificato avrebbe promosso ulteriori attività di RSI nel settore ferroviario grazie alla costruzione di un'infrastruttura per le prove ad alta velocità è contraddetta dalle informazioni raccolte dalla Commissione.
- (106) In secondo luogo, altri obiettivi di carattere politico invocati dalle autorità spagnole, segnatamente i vantaggi socioeconomici derivanti dalla creazione di nuovi posti di lavoro nella regione di Antequera ⁽⁵¹⁾, non sono rilevanti per la valutazione del contributo dell'aiuto notificato al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune in materia di RSI. Pur sostenendo che, considerato da una prospettiva socioeconomica, il progetto CEATF realizzerebbe un VAN positivo di 17,3 milioni di EUR, le autorità spagnole non hanno fornito elementi di prova convincenti di vantaggi di portata tale da compensare i costi di costruzione e le perdite operative generate dall'infrastruttura pianificata nell'arco dell'intero periodo di esercizio. I presunti vantaggi sembrano limitati alla creazione di posti di lavoro nel settore delle costruzioni durante la fase di costruzione dell'infrastruttura. Questo significa che, lungi dal contribuire all'obiettivo di lungo termine di promuovere lo sviluppo sostenibile della regione dell'Andalusia, il progetto avrebbe solo effetti transitori a breve termine sull'economia locale ⁽⁵²⁾.
- (107) Alla luce delle considerazioni espresse ai considerando da 98 a 106 che precedono, la Commissione ritiene che la Spagna non abbia fornito elementi di prova sufficienti per dimostrare che il progetto contribuisce al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune.

6.3.2. Necessità dell'intervento statale

- (108) Le autorità spagnole giustificano la necessità di un aiuto di Stato per questo progetto in base alla natura multidisciplinare delle prove tecniche da effettuare. A loro parere, considerando i diversi settori di attività in cui operano

⁽⁵⁰⁾ Non sorprende che l'unica società che si è espressa favorevolmente a sostegno del progetto sia un'impresa spagnola che, come confermato dalle osservazioni di altri interessati, di fatto potrebbe godere di un accesso preferenziale alla struttura in virtù della sua vicinanza alla sede del centro. Le sue osservazioni pertanto sembrano ispirate dalla possibilità di ottenere un vantaggio competitivo, più che da una valutazione obiettiva della necessità della struttura.

⁽⁵¹⁾ Cfr. anche la nota 17 della decisione di avvio.

⁽⁵²⁾ A titolo di esempio, gli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 (GU C 209 del 23.7.2013, pag. 1), che prevedono nello specifico la creazione di posti di lavoro, collocano tale obiettivo nel contesto più ampio del conseguimento di una crescita inclusiva e sostenibile (sottolineatura aggiunta). In effetti, anche negli orientamenti specifici della Commissione in materia di aiuti per la creazione di posti di lavoro (Orientamenti in materia di aiuti all'occupazione, GU C 334 del 12.12.1995, pag. 4) si riconosceva che gli aiuti alla creazione di occupazione che siano limitati ad uno o più settori sensibili, in situazione di sovraccapacità o di crisi, generalmente sono oggetto di una valutazione meno favorevole, con il risultato che le loro conseguenze negative per l'occupazione nei settori concorrenti degli altri Stati membri prevalgono generalmente sull'interesse comune legato alle misure attive di riduzione della disoccupazione (cfr. punto 23).

le imprese potenzialmente coinvolte nelle prove (ad esempio opere civili, comunicazioni, sistemi di segnalamento e trazione, materiale rotabile) nessuna di esse raggiungerebbe singolarmente la massa critica o avrebbe la capacità finanziaria per effettuare un investimento paragonabile a quello necessario per il CEATF o potrebbe attirare altre imprese e farle partecipare all'investimento. Per quanto riguarda il finanziamento del progetto, le autorità spagnole hanno confermato che per la costruzione del CEATF non sono disponibili fonti di finanziamento diverse dal finanziamento pubblico «tenendo conto degli studi di redditività effettuati da ADIF».

- (109) L'argomento sollevato dalle autorità spagnole indica un presunto fallimento del mercato, sotto forma di un problema di coordinamento per il finanziamento della costruzione della struttura prevista. Sembra presupporre che, poiché nessuna società sarebbe incentivata a provvedere singolarmente al finanziamento del progetto a causa dello squilibrio tra i costi e i vantaggi attesi (a livello di singola impresa), l'unico modo possibile per sostenere l'investimento sarebbe la creazione di un consorzio che riunisca varie società operanti in diversi campi tecnici che potrebbero garantire il pieno sfruttamento del potenziale della struttura grazie all'utilizzo congiunto.
- (110) Tuttavia, nulla di quanto contenuto nel fascicolo suggerisce che le società potenzialmente interessate ad avviare una simile collaborazione siano state impossibilitate a farlo a causa di difficoltà oggettive che avrebbero ostacolato una collaborazione efficace tra di esse. Al contrario, il fatto che il governo spagnolo sia intervenuto per agevolare la creazione di una società veicolo (SPV) organizzando una gara d'appalto aperta e che quest'ultima sia fallita indica invece che il problema reale concernente il finanziamento del progetto notificato risiede altrove, ossia nella mancanza di sostenibilità finanziaria. La debolezza dell'argomento presentato dalle autorità spagnole è confermata dal fatto che, anche quando il governo spagnolo ha deciso di procedere con l'assegnazione di finanziamenti pubblici ad ADIF per avviare i lavori, nessun investitore privato indipendente ha mostrato interesse a partecipare al finanziamento.
- (111) La Commissione conclude pertanto che la Spagna non ha fornito prove sufficienti dell'esistenza di un fallimento del mercato, sotto forma di un problema di coordinamento per il finanziamento del CEATF.
- (112) Inoltre, andrebbe rilevato che la prassi decisionale della Commissione in materia di RSI fa riferimento a tre tipologie specifiche di fallimento del mercato: asimmetria e imperfezione dell'informazione, problemi di coordinamento e di messa in rete per le attività di RSI e ricadute di conoscenza. Tuttavia, le autorità spagnole non hanno dimostrato la presenza di questi specifici fallimenti del mercato nel caso in esame.
- (113) Per quanto concerne le difficoltà relative al finanziamento del progetto CEATF, non sono state fornite prove del fatto che il settore privato sarebbe scoraggiato dal finanziare il progetto a causa di una possibile mancanza o asimmetria delle informazioni collegate nello specifico ad attività di RSI identificabili e rischiose. Quanto ai problemi di coordinamento e di messa in rete per le attività di RSI, dalle affermazioni delle autorità spagnole emerge con evidenza che non è stata pianificata alcuna collaborazione tra ADIF e l'industria nel centro di prova. A quanto pare, l'aiuto è inteso ad attirare le imprese a partecipare alla progettazione o all'utilizzo dell'infrastruttura del CEATF, senza tuttavia dare luogo a una specifica collaborazione tra di esse al fine di svolgere attività collaborative di RSI nel centro. Infine, la Spagna non ha fornito elementi che dimostrino l'esistenza di ricadute di conoscenza a vantaggio di terzi che possano derivare dal progetto CEATF.
- (114) La Spagna non ha fornito altri argomenti a sostegno della conclusione che l'aiuto possa apportare un miglioramento tangibile che i soli meccanismi del mercato non riescono a conseguire.
- (115) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 108 a 113 che precedono, la Commissione conclude che non è stata dimostrata la necessità dell'intervento statale.

6.3.3. Adeguatezza della misura di aiuto

- (116) Gli Stati membri possono operare scelte diverse per quanto riguarda gli strumenti politici e il controllo sugli aiuti di Stato non impone un'unica modalità di intervento nell'economia. Tuttavia, un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, può essere giustificato solo dall'adeguatezza di quel particolare strumento per conseguire un obiettivo di politica pubblica e contribuire a uno o più obiettivi di interesse comune ⁽⁵³⁾.

⁽⁵³⁾ Per una discussione dell'adeguatezza cfr. i casi C 25/2004 — DVB-T Berlino-Brandeburgo (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 14) o N 854/06 — *Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL* (GU C 182 del 4.8.2007, pag. 5).

- (117) Di norma la Commissione ritiene che una misura sia uno strumento adeguato laddove lo Stato membro abbia valutato se esistono opzioni politiche alternative che siano altrettanto idonee per realizzare l'obiettivo di interesse comune, ma nel contempo meno distorsive della concorrenza rispetto all'aiuto di Stato selettivo e laddove possa dimostrare l'adeguatezza della misura nel perseguire obiettivi di efficienza e/o equità.
- (118) Le autorità spagnole non hanno fornito informazioni in merito a possibili strumenti politici alternativi o altri strumenti di aiuto per finanziare il progetto. In risposta alle preoccupazioni espresse nella decisione di avvio, si sono limitate ad affermare che alla luce del presunto deficit di finanziamento del 91,87 % del progetto, l'unico strumento adeguato in questo caso sarebbe il finanziamento pubblico.
- (119) La Commissione osserva che il fatto che il progetto notificato rimanga ampiamente in perdita anche in presenza di un aiuto non è sufficiente per dimostrare che l'aiuto di Stato sia uno strumento adeguato.
- (120) Inoltre, poiché non è stato dimostrato che il progetto contribuisce all'obiettivo di interesse comune di promuovere le attività di RSI, non è stata provata neanche l'adeguatezza dello strumento di investimento scelto dal governo spagnolo. Altre misure effettivamente in grado di promuovere un aumento delle attività di RSI sarebbero strumenti più adeguati per conseguire l'obiettivo di interesse comune.
- (121) Considerazioni analoghe si applicano in relazione ad altri obiettivi di interesse comune invocati dalla Spagna. Come rilevato sopra, al punto (106), i nuovi posti di lavoro sarebbero limitati principalmente al settore delle costruzioni e di natura temporanea. Un aiuto di Stato per la costruzione di infrastrutture che probabilmente non saranno utilizzate non è uno strumento politico adeguato per creare crescita e occupazione.

6.3.4. *Effetto di incentivazione*

- (122) L'aiuto di Stato deve avere un effetto di incentivazione, che è presente se l'aiuto modifica il comportamento del beneficiario in relazione al raggiungimento dell'obiettivo di interesse comune e al fatto di porre rimedio al fallimento del mercato individuato.
- (123) Le autorità spagnole hanno asserito che senza l'aiuto non si procederebbe alla costruzione del CEATF: a loro parere, l'aiuto ha un effetto di incentivazione in quanto in sua assenza non si arriverebbe mai alla realizzazione del progetto.
- (124) Tuttavia, nel caso in esame la Commissione rileva che l'aiuto consente la costruzione di una struttura di prove ferroviarie che sarà messa a disposizione di ADIF in quanto futuro proprietario, ma non sembra innescare alcun cambiamento nel comportamento di ADIF o di altri in termini di ulteriori attività di RSI da svolgere presso la struttura.
- (125) Nel corso del procedimento di indagine formale, le autorità spagnole non hanno fornito nuove informazioni o argomentazioni in merito a un cambiamento del comportamento di ADIF dovuto all'aiuto. I dati disponibili indicano che il progetto notificato resterà in perdita anche in presenza dell'aiuto, mentre le autorità spagnole non hanno dimostrato che produrrebbe comunque importanti benefici sociali derivanti dalle attività di RSI. Al contrario, le osservazioni pervenute da potenziali utenti dell'infrastruttura nel corso dell'indagine formale indicano che il progetto, così com'è attualmente strutturato, non risponde a esigenze insoddisfatte sul versante della domanda di società impegnate in attività di RSI nel settore ferroviario.
- (126) Non sono stati addotti motivi che giustificerebbero uno scostamento della Commissione dalla valutazione iniziale espressa nella decisione di avvio. In sostanza, lungi dal creare un effetto di incentivazione, l'aiuto mira alla costruzione di un'infrastruttura il cui valore aggiunto rispetto alle alternative esistenti (vale a dire i cicli di prove sulle regolari reti ferroviarie) non è stato dimostrato.

6.3.5. *Proporzionalità dell'aiuto*

- (127) La Commissione ritiene che l'aiuto sia proporzionato laddove non sia possibile ottenere lo stesso risultato con un aiuto inferiore.

- (128) Nella notifica le autorità spagnole hanno indicato che il progetto è conforme alla disciplina RSI, a norma della quale l'intensità massima di aiuto consentita per coprire investimenti in infrastrutture di ricerca utilizzate a fini economici è limitata ai costi netti supplementari fino a un massimo del 60 % dei costi ammissibili (punto 89 della disciplina RSI). Nel caso in esame, il sostegno pubblico coprirebbe il 100 % dei costi.
- (129) In considerazione dell'assenza o dell'insufficienza di investimenti privati nell'infrastruttura del CEATF, l'aiuto in questione non sembra proporzionato.

6.3.6. Limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri

- (130) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato stabilisce che vi debba essere un equilibrio tra gli sviluppi positivi risultanti da una data misura e i suoi effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza.
- (131) La Commissione ritiene che le autorità spagnole non abbiano dimostrato l'esistenza di effetti positivi indotti dalla misura in esame e conclude pertanto che la costruzione del CEATF non sarà in grado di conseguire l'obiettivo di promuovere l'attività di R&S nel settore specifico dei servizi di trasporto ferroviario ad altissima velocità, poiché la domanda di simili infrastrutture e dei relativi servizi di R&S nel migliore dei casi è scarsa, se non inesistente. La Commissione conclude altresì che non è stato dimostrato un fallimento del mercato, né esistono prove del fatto che la misura contribuisca a un cambiamento significativo del comportamento del beneficiario.
- (132) Quanto agli altri effetti positivi della misura sottolineati dalla Spagna, la Commissione ritiene che la creazione temporanea di posti di lavoro, principalmente nel settore delle costruzioni, comporti un costo molto elevato e produca un valore positivo limitato.
- (133) Inoltre, poiché la misura consente l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente mediante il ricorso a consistenti finanziamenti pubblici, la Commissione ritiene che eserciterà un effetto negativo sulla concorrenza. L'aiuto metterebbe in discussione precedenti investimenti effettuati da concorrenti presso le rispettive strutture di prova, oltre a ridurre futuri investimenti nella manutenzione o nel miglioramento di tali infrastrutture.
- (134) Il mercato interessato dall'aiuto è quello dei servizi per l'effettuazione di prove su attrezzature ferroviarie nell'Unione europea. Come già precisato nella decisione di avvio, attualmente nell'Unione europea su questo mercato operano tre centri di prove ferroviarie: Cerhenice (Velim) nella Repubblica ceca, Wildenrath in Germania e Valenciennes in Francia, dove si effettuano prove fino a velocità di 210 km/h. Le prove su materiale rotabile ad alta velocità sono effettuate su linee ferroviarie commerciali⁽⁵⁴⁾ con una velocità massima di progetto di 350 km/h, con prove effettuate fino a 385 km/h come previsto dalla norma (10 % sopra la velocità nominale del treno).
- (135) Ne consegue che non esiste una perfetta sostituibilità tra i servizi di prove del CEATF da un lato e altre strutture di collaudo e prova su reti commerciali dall'altro, a causa delle diverse velocità massime di effettuazione delle prove. Tuttavia, la possibilità già esistente di effettuare prove a velocità fino a 385 km/h su reti commerciali risponde alla domanda effettiva e potenziale di servizi di collaudo fino a questa velocità commercialmente sostenibile. Per quanto concerne la futura domanda potenziale di prove a velocità fino a 520 km/h, le informazioni disponibili e le osservazioni pervenute dagli operatori del mercato suggeriscono che non si tratterà di un'opzione commercialmente sostenibile, almeno nel prossimo futuro. Di conseguenza, la struttura di prove del CEATF sarà in diretta concorrenza con le strutture esistenti e le reti ferroviarie pubbliche. La Commissione ritiene pertanto che la misura sia destinata a sovvenzionare l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente interamente mediante risorse statali e di conseguenza possa provocare una distorsione significativa della concorrenza su tale mercato.
- (136) Anche la concorrenza sui mercati a valle dei prodotti ferroviari da sottoporre a prove (tra cui materiale rotabile e attrezzature) potrebbe risentire negativamente di questa misura di aiuto. Come rilevato nelle osservazioni pervenute sulla decisione di avvio, l'ubicazione geografica della struttura può creare di fatto vantaggi concorrenziali a favore dei produttori nazionali di materiale rotabile, che avrebbero maggiori probabilità di utilizzare il CEATF per le prove senza incorrere in costi di trasporto significativi.

⁽⁵⁴⁾ A titolo di esempio: Rete Ferroviaria Italiana in Italia, SNCF in Francia, DB Bahn in Germania.

- (137) In considerazione dell'assenza di effetti positivi sufficientemente dimostrati dell'aiuto notificato, come osservato dalla Commissione nelle sezioni da 6.3.1 a 6.3.5, gli effetti negativi della misura in termini di effettiva e potenziale distorsione della concorrenza sono ritenuti tali da prevalere sulle sue presunte efficienze.

6.3.7. Trasparenza dell'aiuto

- (138) Alla luce delle precedenti considerazioni, non occorre valutare in che misura l'aiuto sia trasparente.

6.3.8. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

- (139) Tenuto conto delle considerazioni espone nelle sezioni da 6.3.1 a 6.3.7 che precedono, la Commissione conclude che la misura di aiuto notificata non può essere dichiarata compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

6.4. Recupero dell'aiuto incompatibile

- (140) In linea con la giurisprudenza costante, l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 stabilisce che «nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario [...]».
- (141) Sempre secondo la giurisprudenza costante dell'Unione, l'obbligo di uno Stato membro di abolire un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è inteso a ristabilire lo status quo ante⁽⁵⁵⁾. A tale proposito, i giudici dell'Unione hanno stabilito che questo obiettivo è raggiunto una volta che il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi con un aiuto illegale (compresi gli interessi), perdendo in questo modo il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata⁽⁵⁶⁾.
- (142) La Commissione ha concluso che l'aiuto concesso dalla Spagna a favore di ADIF è illegale e incompatibile con il mercato interno e pertanto deve essere recuperato al fine di ripristinare la situazione che esisteva sul mercato prima che fosse concesso. Il recupero dovrebbe applicarsi al periodo che ha inizio dalla data in cui il beneficiario ha ricevuto il vantaggio, vale a dire la data in cui l'aiuto è stato messo a sua disposizione, e le somme da recuperare dovrebbero comprendere gli interessi calcolati fino alla data dell'effettivo recupero.
- (143) Sulla base delle informazioni fornite dalla Spagna e riassunte ai considerando 43 e 44, nonché nelle tabelle 3, 4 e 5 che precedono, il totale dei fondi erogati a favore di ADIF nel periodo 2011-2014 ammonta a 143 703 000 EUR (di cui 135 866 000 EUR sotto forma di sovvenzioni e 7 837 000 EUR sotto forma di prestiti).
- (144) La Commissione ha calcolato il tasso di interesse che sarebbe stato disponibile sul mercato sulla base delle informazioni fornite dalla Spagna sui prestiti commerciali effettivamente contratti da ADIF nel periodo di riferimento. Tuttavia, la Commissione riconosce che sul risultato dei suoi calcoli potrebbe influire l'esistenza di altri prestiti dei quali non è stata messa a conoscenza. Di conseguenza, ai fini del calcolo della differenza tra i tassi di interesse effettivamente stabiliti sui prestiti concessi ad ADIF e il tasso di interesse di mercato, e quindi dell'elemento di aiuto da recuperare, la Spagna dispone di un periodo di due mesi dalla data dell'adozione della presente decisione entro il quale fornire alla Commissione le prove di eventuali altri prestiti commerciali contratti da ADIF nel periodo di riferimento.
- (145) La Spagna è pertanto tenuta a recuperare da ADIF sia le sovvenzioni anticipate effettivamente erogate e non ancora rimborsate da ADIF, sia l'elemento di aiuto contenuto nei prestiti concessi nel 2011, 2012 e 2013, che, fatta salva la possibilità di cui al punto precedente, equivale alla differenza tra il tasso di interesse del prestito e il tasso di interesse di mercato indicato nella tabella 6 (cfr. considerando 75 che precede). L'importo complessivo da recuperare comprende gli interessi calcolati a partire dal momento dell'erogazione di ogni sovvenzione o prestito e fino alla data del relativo rimborso.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. tra l'altro la sentenza della Corte di giustizia del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, C-278/92, C-279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 75.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. tra l'altro la sentenza della Corte di giustizia del 17 giugno 1999, Belgio/Commissione, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

- (146) Mentre per le sovvenzioni gli interessi dovrebbero essere calcolati sulla base del capitale, nel caso dei prestiti dovrebbero essere calcolati sulla base dell'elemento di aiuto contenuto negli stessi.
- (147) La Spagna non dovrà effettuare nuovi pagamenti in relazione al progetto in esame.
- (148) Come indicato al considerando 88 che precede, le autorità spagnole avevano dichiarato che il circuito ferroviario del CEATF sarebbe stato costruito solo previa approvazione della Commissione. Stando così le cose, la Commissione ritiene che ADIF non avrebbe motivo di trattenere i prestiti, poiché erano stati concessi esclusivamente per questo progetto specifico. Per questa ragione la Commissione chiede la revoca e il rimborso immediati dei prestiti concessi ad ADIF.

7. CONCLUSIONI

- (149) Le sovvenzioni anticipate e i prestiti concessi dalla Spagna a favore di ADIF configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, concesso dalla Spagna in violazione degli obblighi di notifica e sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (150) La Commissione ha concluso che l'aiuto è incompatibile con il mercato interno.
- (151) L'aiuto deve pertanto essere recuperato presso il beneficiario, ADIF, unitamente agli interessi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il finanziamento pubblico concesso dalla Spagna a favore di Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010 e della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013 per la costruzione del CEATF, sotto forma di prestiti a tassi inferiori ai tassi di interesse di mercato e di sovvenzioni, per un importo di 358 552 309 EUR, configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 2

L'aiuto di cui all'articolo 1 è illegale in quanto è stato concesso in violazione degli obblighi di notifica e sospensione derivanti dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

Articolo 3

L'aiuto di cui all'articolo 1 è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 4

1. La Spagna procede immediatamente al recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1, nella misura in cui è stato erogato ad ADIF.
2. Le somme da recuperare includono gli interessi, che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione di ADIF, fino a quella dell'effettivo recupero.
3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽⁵⁷⁾. Le somme da recuperare includono gli interessi, che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione del beneficiario, ossia dalla data del pagamento delle rate di sovvenzioni e prestiti, fino a quella dell'effettivo recupero.
4. La Spagna annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 1 con effetto dalla data di adozione della presente decisione.
5. La Spagna chiede la revoca e il rimborso dei prestiti concessi ad ADIF.

⁽⁵⁷⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GUL 140 del 30.4.2004, pag. 1).

Articolo 5

La Spagna garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 6

1. Entro due mesi dalla data della notifica della presente decisione, la Spagna trasmette le seguenti informazioni alla Commissione:

- a) l'importo complessivo (capitale e interessi sul recupero) che deve essere recuperato presso ADIF;
- b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e delle misure previste per conformarsi alla presente decisione;
- c) i documenti attestanti che ad ADIF è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Spagna informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e alle misure previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo agli importi dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso ADIF.

Articolo 7

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 25 luglio 2016

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione
