DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 ottobre 2003

relativa agli aiuti alla ricerca e allo sviluppo per il sito di Zamudio (Paese Basco) ai quali la Spagna intende dare esecuzione a favore dell'impresa «Industria de Turbo Propulsores, SA» (ITP)

[notificata con il numero C(2003) 3525]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/170/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli [2] [3], e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettera del 15 dicembre 2000, registrata il 18 dicembre 2000, le autorità spagnole hanno notificato, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, il progetto di aiuti alla ricerca e allo sviluppo per il sito di Zamudio (Paese Basco). Con lettera del 17 aprile 2001, registrata in data 19 aprile 2001, hanno trasmesso informazioni complementari.

(2) Con lettera del 20 giugno 2001, la Commissione ha informato la Spagna in merito alla propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, in relazione all'aiuto in oggetto.

(3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [4]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto di cui trattasi.

(4) Con lettera del 21 agosto 2001, registrata il 24 agosto 2001, le autorità spagnole hanno trasmesso le loro osservazioni.

(5) Con lettera del 17 ottobre 2001, registrata il 18 ottobre 2001, il sindacato dei costruttori di turbine e di materiali energetici pesanti (SYTEMEL) ha inviato alla Commissione osservazioni in relazione all'aiuto in questione.

(6) Con lettera del 29 ottobre 2001, registrata il 30 ottobre 2001, l'impresa «Pratt & Whitney» ha trasmesso alla Commissione osservazioni sull'aiuto in causa.

(7) Con lettera del 15 novembre 2001, la Commissione ha trasmesso alle autorità spagnole copia delle osservazioni ricevute da SYTEMEL e da Pratt & Whitney.

(8) Con lettera del 27 novembre 2001, registrata il 28 novembre 2001, le autorità spagnole hanno chiesto alla Commissione una traduzione in lingua spagnola delle suddette osservazioni. La Commissione ha dato seguito a tale richiesta con lettera del 21 dicembre 2001.

(9) Con lettera del 28 gennaio 2002, le autorità spagnole hanno inviato alla Commissione i loro commenti sulle osservazioni presentate da SYTEMEL e da Pratt & Whitney.

(10) Con lettera del 13 dicembre 2002, la Commissione ha chiesto alle autorità spagnole di fornire informazioni supplementari, che le sono state trasmesse con lettere del 16 gennaio 2003, registrata il 20 gennaio 2003, del 27 gennaio 2003, registrata il 29 gennaio 2003, e del 5 febbraio 2003, registrata in data 6 febbraio 2003.

(11) Con lettera del 23 aprile 2003, la Commissione ha comunicato alla Spagna la propria decisione di estendere il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, in relazione al progetto di aiuti.

---

[1] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.
[2] GU C 274 del 29.9.2001, pag. 2.
[3] GU C 147 del 24.6.2003, pag. 6.
[4] Cfr. nota 2.

(12) Con lettera del 16 giugno 2003, registrata in quella stessa data, le autorità spagnole hanno inviato alla Commissione le loro osservazioni in merito all'estensione del procedimento.

(13) La decisione della Commissione di estendere il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([5]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni.

(14) Con lettera del 24 giugno 2003, registrata il 26 giugno 2003, le autorità spagnole hanno inviato alla Commissione le osservazioni del beneficiario degli aiuti.

2. **DESCRIZIONE**

(15) Si tratta di un progetto di aiuto del governo basco a favore dell'impresa «Industria de Turbo Propulsores, SA» (in prosieguo: «ITP»).

(16) ITP è un'impresa specializzata nella progettazione, sviluppo, fabbricazione e manutenzione di turbine a gas. ITP appartiene per il 46,7 % a Rolls-Royce e per il 53,3 % al consorzio Turbo 2000, a sua volta di proprietà per il 50 % di SENER e per il restante 50 % di SEPI. Il numero di dipendenti e il fatturato di ITP superano le soglie stabilite nell'allegato I del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese ([6]) perché un'impresa possa essere considerata come PMI.

(17) L'aiuto concerne l'attuazione di:

— un progetto di ricerca e sviluppo (R&S), da realizzare sul sito di Zamudio (Paese Basco), riguardante lo sviluppo di due nuovi tipi di turbine a bassa pressione,

— un progetto d'investimento materiale per il sito di Zamudio, che incrementerebbe le capacità di produzione di ITP e le consentirebbe di diventare il principale fornitore di turbine a bassa pressione di Rolls-Royce per i modelli dei motori in servizio.

(18) L'amministrazione erogatrice dell'aiuto è il governo basco (amministrazione regionale).

A. **Il progetto di R&S**

(19) Il progetto di R&S riguarda lo sviluppo di due nuove turbine a bassa pressione, rispettivamente a forte e a bassa spinta.

— La turbina a forte spinta è destinata ad essere integrata nel reattore TRENT 500 della società Rolls-Royce, montato sugli Airbus A340-500 e A340-600.

Il progetto finanziato dall'aiuto riguarda l'intero ciclo di sviluppo della turbina, comprendente quattro fasi: la preparazione del progetto, il progetto preliminare, la definizione e la realizzazione del concetto. Quest'ultima fase è a sua volta suddivisa in 7 tappe: definizione dettagliata, test componenti, test motori, test di convalida aerodinamica, fabbricazione di prototipi, certificazione e attività post-certificazione.

— La turbina a bassa spinta è destinata ad essere integrata nel reattore AS900 della società *Allied Signal Aero Engines* ([7]), montato sul Bombardier Continental e sul jet regionale 146 RJX di BAE SYSTEMS.

Il progetto finanziato dall'aiuto si articola nelle seguenti sette funzioni principali: attività generali, definizione della turbina a bassa pressione, sostegno alla fabbricazione, fabbricazione di componenti per test, fabbricazione di attrezzature, test di componenti e miglioramento dei parametri aeromeccanici della turbina, nonché nelle tre seguenti funzioni addizionali: sostegno logistico integrato, definizione di compressori assiali, attività connesse allo studio del comportamento esterno del motore.

(20) Secondo le autorità spagnole, tutte le attività finanziate dagli aiuti costituiscono «attività di sviluppo precompetitive» ai sensi dell'allegato I della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e sviluppo ([8]) (denominata in prosieguo «la disciplina R&S»).

(21) La durata del progetto è di quattro anni, dal 1999 al 2002.

(22) L'aiuto è concesso dal governo basco sotto forma di un prestito di 4 000 milioni di ESP (ossia 24,04 milioni di EUR) a tasso zero a fronte di un totale di costi ammissibili di 10 422 milioni di ESP (pari a 62,64 milioni di EUR). Il prestito è erogato e rimborsato secondo le modalità riassunte nella tabella seguente:

(in milioni di ESP)

Anno	Costi	Versamento	Rimborso
1999	1 935	0	
2000	4 064	2 000	
2001	2 762	1 000	
2002	1 661	1 000	

([5]) Cfr. nota 3.
([6]) GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.
([7]) Questa società di recente si è fusa con il gruppo Honeywell.
([8]) GU C 45 del 17.2.1996, pag. 5.

(in milioni di ESP)

Anno	Costi	Versamento	Rimborso
2003			0
2004			0
2005			0
2006			0
2007			100
2008			100
2009			200
2010			200
2011			200
2012			750
2013			2 450
Totale	10 422	4 000	4 000

B. **Il progetto di investimento**

(23) Dalle informazioni trasmesse dalle autorità spagnole risulta che il presente progetto non rientra nell'ambito di nessun regime di aiuti regionale esistente approvato dalla Commissione. Si tratta di un aiuto ad hoc a finalità regionale.

(24) Il progetto dovrebbe permettere al sito di Zamudio di diventare competitivo su un mercato di alta tecnologia nel quale i costi indiretti sono elevati. ITP prevede di fabbricare nel sito di Zamudio vari componenti per i modelli dei seguenti motori: EJ-200, TRENT 700 e 800, ALLISON 601 K, ATAR 9K50 PLUS, BR715, TF50 A, LM 2500, F414, M138(FLA), MTR390 (elicottero d'attacco), TRENT 900, TRENT INDUSTRIAL, TRENT 500 e AS900.

(25) Le autorità spagnole ritengono che il progetto avrà effetti positivi sull'intera economia basca, quali la diversificazione industriale, la dinamizzazione economica, la creazione di posti di lavoro e di valore aggiunto, l'accesso alle tecnologie avanzate e l'incorporazione di queste ultime nel tessuto tecnologico ed industriale, la qualificazione delle risorse umane, nonché un effetto moltiplicatore su tutto il settore. In particolare, esse citano anche la creazione di circa 1 000 posti di lavoro indiretti nel Paese Basco, nonché di un tasso di subfornitura che potrebbe raggiungere il 30 % nel 2002.

(26) La durata del progetto è di tre anni (2000-2002).

(27) L'importo totale dell'investimento è pari a 8 852 milioni di ESP (53,2 milioni di EUR), ripartiti come segue:

(in milioni di ESP)

	Anni			
	2000	2001	2002	Totale
Edifici	1 070	880		1 950
Attrezzature	275	467	320	1 062
Macchinari	1 420	1 500	2 920	5 840
Totale	2 765	2 847	3 240	8 852

Tenuto conto di un tasso di riferimento e di attualizzazione pari al 5,7 %, l'importo totale dell'investimento, attualizzato al 31 dicembre 2000, è di 8 358 milioni di ESP (50,23 milioni di EUR).

(28) L'aiuto sarà concesso sotto forma di sovvenzione a fondo perduto. Secondo le autorità spagnole, l'aiuto è condizionato alla creazione netta di posti di lavoro da parte dell'impresa ITP ([9]), nonché al mantenimento in essere degli investimenti per un periodo minimo di cinque anni. L'importo totale della sovvenzione è di 1 170 milioni di ESP (7,03 milioni di EUR), da erogarsi secondo il calendario seguente:

(in milioni di ESP)

Anno	2000	2001	2002	Totale
Sovvenzione	343	369	458	1 170

Tenuto conto di un tasso di riferimento e di attualizzazione pari al 5,7 %, nonché di un tasso di imposizione del 32,5 %, l'importo totale attualizzato al 31 dicembre 2000 è di 1 102 milioni di ESP, pari ad un'intensità del 13,18 % ESL (equivalente sovvenzione lordo) e del 9,80 % ESN (equivalente sovvenzione netto).

C. **Parte generale**

(29) Le autorità spagnole, rispondendo ad una richiesta della Commissione, hanno segnalato che il 27 gennaio 1998 l'impresa beneficiaria aveva ottenuto un aiuto all'investimento sotto forma di credito fiscale per un importo pari a 737 272 004 ESP (4 431 094 EUR). Il progetto di investimento, concernente il periodo 1997-2001, riguardava i costi seguenti: immobili (1 150 000 000 ESP), macchinari (5 400 000 000 ESP), impianti tecnici (600 000 000 ESP), altri impianti (173 000 000 ESP) e strumenti informatici (675 000 000 ESP), vale a dire complessivamente 7 998 000 000 ESP. L'aiuto, corrispondente a un'intensità del 9,22 %, era stato concesso dalla Diputación Foral de Vizcaya nell'ambito della Norma Foral n. 7/1996 del 26 dicembre 1996. Orbene,

([9]) A questo proposito ITP prevede la creazione di 272 nuovi posti di lavoro tra il 2000 e il 2003.

la Commissione, con la decisione 2003/27/CE, dell'11 luglio 2001, relativa al regime di aiuti di Stato applicato dalla Spagna a favore di alcune imprese della provincia di Vizcaya sotto forma di credito fiscale del 45 % degli investimenti ([10]), aveva dichiarato che gli aiuti disposti dalla suddetta Norma Foral (credito fiscale del 45 % degli investimenti a favore delle imprese di Vizcaya) erano illegittimi e incompatibili con il mercato comune e ne aveva chiesto la restituzione.

(30) Le autorità spagnole hanno dichiarato, con lettera del 5 febbraio 2003, registrata il 6 febbraio 2003, che ITP non aveva ancora rimborsato l'aiuto in questione.

3. MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

(31) Nella decisione del 20 giugno 2001, la Commissione ha espresso una serie di dubbi in merito ai seguenti aspetti dell'aiuto in questione:

— La natura di attività di sviluppo precompetitive di talune parti del progetto di ricerca e sviluppo. Per il progetto di turbina a bassa pressione a forte spinta, i dubbi riguardano in particolare le attività di test motori, certificazione e post-certificazione. Quanto al progetto di turbina a bassa pressione a bassa spinta, i dubbi riguardano le attività di sostegno alla fabbricazione, le attività di fabbricazione di attrezzature e le attività di sostegno logistico integrato.

— L'ammissibilità dei costi relativi alla ricerca e allo sviluppo, corrispondenti alla categoria delle spese generali addizionali e ad altri costi d'esercizio.

— L'effetto di incentivazione dell'aiuto concernente la R&S.

— La giustificazione del progetto sul piano dello sviluppo regionale, tenuto conto del fatto che si tratta di un aiuto ad hoc.

— La giustificazione della voce «attrezzature» fra i costi ammissibili del progetto di investimento.

4. MOTIVI PER L'ESTENSIONE DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

(32) La Commissione ha considerato che il fatto riportato al precedente considerando 29, comunicatole successivamente all'adozione della decisione del 20 giugno 2001, costituiva un elemento nuovo, dato che tale informazione non le era nota a quella data.

(33) Secondo la Commissione, tale informazione è determinante affinché possa pronunciarsi su tutte le altre questioni menzionate in precedenza.

(34) Infatti, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, nella sentenza del 15 maggio 1997 nella causa C -355/95 P. (Textilwerke Deggendorf GmbH/Commissione e Repubblica federale di Germania) ([11]), il fatto che un aiuto illegittimo e incompatibile precedente non sia stato restituito dall'impresa beneficiaria può incidere sulla compatibilità dell'aiuto nuovo, a motivo dell'effetto cumulato degli aiuti di cui trattasi.

(35) Poiché le autorità spagnole avevano comunicato alla Commissione che il beneficiario degli aiuti previsti nel presente progetto non aveva rimborsato l'aiuto di 737 272 004 ESP erogato dalla Diputación Foral de Vizcaya sotto forma di credito fiscale che la decisione 2003/27/CE aveva dichiarato illegale e incompatibile, la Commissione aveva espresso dubbi sulla compatibilità dei nuovi aiuti alla ricerca e sviluppo e all'investimento.

(36) Tenuto conto di tali dubbi, la Commissione ha esteso il procedimento con l'intento di esaminare la questione che non era stata trattata nella decisione del 20 giugno 2001.

5. OSSERVAZIONI PRESENTATE DALLE AUTORITÀ SPAGNOLE

Sulla natura di attività di sviluppo precompetitive di talune parti del progetto di ricerca e sviluppo

(37) Per quanto riguarda il progetto di turbina a forte spinta, la Commissione non ha respinto l'ipotesi che le attività di test motori e quelle di certificazione e post-certificazione potessero riguardare prodotti commerciabili e, pertanto, non essere attività di sviluppo precompetitive. Al riguardo, le autorità spagnole rammentano che i test motori inerenti al progetto in questione prevedono le prove seguenti: estensometria, misurazione delle temperature del metallo, misurazione delle temperature dell'aria, vernici termiche, prove di efficacia, prove di ciclo, prove di tipo, e prove di «fan blade off». Orbene, soltanto le ultime due sono prove di certificazione. Secondo le autorità spagnole, esse costituirebbero inoltre elementi fondamentali ai fini dello sviluppo della capacità della divisione di R&S di ITP a progettare moduli completi. La prova «fan blade off» non viene eseguita nella fase di sviluppo tenuto conto del suo costo elevato. Essa rappresenterebbe, quindi, la prima opportunità (e non senza rischi) di calibrare strumenti di calcolo non lineare sviluppati per questo tipo di carica. Le altre atti-

([10]) GU L 17 del 22.1.2003, pag. 1.

([11]) Racc. 1997, pag. I-2549.

vità rientrerebbero nello sviluppo e costituirebbero la prima prova e la prima calibratura degli strumenti di progettazione sviluppati da ITP. D'altro canto, le autorità spagnole ritengono che non sia possibile sfruttare commercialmente elementi utilizzati durante i test, a motivo dell'obsolescenza accumulata durante la prova di resistenza (prova di tipo) nonché del carattere distruttivo del test «fan blade off». In ogni caso, le autorità spagnole fanno presente che la questione può essere oggetto di accertamento da parte del comitato di sorveglianza previsto dal programma.

(38) Per quanto riguarda le attività di certificazione e post-certificazione del progetto di turbina a forte spinta, esse riguarderebbero l'analisi dei dati e dei documenti inerenti alle prove precedenti, e non vanno confuse con l'attività editoriale intesa a soddisfare le condizioni stabilite dall'autorità di certificazione. Le autorità spagnole considerano che il processo di certificazione impone requisiti tecnici la cui difficoltà, nel caso di specie, è superiore a quella richiesta dal cliente. Tali requisiti si imporrebbero fin dall'inizio della progettazione e la determinerebbero. Secondo le autorità spagnole, non è quindi possibile considerarli una semplice condizione amministrativa priva di valore innovativo. Ad ogni modo, le autorità spagnole richiamano l'attenzione della Commissione sul fatto che la partecipazione di ITP a dette attività è un eccellente apprendistato per l'impresa, che potrà approfittarne per avviare in un futuro prossimo altri progetti competitivi. Tali attività, infatti, fanno parte dello sviluppo di un nuovo settore aziendale, che si è concretizzato attraverso la creazione di un ufficio di aeronavigabilità, nonché tramite la richiesta alla JAA (Joint Aviation Authority) della certificazione DOA (Design Organisation Approval).

(39) Per quanto riguarda il progetto di turbina a bassa spinta, i dubbi della Commissione concernevano le attività di sostegno alla fabbricazione, le attività di fabbricazione di attrezzature e quelle di sostegno logistico integrato. In merito alle attività di fabbricazione di attrezzature, le autorità spagnole fanno presente che il primo obiettivo del progetto è realizzare un motore sensibilmente più economico rispetto a qualsiasi altra opzione attualmente disponibile, il che ha imposto la modifica dei criteri aerodinamici, dei criteri meccanici, delle condizioni di qualificazione, e così via. Le attività corrispondenti a siffatto compito costituiscono il contributo delle divisioni di ingegneria e di ingegneria meccanica alla revisione dei concetti di progettazione e fabbricazione. Dette attività implicano, in particolare, un alto grado di innovazione sotto il profilo dei metodi di progettazione e fabbricazione, nonché riflessioni tecniche di elevato livello, relative alle condizioni di qualità e di capacità del processo.

(40) Per quanto riguarda le attività di fabbricazione di attrezzature, la Commissione ha ritenuto di non potere escludere che almeno una parte di esse potesse essere utilizzata per costruire motori in serie. Al riguardo, le autorità spagnole riconoscono che uno degli elementi tipici di un programma di sviluppo è certamente il recupero di quante più attrezzature possibili a favore del programma di produzione. Ciò nonostante, secondo le autorità spagnole, nel caso di specie l'orientamento è diverso, dato che il progetto si basa su costi di acquisto estremamente bassi che presentano rischi enormi per successive possibilità di costruzione. Viene ridotto infatti il tempo di commercializzazione al fine di potere attirare i tre potenziali clienti prima che ciò avvenga ad opera di progetti concorrenti. Infine, la riduzione dei costi, imposta fin dall'inizio, ha reso necessaria l'introduzione di progettazioni inusuali per questo tipo di motori piccoli — come, ad esempio, la riduzione del numero di vani — esigendo una verifica anticipata durante lo svolgimento del progetto. Pertanto, sarebbe stato necessario incentrarsi sulle attrezzature già in una fase preliminare, ancor prima di avere dimostrato i concetti. D'altro canto, le autorità spagnole segnalano che, per impegni di politica regionale, gli elementi fusi, che vengono sviluppati negli Stati Uniti, saranno trasferiti a Vizcaya, il che implica che ITP dovrà sopportare in ogni caso il costo di nuove attrezzature.

(41) In merito alle attività di sostegno logistico integrato del progetto AS900, la Commissione ha ritenuto che tali attività riguardassero le versioni commercializzabili cui non apportavano alcuna novità, modifica o miglioramento, e che pertanto non rientrassero nelle attività di sviluppo precompetitive. Al riguardo, le autorità spagnole hanno spiegato che tali attività si riferiscono ai seguenti aspetti: a) illustrazione di manuali tecnici; b) redazione di manuali tecnici e c) affidabilità, manutenzione, e così via. Queste ultime attività, sebbene svolte dal gruppo di supporto logistico, sono attività di progettazione-sviluppo, realizzate in concorrenza con lo sviluppo della turbina, che condizionano la stessa progettazione del prodotto. Costituiscono effettivamente attività di sviluppo precompetitive. Per quanto riguarda le attività a) e b), le autorità spagnole affermano che la Commissione potrebbe avere ragione al riguardo, qualora ITP esercitasse abitualmente questo tipo di attività. Tuttavia, nel caso di specie, si tratta di una nuova attività per l'impresa, che introduce un'innovazione nello sviluppo dei suoi metodi, implicando lo sviluppo di strumenti inerenti alla creazione di un nuovo servizio. In particolare: sviluppo di sistemi e strumenti di produzione e stesura di pubblicazioni tecniche, che devono essere realizzati in modo compatibile con quelli utilizzati per l'aereo nel suo insieme ed incorporare gli ultimi progressi tecnologici disponibili. Una parte non trascurabile del lavoro consiste, quindi, nello sviluppo dei prototipi successivi e della versione finale dei sistemi di elaborazione di pubblicazioni tecniche, attività questa che, ad avviso delle autorità spagnole, fa parte dello sviluppo precompetitivo.

Sull'ammissibilità dei costi corrispondenti alla categoria delle spese generali addizionali e ad altri costi d'esercizio

(42) Le autorità spagnole osservano che i dubbi espressi dalla Commissione riguardano i costi corrispondenti al «contributo allo sviluppo del programma». Al riguardo, esse fanno presente di non comprendere il motivo per cui la Commissione abbia qualificato tali costi come spese generali addizionali, dato che, a loro avviso, si tratta in realtà di costi diretti dell'attività di ricerca. Le autorità spagnole sottolineano che ITP non è il costruttore originale del motore (COM) e che quindi non potrebbe, anche se lo volesse, assumersi la responsabilità dei motori nella loro totalità, e in particolare dei lavori di integrazione delle proprie turbine in essi. Pertanto, i lavori di integrazione della turbina nel motore, e in particolare i test effettuati sulla turbina, devono essere realizzati sotto la responsabilità del COM, con la partecipazione di ITP. Inoltre, le autorità spagnole sottolineano che l'intensità dell'aiuto per detti costi ammissibili è pari all'8 % e che l'anticipo rimborsabile richiesto corrisponde al 30 % dell'importo totale degli anticipi rimborsabili previsti per l'intero progetto, il che è conforme alle condizioni relative ai costi immateriali di trasferimento di tecnologie associati a progetti di investimento.

Sull'effetto di incentivazione dell'aiuto alla ricerca e allo sviluppo

(43) Le autorità spagnole ricordano che l'attività di ITP copre due settori: manutenzione di motori e sviluppo e produzione di componenti per motori. Al momento della richiesta dell'aiuto, ITP stava specializzandosi in particolar modo sui componenti statici, caratterizzati da minori semplicità e livello di integrazione. L'infrastruttura di produzione era quindi adatta alla produzione di questo tipo di componenti. Dopo avere analizzato la propria posizione nel mercato pertinente, ITP ha deciso di cambiare strategia al fine di diventare un fornitore di moduli completi. Tale decisione implicava un rischio evidente, dovuto non solo ai volumi di investimenti necessari, ma anche al fatto di dover penetrare in due settori differenti (turbine a bassa pressione, a forte e a bassa spinta), con due diversi soci (Rolls Royce e Allied Signal). Le autorità spagnole fanno inoltre presente che i contatti fra l'impresa e le autorità basche risalgono all'agosto 1998 e che l'intenzione del governo basco di sostenere il progetto ha avuto il proprio peso sulle decisioni adottate da ITP.

(44) Le autorità spagnole indicano, inoltre, altri fattori che rendevano particolarmente rischioso tale cambiamento di strategia: da un lato, il rischio di dovere investire una parte molto importante delle risorse generate ([12]); dall'altro, il fatto che, senza gli aiuti, la fabbricazione di componenti per il progetto TRENT 500 avrebbe avuto luogo negli attuali impianti di Rolls Royce a Derby e non nel sito di Zamudio, e infine il fatto che il programma AS900 sarebbe entrato in concorrenza con la gamma di motori di Rolls Royce North America (già Allison), il che logicamente frenava una parte degli azionisti dall'assumersi rischi in un progetto concorrente.

(45) Le autorità spagnole forniscono poi alcuni indicatori che, a loro avviso, dimostrano l'esistenza dell'effetto di incentivazione. ITP, infatti, ha registrato una crescita significativa nel periodo 1997-1999, ovvero nel momento in cui ha definito la propria strategia di partecipazione alle turbine a bassa pressione. Tale crescita, dello 0,60 %, è stata analoga a quella dell'impresa statunitense General Electric. Da parte sua, ITP rappresentava solamente l'1,46 % del fatturato del sottosettore dei motori e lo 0,25 % del settore aerospaziale europeo, mentre la sua partecipazione al Quinto programma quadro è del 6 % per il sottosettore dei motori e dell'1,80 % per il settore aerospaziale, ovvero 4,1 volte più di quanto le spetterebbe normalmente in funzione del suo fatturato.

(46) Per quanto riguarda l'evoluzione delle spese di R&S rispetto al fatturato, esse sono aumentate significativamente dal 1999 (primo anno del progetto), come indicato nella tabella riportata di seguito:

(in milioni di ESP)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Fatturato	14 108	14 145	16 051	14 702	19 263	25 333	31 493	36 952
Ricerca e sviluppo	238	914	1 850	3 705	4 373	4 750	8 061	12 438
R&S/Fatturato	0,02	0,06	0,12	0,25	0,23	0,19	0,26	0,34

([12]) Le risorse generate nel 1997 e 1998 (anni precedenti il progetto) erano rispettivamente di 4 534 milioni di ESP e di 6 566 milioni di ESP, mentre il volume degli investimenti necessari è pari a 1 935 milioni di ESP nel 1999 e a 6 829 milioni di ESP nel 2000, o 19 274 milioni di ESP per i quattro anni di durata del progetto.

Inoltre, l'occupazione ha registrato un sensibile incremento, visto che l'impresa impiega 300 tecnici dopo dodici anni di attività.

(47) Per quanto riguarda l'evoluzione del rischio tecnologico del progetto, secondo le autorità spagnole è naturale che i COM pubblichino informazioni incomplete, celando ritardi o problemi di sviluppo al fine di mantenere la propria immagine. Questo ha potuto indurre la Commissione a ritenere che il progetto non presentasse alcun rischio.

(48) In merito all'evoluzione degli ostacoli tecnologici che si frappongono al progetto in questione, le autorità spagnole rinviano alle informazioni già trasmesse con lettera del 17 aprile 2001. A loro avviso, non si può sminuire il valore degli obiettivi tecnologici del progetto, dato che una buona parte degli stessi non è stata ancora raggiunta. Per quanto riguarda il motore TRENT 500, esse fanno presente che nel dicembre 2000 è stata certificata una versione di base del motore, che incorpora tecnologia ad alta velocità. In seguito, è stata sviluppata una nuova versione del motore, con un'efficienza migliorata dell'1 %, e si lavora attualmente ad una versione che presenta un'efficienza migliorata del 2 %. Quanto al motore AS900, la relativa certificazione è stata ritardata di un anno a causa di problemi tecnici.

(49) Infine, le autorità spagnole osservano che i COM spesso frappongono considerevoli ostacoli alla cessione di tecnologia alle imprese subfornitrici, tenuto conto del rischio che queste ultime possono apportare al programma. Questo limita, nella pratica, il numero delle imprese in grado di accedere alla subfornitura di moduli di turbine a bassa pressione o di partecipare a programmi a rischio condiviso. È difficile, pertanto, che qualsiasi altra impresa in Spagna possieda le conoscenze pregresse sufficienti a penetrare in questo settore. Ed è quindi difficile immaginare che altre imprese in Spagna o in Europa possano beneficiare di aiuti analoghi. Le autorità spagnole rilevano, inoltre, che è consueto per il settore aeronautico ricevere aiuti pubblici. Orbene, a loro avviso, l'intensità dell'aiuto per il progetto di cui trattasi è inferiore ai livelli medi di aiuti concessi in Europa e negli Stati Uniti.

Sulla giustificazione del progetto sotto il profilo dello sviluppo regionale

(50) In primo luogo, le autorità spagnole affermano che, sebbene il presente progetto non si inserisca nel quadro di un regime di aiuti autorizzato dalla Commissione, ciò non significa che non esista un dispositivo globale di indagine, analisi e valutazione dei progetti. Infatti, il progetto in questione costituisce un programma strategico che è stato valutato dal governo basco nel quadro del piano interistituzionale di promozione economica 2000-2004 e dell'accordo interistituzionale concluso ai fini dell'applicazione del piano fra il governo basco e le Diputaciones di Vizcaya, Guipúzcoa e Álava. Il piano costituisce il quadro d'azione di tutte le istituzioni basche in materia di promozione economica. Le autorità spagnole spiegano che, in quel momento, avevano deciso di non notificare alla Commissione il piano in quanto tale, ma di procedere a singole notificazioni.

(51) Per guanto riguarda gli effetti del progetto sullo sviluppo regionale, le autorità spagnole sostengono che l'industria della regione si è concentrata tradizionalmente su settori quali l'industria mineraria, la siderurgia, la cantieristica e i beni strumentali. Le successive crisi attraversate da tali settori hanno colpito profondamente la regione. Questo ha favorito l'adozione di una politica industriale intesa a promuovere i cambiamenti strutturali. Il piano di promozione economica 2000-2004 propone un modello di competitività volto alla creazione di imprese nella regione con un potenziale di domanda più esigente in modo da fungere da motore di sviluppo, promuovere l'attività economica di settori considerati strategici e prioritari, sviluppare la capacità di innovazione delle imprese della regione e favorirne l'internazionalizzazione. Si tratta di una politica che non è caratterizzata da un orientamento settoriale, bensì da un orientamento di sviluppo regionale. L'accordo interistituzionale prevede la possibilità di sostenere progetti scientifici adeguati a detti obiettivi in funzione di alcuni criteri quantitativi e qualitativi che misurino il loro potenziale contributo allo sviluppo regionale, indipendentemente dal settore d'azione. Le autorità spagnole ritengono che il progetto presentato da ITP risponda perfettamente a questi obiettivi.

(52) D'altro canto, le autorità spagnole ritengono che il progetto presentato da ITP possa avere importanti ripercussioni sullo sviluppo della regione. Secondo le autorità spagnole, che si basano su un modello matematico sviluppato dall'Università di Deusto (Facoltà di Scienze economiche ed aziendali) in funzione di matrici di input-output, il progetto può avere effetti economici complessivi pari a 101 792 milioni di ESP a fronte di un livello di attività di 39 096 milioni di ESP. In termini di valore aggiunto lordo, l'effetto sarà di 52 100 milioni di ESP a fronte di un valore aggiunto lordo di attività di 28 400 milioni di ESP e un'attività addizionale di 16 821 milioni di ESP. Quanto all'occupazione, l'effetto complessivo sarà di 5 239 posti di lavoro in totale per un organico aziendale di 1 424 dipendenti.

(53) Infine, il presente progetto implicherà, secondo le autorità spagnole, un volume di investimenti, che dovrà

essere subappaltato nella regione, di 1 450 milioni di ESP e una percentuale di subfornitura nella regione del 30 %. Si prevede anche di incrementare del 40 % il numero dei fornitori locali. Le autorità spagnole fanno inoltre presente che il progetto contribuirà a consolidare un gruppo industriale che punta su prodotti ad alto valore aggiunto e a forte componente tecnologica per rafforzare la competitività delle imprese che operano nell'ambito della subfornitura aeronautica e per incrementare la ricerca aeronautica nel Paese Basco. Inoltre, va sottolineata la lunga tradizione di collaborazione esistente fra l'ITP e la Escuela de Ingenieros de Bilbao (Scuola di ingegneria) o il Politecnico di Mondragón al fine di sviluppare profili professionali in grado di rispondere alle esigenze del settore. Le autorità spagnole sperano, infine, che il sito di Zamudio si trasformi in un polo d'attrazione di industrie di punta.

La giustificazione della voce «attrezzature» fra i costi ammissibili del progetto di investimento

(54) Per quanto riguarda la voce «attrezzature», le autorità spagnole spiegano che si tratta di attrezzature di produzione, collegate al processo di produzione del sito di Zamudio, concernenti utensili di meccanica (ghiere, posizionatori, sagome, elementi per indurimento, ovvero elementi per il trattamento dei componenti e per l'interazione fra componenti e utensili), utensili di laminatura e saldatura (da taglio e rifinitura, di montaggio per insiemi saldati, e così via). Tali attrezzature hanno un costo elevato, tenuto conto del numero di regolazioni e di meccanismi e degli strumenti di ispezione e verifica che implicano (elementi normali, sagome e sonde per facilitare il processo di ispezione del prototipo e dei prodotti di serie). Le attrezzature sono progettate per i macchinari che dovranno essere installati a Zamudio e riguardano nuovi investimenti. Le spese sono ripartite come illustrato nella tabella seguente:

(in milioni di ESP)

	2000	2001	2002	Totale
Strumenti meccanici	150	327	215	692
Laminatura e saldatura	85	97	93	275
Verifica	25	43	27	95
Totale Utensili	260	467	335	1 062

Sulla questione affrontata nell'estensione del procedimento

(55) Le autorità spagnole hanno dimostrato che gli aiuti descritti al considerando 29 erano stati restituiti interamente dal beneficiario alla data dell'adozione della decisione di estendere il procedimento. L'importo restituito era comprensivo degli interessi risultanti dall'applicazione del tasso raccomandato dalla Commissione, calcolati su base composta.

6. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

Osservazioni presentate da SYTEMEL

(56) Il sindacato dei costruttori di turbine e di materiali energetici pesanti (SYTEMEL) ha voluto attirare l'attenzione della Commissione sul seguente aspetto regionale: poiché il dipartimento francese dei Pirenei atlantici ospita diversi centri industriali di costruzione o subfornitura per il gruppo TURBOMECA (costruttore di turbine a combustione per applicazioni aeronautiche ed anche per uso navale o terrestre), la distorsione della concorrenza provocata da un possibile sostegno del governo basco rafforza l'effetto già negativo sulla mobilità dei ricercatori e dei collaboratori dovuto alla vicinanza geografica dei luoghi. Favorire pubblicamente un nuovo polo di R&S nel settore delle turbine a combustione ed intervenire in modo anomalo sulle condizioni naturali della concorrenza tra fabbricanti sono due elementi che pregiudicano la capacità di attrazione della regione transpireneica e il buon assetto del territorio europeo.

Osservazioni presentate da Pratt & Whitney

(57) In primo luogo, per quanto riguarda l'intensità dell'aiuto, Pratt & Whitney ritiene che tale aiuto debba essere esaminato congiuntamente con l'aiuto di Stato concesso in precedenza a Rolls-Royce per il motore TRENT 500 e per altre attività di sviluppo correlate allo stesso, tenendo conto del fatto che Rolls-Royce è l'unico socio privato di ITP. Al riguardo, è necessario considerare che il motore TRENT 500 è un prodotto derivato e non già un motore nuovo, che incorpora tecnologie provenienti dai motori TRENT 700, TRENT 800 e TRENT 8104, il che comporta una riduzione dei costi e dei rischi tecnologici. Alla luce di ciò, Pratt & Whitney ritiene che il costo dello sviluppo del motore TRENT 500 debba rappresentare solo dal 30 % al 40 % del costo di un motore completamente nuovo. Ai fini della determinazione dei costi ammissibili, quindi, è necessario tenere conto di questo aspetto. Il motore TRENT 500 ha già beneficiato di un aiuto di Stato concesso dal Regno Unito nel 1998 che, ad avviso di Pratt & Whitney, deve basarsi sul fatto che Rolls-Royce si assumerà la totalità dei costi di sviluppo. Orbene, il trasferimento di una parte dei rischi verso altri soci, quali ITP, rappresenta un aumento effettivo dell'intensità dell'aiuto già concesso, nonché uno raddoppiamento dell'aiuto, dato che tali partner ottengono di per sé altri aiuti pubblici. L'aiuto può addirittura essere triplicato nella misura in cui la richiesta di aiuti presentata da Rolls-Royce nel 2001 per i motori TRENT 600 e TRENT 900 include, secondo Pratt & Whitney, programmi di sviluppo di motori e tecnologie già sovven-

zionati con l'aiuto del 1997. Pratt & Whitney osserva, d'altro canto, che il contributo di Rolls-Royce alle attività di R&S è anormalmente basso se paragonato ai livelli registrati in Pratt & Whitney e in altri concorrenti.

(58) Pratt & Whitney ritiene inoltre che l'aiuto concernente la turbina a forte spinta non abbia un effetto di incentivazione in quanto la richiesta di aiuti è retroattiva, poiché i costi di sviluppo precompetitivo sono già stati sostenuti. Il programma TRENT 500 ha superato da tempo la fase del lancio ed è già stato certificato dalle autorità competenti. Pratt & Whitney condivide i dubbi espressi dalla Commissione secondo cui il progetto ha già raggiunto un grado molto elevato di maturità. Pratt & Whitney osserva che il periodo previsto dall'aiuto (1999-2002) è successivo all'annuncio formale diffuso da Airbus nel giugno 1997 di scegliere il TRENT 500 come motore unico per l'A340-500/600. La prima prova del suddetto motore è stata realizzata nel maggio 1999 e la certificazione ha avuto luogo nel dicembre 2000. Fino ad ora, sono stati ordinati 88 A340-500/600 dotati del motore TRENT 500, la maggior parte dei quali prima del 1999.

(59) Pratt & Whitney condivide i dubbi espressi dalla Commissione sulla natura di attività di sviluppo precompetitive, conformemente alla disciplina R&S, delle attività di test motori, certificazione e post-certificazione. Al riguardo, Pratt & Whitney spiega che, in base alla propria esperienza, i grandi progetti di sviluppo dei motori per aerei seguono quattro fasi:

— La fase di progettazione, durante la quale si analizzano nuovamente le richieste del mercato, la strategia commerciale e la disponibilità di tecnologia. Si realizzano studi di progettazione in collaborazione con il costruttore dell'aereo al fine di determinare le esigenze in termini di potenza, prestazioni, peso, livello di rumore, emissioni, problemi di installazione, e così via. Si testano le tecnologie attraverso analisi e collaudi dei motori e delle attrezzature al fine di minimizzare i rischi tecnici. Tale fase può durare molto tempo. Può essere considerata «precompetitiva», ma i costi sono relativamente bassi, ovvero circa il 4 % del bilancio totale del programma.

— La fase di lancio, durante la quale si progetta la produzione di un modello di motore nuovo o derivato. Si eseguono prove delle attrezzature e dei componenti e si ordinano le attrezzature con molto anticipo, tenendo conto della configurazione della produzione prevista. Al termine della fase, si decide in via definitiva una parte sostanziale della configurazione e delle tecnologie del motore. Il costruttore del motore conclude gli accordi commerciali con i clienti, che specificano il calendario di certificazione e fornitura, il prezzo, le prestazioni e le condizioni tecniche del motore. Tale fase dura quasi un anno e rappresenta circa il 9 % del costo totale dello sviluppo del programma. Pratt & Whitney considera che anche questa fase rientri nelle attività di sviluppo precompetitive in conformità della disciplina R&S, dal momento che fino al termine della fase non si sa se il motore potrà o meno essere commercializzato. Tuttavia, dopo questa fase, il programma prosegue solo se il costruttore del motore ha già ottenuto un numero di ordini sufficiente. Pertanto, le fasi successive non possono più considerarsi come attività precompetitive.

— La fase di certificazione, finalizzata a stabilire che il prodotto è conforme alle specifiche ed è sufficientemente sicuro ed affidabile per potere funzionare. Di solito, in questa fase, non vengono inserite tecnologie nuove o non testate dato che ciò è difficile, rischioso e costoso. La fase in questione può essere a sua volta suddivisa in due sottofasi: la fase precedente e quella successiva al «primo motore di prova» (PMP), che è il primo prototipo del motore da commercializzare. Nel corso della produzione del PMP, viene completata la progettazione di tutti i componenti del motore. Il PMP è costruito abitualmente «a mano», vale a dire al di fuori del processo di produzione e con utensili temporanei. La fase che precede il PMP dura quasi un anno dalla fase di lancio e rappresenta circa il 9 % del costo totale del programma. Una volta costruito il PMP, è necessario superare tutte le prove stabilite per dimostrare che il motore soddisfa le condizioni minime di sicurezza e di funzionamento. Tutti i motori utilizzati nelle prove sono costruiti seguendo la progettazione del modello oggetto della certificazione. Questo periodo dura quasi due anni e rappresenta circa il 55 % del totale dei costi. Una parte considerevole di tali costi riguarda la costruzione dei motori utilizzati nelle prove. Sono sufficienti cinque unità se si tratta di certificare un motore derivato, mentre normalmente sono necessarie dieci unità, ed anche più, nel caso di un motore nuovo. Tali unità vengono costruite secondo i metodi della produzione commerciale. Sono testate in condizioni estreme, il che rende impossibile la loro revisione e vendita alle compagnie aeree. Di solito, quindi, sono utilizzate per altre attività di sviluppo o in programmi intesi al miglioramento del motore, successivi alla certificazione. Pratt & Whitney condivide pertanto il parere della Commissione e ritiene che i costi non corrispondenti alla fase di certificazione riguardino un pro-

dotto suscettibile di essere utilizzato a fini commerciali e che, in realtà, è già sfruttato al termine della fase di lancio.

— La fase delle prove di volo e di certificazione dell'aereo, che è la fase finale in cui i motori vengono installati nell'aereo in base alla configurazione certificata. Gli aerei devono superare una serie di prove in volo con i motori certificati al fine di dimostrare che la combinazione aereo/motore risponde ai requisiti di aeronavigabilità, rendimento e funzionamento. Alla fine delle prove, i motori vengono revisionati e venduti normalmente. Al pari della Commissione, Pratt & Whitney ritiene che le attività corrispondenti a questa fase non siano attività di sviluppo precompetitive in conformità della disciplina R&S.

(60) Infine, per quanto riguarda l'ammissibilità dei costi, Pratt & Whitney condivide i dubbi espressi dalla Commissione sul progetto di turbina a bassa spinta, secondo cui le attività di sostegno alla fabbricazione, di fabbricazione di attrezzature e di sostegno logistico integrato non sono attività di sviluppo precompetitive ai sensi della disciplina R&S. Infatti, il sostegno alla fabbricazione fa parte della politica commerciale dell'impresa e non costituisce un'attività di ricerca e sviluppo; la fabbricazione di attrezzature consiste nella preparazione dei macchinari necessari alla costruzione dei prototipi, e tali macchinari possono essere riutilizzati in un momento successivo, almeno in parte, per fabbricare motori normali. Il sostegno logistico integrato consiste nell'elaborazione di istruzioni di fabbricazione, di manuali e procedure tecniche per la manutenzione dei motori e delle sue versioni commerciali e non vi apportano alcuna novità, modifica o miglioramento. I medesimi dubbi riguardano anche il progetto di turbina a forte spinta.

Osservazioni presentate dal beneficiario

(61) Il beneficiario degli aiuti ha presentato osservazioni solo in merito alla decisione di estensione del procedimento. Tali osservazioni concordano con quelle trasmesse dalle autorità spagnole, che indicano la restituzione totale da parte di ITP, fin dalla data della decisione di estendere il procedimento, degli aiuti illegali e incompatibili menzionati al considerando 29, comprensivi degli interessi calcolati su base composta, utilizzando i tassi raccomandati dalla Commissione.

7. COMMENTI DELLE AUTORITÀ SPAGNOLE ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DAI TERZI INTERESSATI

Commenti alle osservazioni presentate da SYTEMEL

(62) Secondo le autorità spagnole, e in contrasto con quanto sostenuto da SYTEMEL, il progetto non avrà ripercussioni sulla rete di centri di produzione e subfornitori che lavora abitualmente per TURBOMECA, né causerà la mobilità dei ricercatori verso il Paese Basco. ITP, infatti, in qualità di fornitore di sottosistemi e di partner di rischio in programmi di sviluppo di motori, non è in concorrenza con i centri di produzione piccoli o medi. Al contrario, crea lavoro per questo tipo di costruttori dato che non possiede impianti per la produzione di tutti gli elementi che compongono una turbina. Al riguardo, ITP pensa di mantenere una quota del 15 % di subfornitura. In tali circostanze, la vicinanza geografica dei costruttori rappresentati da SYTEMEL comporta un vantaggio rispetto ad altri potenziali fornitori situati nel Regno Unito, in Germania o anche nel centro e nel sud della Spagna. Si può quindi affermare che i fornitori di sottosistemi creano più lavoro di quanto non ne sottraggano. Taluni aspetti possono provarlo: ITP non ha ricevuto nemmeno un ordine di subfornitura da parte delle industrie ubicate nella zona e, anzi, ha evaso più ordini di produzione nel sud della Francia. A titolo d'esempio, ITP ha appaltato in un solo anno dischi di turbine ad un'impresa francese per un valore di 17,2 milioni di EUR, mentre la sovvenzione attesa è di 7 milioni di EUR. Inoltre, un'impresa giapponese era solita fornire tali pezzi.

(63) Diversamente da quanto sostenuto da SYTEMEL, le autorità spagnole ritengono che la vicinanza geografica costituisca un vantaggio e che la mobilità dei ricercatori e dei collaboratori vada invece promossa, come del resto ha fatto l'Unione europea con il Sesto programma quadro, al fine di sviluppare l'industria europea. Al riguardo, ITP e il governo basco collaborano nell'iniziativa INTERREG al fine di sviluppare relazioni tecnologiche e commerciali fra le regioni del Paese Basco e l'Aquitania.

Commenti alle osservazioni presentate da Pratt & Whitney

(64) Per quanto riguarda le argomentazioni relative all'intensità dell'aiuto, vale a dire il legame con gli aiuti ricevuti da Rolls-Royce a favore del progetto TRENT 500, le autorità spagnole ritengono che tali argomentazioni siano basate su un presupposto errato secondo cui Rolls-Royce è l'unico azionista privato di ITP e il resto delle azioni è detenuto dallo Stato o ad enti territoriali. Orbene, ITP è un'impresa a maggioranza privata, il cui unico azionista pubblico è SEPI, che detiene il 26,65 % del capitale. Il resto appartiene alle società private SENER (26,65 %) e Rolls-Royce (46,7 %). Pertanto, tenuto conto della sua natura di impresa privata, gli aiuti pubblici ricevuti da ITP in Spagna sono indipendenti da quelli concessi dal Regno Unito ad un'impresa britannica. Infatti, gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo previsti a favore di ITP corrispondono ad investimenti in capitale, ingegneria e materiali di sviluppo reali, per i quali non sono stati ricevuti altri aiuti di Stato. D'altro canto, le

condizioni di accesso di ITP quale partner di rischio sono state le normali condizioni di mercato, senza alcun premio o trattamento di favore da parte di Rolls-Royce. Non vi è alcuna duplicazione di attività né sovrapposizione di aiuti provenienti dal Regno Unito. Per quanto riguarda il fatto che Pratt & Whitney consideri il TRENT 500 come un motore derivato, le autorità spagnole fanno presente che persino lo sviluppo di un nuovo motore si basa su conoscenze aggiuntive rispetto ai motori precedenti. Tale principio, applicabile a tutti i costruttori, ha consentito loro di ridurre significativamente i costi di sviluppo. In ogni caso, è necessario valutare l'aiuto in relazione ai costi di sviluppo reali, e non ai costi che si sosterrebbero se il motore fosse completamente nuovo. Le autorità spagnole ricordano che l'aiuto è un incentivo affinché ITP possa entrare in un nuovo settore di attività e che ITP non ha, quindi, l'esperienza che vantano altre imprese. Quanto al grado di innovazione della turbina, le autorità spagnole affermano che la progettazione e la tecnologia utilizzate sono completamente nuove rispetto ad altre turbine a bassa pressione di Rolls-Royce o di qualsiasi altro costruttore. Le autorità spagnole ribadiscono che l'aiuto a favore di ITP riguarda costi che l'impresa ha realmente sostenuto, senza che essi siano stati ridotti in alcun modo grazie ad aiuti di Stato provenienti dal Regno Unito. Infine, le autorità spagnole ritengono che non spetti a loro pronunciarsi sui criteri contabili utilizzati da Rolls-Royce e ricordano che quest'ultima e ITP sono due imprese completamente differenti.

(65) Per quanto riguarda l'effetto di incentivazione, le autorità spagnole ritengono che Pratt & Whitney giunga alla conclusione dell'assenza di rischio tecnico e commerciale dato che la certificazione del motore TRENT 500 ha avuto luogo nel dicembre 2000 e Pratt & Whitney aveva cessato le attività di R&S prima dell'annuncio della certificazione del motore. Orbene, le autorità spagnole ritengono che molte di dette attività si sovrappongano, in particolare se si tiene conto dei diversi livelli: motore, sistema e sottosistema. Inoltre, considerano che numerosi annunci vengono diffusi artificiosamente al fine di proteggere il programma del cliente e mantenere l'immagine commerciale del progetto. Le autorità spagnole segnalano che la norma della turbina certificata nel dicembre 2000 non soddisfaceva le condizioni richieste e che il motore, in realtà, è stato certificato come turbina a bassa pressione con una norma di base, al fine di non bloccare il programma di sviluppo dell'aereo su cui deve essere montata. Fra detta norma e quella successiva sono state sviluppate e provate modifiche inedite coincidenti all'evoluzione della tecnologia. Tali modifiche sono il risultato parziale di piani di R&S paralleli e mostrano fino a che punto il rischio tecnologico sia presente e possa influire economicamente su una piccola impresa come ITP. Le autorità spagnole evidenziano che il ritardo previsto nel piano, dovuto alla progettazione della seconda configurazione, ha provocato un rallentamento delle attività di sviluppo precompetitive e che, sebbene la notificazione alla Commissione abbia avuto luogo mentre il progetto si trovava in una fase avanzata, non può dedursi da ciò che l'aiuto sia meno necessario. Infine, le autorità spagnole ritengono che l'esistenza di richieste o di dichiarazioni di intenzioni di acquisto non sottrae dal rischio di inosservanza delle prescrizioni tecniche, dato che le richieste non solo non costituiscono un finanziamento anticipato, ma comportano sempre pesanti penalizzazioni in caso di inadempimento.

(66) Per quanto riguarda le attività di sviluppo precompetitive, le autorità spagnole ritengono che il modello dei progetti di definizione di motori esposto da Pratt & Whitney non sia necessariamente l'unico modello possibile e che altri COM possano scegliere modelli diversi che non devono obbligatoriamente coincidere con questo. In ogni caso, secondo le autorità spagnole, è possibile tracciare talune differenze importanti fra i metodi seguiti da un COM come Pratt & Whitney e quelli di un'impresa come ITP. La percentuale delle attività di sviluppo precompetitive è di gran lunga maggiore in un fornitore di sottosistemi che in un COM, dato che il primo non svolge attività di commercializzazione, certificazione o vendita di motori, bensì attività tecniche. D'altro canto, la disponibilità della tecnologia esistente (precedenti) è diversa in un'impresa tradizionalmente presente nel mercato, come è il caso di Pratt & Whitney, rispetto ad un'impresa di dimensioni medie attiva nel mercato da solo dodici anni, come ITP. Ad esempio, un COM può considerare una turbina a bassa pressione come un sottoprodotto della turbina a forte pressione, mentre per ITP, fornitore di turbine a bassa pressione, non esiste alcun riferimento con la tecnologia di una turbina a forte pressione né di altre turbine precedenti e, quindi, il contenuto tecnologico netto di tali attività è proporzionalmente maggiore rispetto ad un COM. Infine, le autorità spagnole ritengono che le attività in merito alle quali la Commissione ha espresso dubbi costituiscano di certo per ITP attività di sviluppo precompetitive, dato che corrispondono al primo sviluppo di talune metodologie e alcuni processi.

(67) Infine, per quanto riguarda l'ammissibilità dei costi, le autorità spagnole ritengono che la Commissione avesse ottenuto tutte le informazioni necessarie per pronunciarsi sul punto in questione e, in particolare, sul contenuto concreto di ciascuna attività. Non disponendo Pratt & Whitney di dette informazioni all'epoca in cui aveva presentato le proprie osservazioni sulle attività di certificazione e post-certificazione, tali osservazioni risultano prive di fondamento.

8. **VALUTAZIONE**

(68) Le misure previste dalle autorità spagnole conferiscono un vantaggio all'impresa beneficiaria, alleviandola di una parte dei costi corrispondenti agli investimenti nonché alle attività di ricerca e sviluppo che l'impresa, in linea di massima, dovrebbe sostenere. Tale vantaggio ha inoltre carattere selettivo rispetto ad altre imprese che vorrebbero realizzare investimenti analoghi o progetti di ricerca e sviluppo analoghi. Può incidere, inoltre, sugli scambi intracomunitari, anche solo per il semplice fatto che i progetti di cui si tratta sono intesi allo sviluppo e alla fabbricazione di prodotti che vengono consegnati a Rolls-Royce e quindi esportati nel Regno Unito e che, d'altro canto, ITP è subfornitrice di varie imprese europee. Infine, le sovvenzioni o i prestiti a tasso zero sono concessi direttamente dal governo basco, ossia attraverso risorse di Stato. Le misure in causa costituiscono pertanto aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

(69) Come è stato evidenziato al considerando 26 della presente decisione, la Commissione ha espresso dubbi in merito a tale progetto. Nel prosieguo saranno esaminati i problemi che ne derivano, analizzando separatamente, da un lato, il progetto di aiuti alla ricerca e sviluppo e, dall'altro, il progetto di aiuti all'investimento.

A — **Aiuti alla ricerca e sviluppo**

Sulla natura delle attività di sviluppo precompetitive di parti del progetto di ricerca e sviluppo

(70) Innanzitutto, la Commissione osserva che la valutazione alla luce della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo si basa su un approccio concernente i costi ammissibili legati ad investimenti concreti. Il fatto che altri investimenti, pur connessi allo stesso progetto, siano stati oggetto di aiuti di Stato, non può far desumere l'incompatibilità con il trattato del progetto in esame. Lo stesso dicasi, a fortiori, per gli investimenti nell'ambito dell'altro progetto. La Commissione deve quindi respingere le argomentazioni avanzate da Pratt & Whitney sugli aiuti ricevuti dalla società Rolls-Royce nel quadro degli investimenti legati al progetto TRENT 500 nonché ai progetti TRENT 600 e TRENT 900.

(71) Nella sua decisione relativa al caso di aiuti di Stato alla società Rolls Royce per lo sviluppo dei motori TRENT 600 e TRENT 900 ([13]), la Commissione ha classificato le diverse fasi dello sviluppo di un motore per l'aviazione secondo le fasi definite nell'allegato I della disciplina R&S.

(72) In base a tale classificazione, le attività che precedono la certificazione del motore sono attività di R&S, conformemente alla disciplina R&S, la cui distanza dal mercato è pari almeno a quella dell'attività di sviluppo precompetitiva.

(73) La Commissione, nella stessa decisione, ha considerato invece che la certificazione del motore e, a fortiori, le attività successive, erano troppo prossime al mercato per costituire attività di R&S in conformità della disciplina R&S.

(74) La Commissione ritiene di dover adottare nella presente decisione lo stesso approccio che aveva seguito nell'analisi del progetto britannico summenzionato e di non potere accogliere l'impostazione suggerita dalla società Pratt & Whitney. Infatti, detta impostazione limiterebbe la portata della «ricerca e sviluppo» ai soli lavori realizzati in fase preliminare, compreso lo sviluppo del primo prototipo benché non sfruttabile a fini commerciali. Tale approccio sarebbe chiaramente contrario alla logica della disciplina R&S, che prevede esplicitamente l'inclusione della costruzione di tali prototipi nelle attività di ricerca e sviluppo.

(75) Nel caso di specie, si deve inoltre tenere conto del fatto che i lavori intrapresi da ITP hanno l'obiettivo di sviluppare sottoinsiemi del motore e non già il motore completo. Non sono state realizzate attività di certificazione di cui deve tenersi conto per tracciare il limite dei lavori di ITP corrispondenti a R&S in conformità della disciplina R&S. Le attività non corrispondenti devono quindi essere dirette alla certificazione del motore con le turbine sviluppate da ITP nell'ambito del presente progetto e non riguardano eventuali certificazioni precedenti del motore con altre turbine. Tale distinzione è particolarmente importante nel caso del motore TRENT 500 che, per motivi di calendario imposti dal costruttore aeronautico, è stato oggetto di una prima certificazione da parte di Rolls-Royce già nel dicembre 2002, ma con l'applicazione di un'altra turbina che non possedeva tutte le caratteristiche di quella sviluppata da ITP nel progetto in questione. Tale prima certificazione, che non ha alcuna attinenza con il presente progetto, non potrebbe essere utilizzata, come suggerisce Pratt & Whitney, per concludere che qualsiasi attività realizzata nel quadro del presente progetto dopo il dicembre 2000 non costituisce R&S ai sensi della disciplina R&S.

([13]) Decisione della Commissione, del 30.10.2001, nel caso di aiuto di Stato n. 120/01 (GU C 67 del 16.3.2002, pag. 33).

(76) Tenuto conto delle osservazioni che precedono, la Commissione ritiene che i costi correlati alle attività di certificazione della turbina a forte spinta, così come alle attività di post-certificazione destinate alla stessa turbina, non possano essere considerati costi inerenti alla R&S in conformità della disciplina R&S. Il loro importo, pari a 682 560 989 ESP (4 102 274 EUR), va quindi detratto dal totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.

(77) Rispetto ai costi sostenuti per i test motori relativi alla turbina a forte spinta, la Commissione osserva che le autorità spagnole avevano fatto presente che solo alcuni test, ovvero le prove di «fan blade off» e le prove di tipo, rientravano nell'ambito del processo di certificazione. Per i motivi suesposti, tali prove di certificazione non costituiscono attività di R&S ai sensi della disciplina R&S. La Commissione ritiene invece che le altre attività di test debbano essere considerate precedenti alla certificazione del motore con la nuova turbina di ITP, anche quando tali attività abbiano avuto luogo dopo la certificazione del motore nel dicembre 2000 con un'altra turbina dal rendimento inferiore. Tali attività, quindi, sono incluse nella fase dello sviluppo precompetitivo.

(78) Le autorità spagnole hanno sostenuto che la percentuale delle prove di certificazione summenzionate nel totale dei costi sostenuti per i test motori relativi alla turbina a forte spinta era del 15,6 %. La Commissione ritiene pertanto necessario detrarre il 15,6 % del costo totale dell'attività dall'importo dei costi ammissibili. Dal totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole va quindi detratto un importo di 29 577 643 ESP (177 765 EUR).

(79) In relazione al progetto di turbina a bassa spinta, la Commissione aveva espresso dubbi sul fatto di inserire fra i costi ammissibili i costi legati alla fabbricazione, alla fabbricazione di attrezzature e al sostegno logistico integrato. La Commissione riteneva che tali attività fossero destinate alla fabbricazione o alla manutenzione dei motori nella loro fase finale, nella forma in cui sarebbero stati commercializzati.

(80) Per quanto riguarda il sostegno alla fabbricazione, le autorità spagnole hanno affermato che tale attività presentava un elevato livello di innovazione quanto a progettazione e fabbricazione, e presupponeva importanti riflessioni di natura tecnica sulle condizioni di qualità e di capacità del processo di fabbricazione. La Commissione non mette in dubbio detti elementi, ma ritiene che non possano eliminare le sue riserve in merito alla natura di tali attività come attività di R&S.

(81) In primo luogo, il fatto che le attività presentino un elevato grado di innovazione non è sufficiente per concludere che si tratta di attività di R&S in conformità della disciplina R&S. Il punto 2.3 della disciplina indica molto chiaramente che talune attività possono essere considerate innovative senza per questo rientrare nel campo di applicazione della disciplina stessa.

(82) In secondo luogo, l'esistenza di importanti riflessioni tecniche non modifica in alcun modo il fatto che l'attività corrisponde al processo di produzione del motore che verrà commercializzato, come risulta evidente se si tiene conto degli aspetti concernenti la qualità del processo. La definizione delle attività di sviluppo precompetitive di cui al terzo trattino dell'allegato I della disciplina R&S esclude esplicitamente le attività i cui risultati non siano né convertibili né utilizzabili a fini di applicazione industriale o sfruttamento commerciale.

(83) La Commissione ritiene che le attività di sostegno alla fabbricazione della turbina a bassa spinta non siano attività di ricerca e sviluppo a norma della disciplina R&S e che i costi legati a dette attività non possano essere inseriti fra i costi ammissibili conformemente alla stessa disciplina. Il loro importo, ovvero 58 795 002 ESP (353 365 EUR), va quindi detratto dal totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.

(84) Rispetto alle attività di fabbricazione di attrezzature, la Commissione osserva che le autorità spagnole hanno fatto presente che, contrariamente alla pratica abituale in progetti di questo tipo, le attrezzature utilizzate per le attività di sviluppo non potranno essere riutilizzate ai fini dell'industrializzazione del prodotto finale, né potranno essere convertite a tal fine a causa dell'incidenza sull'aspetto «low cost» del processo di fabbricazione finale, che è incompatibile con l'impiego di attrezzature simili a quelle utilizzate in un contesto di ricerca e sviluppo.

(85) La Commissione perviene quindi alla conclusione che le attività di fabbricazione di attrezzature per la turbina a bassa spinta possono essere considerate attività di sviluppo precompetitive ai sensi della disciplina R&S e che i costi corrispondenti a tale aspetto possono essere inseriti fra i costi del progetto ammissibili.

(86) In relazione alle attività di sostegno logistico integrato, le autorità spagnole hanno affermato che la stesura di manuali tecnici costituiva una nuova attività per l'impresa che richiedeva, pertanto, un considerevole sforzo di innovazione e di sviluppo di metodi e di strumenti. Le altre attività, inerenti all'affidabilità e alla manutenzione del motore, sarebbero attività di progettazione-sviluppo, realizzate in concorrenza con la progettazione del motore.

(87) La Commissione ritiene che il fatto che l'impresa elabori per la prima volta manuali tecnici di questo tipo e debba sviluppare una serie di strumenti a tal fine non consente di concludere che la stesura di detti manuali è un'attività di R&S in conformità della disciplina R&S. In particolare, è chiaro che tali manuali tecnici possono servire soltanto a descrivere la versione finale del prodotto. Indipendentemente dal loro grado di raffinatezza e di innovazione dei manuali, queste documentazioni avranno un uso commerciale diretto, dato che saranno utilizzati dagli acquirenti dei motori.

(88) Quanto alle attività inerenti all'affidabilità e alla manutenzione del motore, la Commissione ritiene che il fatto che esse siano realizzate parallelamente allo sviluppo del motore e che utilizzino come input i risultati di detto sviluppo consente solo di concludere che esse si riferiscono esclusivamente a quel motore in particolare e non che fanno parte del processo di ricerca. Ad ogni modo, la Commissione osserva che anche in questo caso si tratta di attività dirette per definizione interamente allo stadio finale del prodotto commercializzato, per quanto riguarda la manutenzione, e in misura considerevole per quanto riguarda l'affidabilità.

(89) Poiché tutte le attività di sostegno logistico integrato sono destinate in misura significativa al prodotto finale commercializzato, la Commissione ritiene che i costi vincolati a queste attività non siano ammissibili, conformemente alla disciplina R&S. Il loro importo, pari a 60 285 198 ESP (362 321 EUR), deve quindi essere detratto dal totale dei costi ammissibili notificati dalle autorità spagnole.

(90) Alla luce delle considerazioni suesposte, l'importo complessivo dei costi ammissibili deve essere ridotto a 9 590 857 185 ESP, ovvero 57 642 213 EUR.

Sull'ammissibilità dei costi corrispondenti alla categoria delle spese generali addizionali e ad altri costi d'esercizio

(91) La Commissione osserva che i «costi che contribuiscono allo sviluppo dei programmi», secondo la descrizione riportata nella notificazione, non vanno considerati alla stregua di spese generali addizionali o di altri costi d'esercizio, ai sensi del quarto e quinto trattino dell'allegato II della disciplina R&S.

(92) Detti costi corrispondono realmente ai costi sostenuti dal subfornitore ITP per l'integrazione nei motori completi degli elementi che esso costruisce. La partecipazione dei subfornitori ai costi di integrazione dei propri elementi nel sistema globale durante la fase di ricerca e sviluppo è una pratica corrente. Assume spesso la forma di collaborazione sotto forma di partenariato di rischio (risk partnership) nell'ambito del quale il subfornitore, oltre a concedere un diritto di ingresso nel programma, deve assumersi una parte dello sviluppo e dell'industrializzazione del motore (generalmente il proprio sottoinsieme e l'integrazione del sottoinsieme nel sistema).

(93) In tal caso, la partecipazione prevede costi quali l'assistenza fornita da ITP alle prove di integrazione dei suoi sottoinsiemi nei motori completi, che la Commissione considera ammissibili ai sensi dell'allegato II della disciplina R&S se utilizzati per attività realizzate direttamente soltanto dall'impresa beneficiaria degli aiuti, o quando siano i subfornitori a realizzare tali attività.

(94) La Commissione ritiene che il fatto che il settore aeronautico preveda metodi di collaborazione particolari fra imprese, quali il partenariato di rischio, non possa avere conseguenze sulla natura di costo ammissibile, in conformità dell'allegato II della disciplina R&S.

(95) La Commissione ritiene pertanto che siano stati fugati i dubbi sull'ammissibilità dei costi corrispondenti alla categoria delle spese generali addizionali e ad altri costi d'esercizio.

Sull'effetto di incentivazione dell'aspetto dell'aiuto relativo alla ricerca e allo sviluppo

(96) La Commissione rileva, in primo luogo, che il rischio tecnologico associato al progetto è relativamente limitato, perlomeno per quanto riguarda l'elevato grado di rischio tecnologico medio tipico del settore aeronautico. In particolare, dall'analisi delle informazioni trasmesse dalle autorità spagnole mette in evidenza che gli ingegneri di ITP hanno potuto beneficiare di un'assistenza tecnica importante da parte della società britannica Rolls-Royce, leader europeo del settore, attiva in progetti di sviluppo di motori di tecnologia avanzatissima.

(97) La Commissione rileva tuttavia che le autorità spagnole hanno presentato dati che dimostravano un importante effetto quantitativo dell'aiuto sulle attività di R&S dell'impresa. In particolare, fra il 1998 e il 2000, ovvero fra la situazione precedente l'inizio del progetto e la situazione nel momento culminante della sua realizzazione, l'importo annuo del fatturato dell'impresa destinato alla R&S è passato da 152 milioni di ESP a 222 milioni di EUR. In termini relativi, tale importo, rispetto al fatturato totale dell'impresa, è passato dal 19 % al 34 % nello stesso periodo. Inoltre, fra il 1998 e il 2001 l'impresa ha assunto 50 tecnici ed ingegneri.

(98) La Commissione osserva al riguardo che non si può tenere conto dell'analisi dei dati forniti da Pratt & Whit-

ney in materia, in quanto tali dati si riferiscono alla società Rolls-Royce e non alla società beneficiaria dell'aiuto.

(99) Analogamente, i dati relativi alle vendite e alle prevendite di motori TRENT 500 forniti da Pratt & Whitney non possono essere presi in considerazione per qualificare l'effetto di incentivazione. Infatti, tali dati non distinguono i motori che incorporano diversi tipi di turbine a bassa spinta e, quindi, non chiariscono se talune vendite riguardano la nuova turbina a forte spinta sviluppata da ITP nel progetto in causa.

(100) La Commissione rileva inoltre che l'aiuto ha favorito, come spiegato in precedenza, un'importante cooperazione transfrontaliera fra la società beneficiaria e la società britannica Rolls-Royce, in particolare riguardo al motore TRENT 500 dell'ultima impresa, al cui sviluppo ITP ha partecipato in qualità di partner di rischio (risk partner).

(101) Infine, la Commissione osserva che la società aveva presentato una richiesta di aiuti alle autorità locali prima del lancio del programma.

(102) Tenuto conto delle considerazioni suesposte, la Commissione ritiene che, nella fattispecie, in particolare a motivo del settore di cui trattasi, si possa considerare che l'aiuto ha un effetto di incentivazione ai sensi del punto 6 della disciplina R&S.

Conclusione sull'aspetto dell'aiuto relativo alla ricerca e allo sviluppo

(103) Tenuto conto delle considerazioni suesposte, la Commissione ritiene che una parte delle attività notificate dalle autorità spagnole possa essere oggetto di aiuti compatibili con le condizioni stabilite nella disciplina R&S. Tale parte corrisponde a costi ammissibili per un importo di 9 590 857 185 ESP, ovvero 57 642 213 EUR, inerenti ad attività di sviluppo precompetitive conformemente all'allegato I della disciplina stessa.

(104) L'intensità massima autorizzata dell'aiuto è del 25 %, ai sensi del punto 5.5 della disciplina R&S, cui può aggiungersi una maggiorazione di 5 punti percentuali in applicazione del paragrafo 2 del punto 5.10.2 della disciplina R&S, dato che il sito di Zamudio è ubicato in una zona di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

(105) La Commissione ritiene quindi che gli aiuti corrispondenti a questo aspetto dell'aiuto possano essere autorizzati in applicazione della disciplina R&S, a condizione che l'equivalente sovvenzione lordo non superi il 30 % di 57 642 213 EUR, ovvero 17 292 664 EUR. Le autorità spagnole hanno d'altro canto espresso il loro accordo in merito a tale conclusione.

(106) La Commissione osserva al riguardo che l'equivalente sovvenzione lordo dell'aiuto dovrà essere calcolato utilizzando il tasso di riferimento e di attualizzazione che essa pubblica, maggiorato di 400 punti base, dal momento che il prestito concesso dallo Stato non è oggetto di alcuna garanzia ([14]). Ai fini del calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo, le autorità spagnole potranno avvalersi dell'allegato I degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ([15]).

(107) Infine, per quanto riguarda le argomentazioni avanzate da SYTEMEL, secondo cui la distorsione della concorrenza provocata da un possibile sostegno governativo basco rafforzerebbe l'effetto già negativo della prossimità geografica dei luoghi sulla mobilità dei ricercatori e dei collaboratori, la Commissione considera che l'aumento della mobilità fra ricercatori costituisce anzi un elemento positivo che deve essere promosso nella Comunità.

B — **Aiuti all'investimento**

Sulla giustificazione del progetto sotto il profilo dello sviluppo regionale

(108) Come specificato nella decisione di avvio del procedimento d'indagine formale, la Commissione ha osservato che il progetto di aiuti all'investimento non si inserisce in un regime di aiuti approvato e che pertanto può essere considerato un aiuto ad hoc. Le autorità spagnole non hanno contestato detta conclusione. La Commissione è quindi obbligata a verificare, ai sensi del punto 2, secondo comma, degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale summenzionati, che i vantaggi derivanti alla regione compensino la distorsione della concorrenza che può derivare dall'aiuto ad hoc. La Commissione ricorda inoltre che il Paese Basco è una regione ammissibile nella sua totalità agli aiuti regionali, in conformità dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, e che il limite massimo degli aiuti regionali a favore della regione è, in base alla carta degli aiuti a finalità regionale per la Spagna, del 20 % ESN.

(109) A questo proposito, la Commissione osserva che l'aiuto, sebbene concesso al di fuori del quadro di un regime di aiuti previamente autorizzato dalla Commissione, si inserisce nell'ambito del piano interistituzionale di pro-

([14]) Cfr., al riguardo, la comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione e, in particolare, il paragrafo 6, primo trattino (GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3).

([15]) GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

mozione economica 2000-2004 e dell'accordo interistituzionale concluso fra il governo basco e le Diputaciones de Vizcaya, Guipúzcoa e Alava. Tale accordo costituisce, come spiegato dalle autorità spagnole, il quadro di azione per tutte le istituzioni basche in materia di progresso economico. Il piano comporta un programma nel cui ambito è stato scelto il progetto di riferimento. La Commissione ha accertato che gli aiuti erogati nel quadro di detto programma sono oggetto di concorsi annuali e vengono concessi previa convocazione e selezione secondo criteri oggettivi. Ne consegue che l'aiuto all'investimento in questione va considerato come aiuto isolato a vantaggio di un'impresa, ma concesso, pur tuttavia, in un contesto legislativo globale concreto in materia di progresso regionale.

(110) D'altro canto, la Commissione ritiene che l'aiuto all'investimento possa contribuire effettivamente allo sviluppo economico della regione. Osserva infatti che, in conformità dei dati trasmessi dalle autorità spagnole, il progetto avrà un effetto considerevole in termini di valore aggiunto lordo e di creazione di occupazione. In particolare, va rilevato al riguardo che il progetto di cui trattasi implica in detta regione una percentuale di subfornitura relativamente elevata (30 % nel 2002).

(111) La Commissione ritiene altresì che l'aiuto possa essere considerato proporzionato, tenuto conto del fatto che la relativa intensità è di gran lunga inferiore rispetto al limite massimo applicabile per gli aiuti a finalità regionale. La Commissione ricorda inoltre che il beneficiario dell'aiuto apporta più del 25 % del finanziamento del progetto, che la richiesta di aiuto è stata presentata prima dell'inizio dell'esecuzione del progetto e che l'aiuto è condizionato al mantenimento degli investimenti per un periodo minimo di cinque anni. Sono quindi rispettate le condizioni di cui al primo e terzo comma del punto 4.2, nonché al punto 4.10 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale summenzionati. D'altro canto, l'aiuto è condizionato altresì alla creazione netta di posti di lavoro da parte di ITP ([16]).

(112) Infine, quanto alle osservazioni presentate da SYTEMEL nel quadro del presente procedimento, la Commissione rileva che l'obiettivo degli aiuti a finalità regionale è proprio quello di compensare gli svantaggi o i ritardi di sviluppo di cui soffrono le regioni colpite e che essa tiene conto dell'ampiezza di tali vantaggi già al momento dell'elaborazione delle carte nazionali degli aiuti a finalità regionale. Per quanto riguarda il presente progetto di aiuti, occorre tener conto del fatto che, da un lato, l'intensità dell'aiuto è molto inferiore a quanto autorizzato in applicazione della carta degli aiuti a finalità regionale per la Spagna e, dall'altro, che i timori espressi da SYTEMEL in merito agli effetti del progetto sulle attività delle imprese situate in Francia non sono fondati, nella misura in cui, secondo quanto hanno segnalato le autorità spagnole, ITP ha aumentato il numero di ordini presso le imprese francesi. La Commissione ritiene quindi che l'aiuto all'investimento a favore di ITP non alteri le condizioni degli scambi intracomunitari in misura contraria all'interesse comune.

(113) La Commissione giunge pertanto alla conclusione che, riguardo a questo punto, sono stati fugati i dubbi che essa aveva espresso nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale in merito alla giustificazione del progetto sotto il profilo dello sviluppo regionale.

Sulla giustificazione della voce «attrezzature» fra i costi ammissibili del progetto di investimento

(114) La Commissione, tenuto conto delle spiegazioni fornite dalle autorità spagnole, osserva che la voce «attrezzature», prevista nel progetto in causa, corrisponde ad elementi accessori al processo di produzione, studiati per i macchinari che dovranno essere installati nel sito di Zamudio. Inoltre, le autorità spagnole hanno precisato che tali elementi fanno parte dell'attivo immobilizzato dell'impresa e per questo motivo figurano nel bilancio. Tali elementi possono essere considerati corrispondenti alla categoria «impianti» prevista al punto 4.5 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale summenzionati.

(115) La Commissione conclude pertanto al riguardo che sono stati fugati i dubbi che essa aveva espresso nella sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale in merito all'inserimento della voce «attrezzature» fra i costi ammissibili del progetto.

Conclusione sull'aspetto degli aiuti concernente il progetto di investimento

(116) Tenuto conto delle considerazioni suesposte, la Commissione ritiene che il progetto relativo all'investimento sia conforme agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

C — **Per quanto riguarda la questione sollevata nell'estensione del procedimento**

(117) La Commissione osserva che le autorità spagnole hanno fornito la prova della restituzione totale degli aiuti illegali e incompatibili menzionati nella decisione di estendere il procedimento sin dalla data di adozione della stessa.

([16]) ITP prevede la creazione di 272 nuovi posti di lavoro fra il 2000 e il 2003. Cfr. decisione del 20 giugno 2001.

(118) Tale restituzione è comprensiva del pagamento degli interessi calcolati su base composta e con riferimento ai tassi previsti dalla Commissione, in conformità della comunicazione della Commissione sui tassi d'interesse da applicarsi in caso di recupero di aiuti illegali ([17]).

(119) La Commissione ritiene pertanto che l'estensione del procedimento non sia più pertinente.

9. **CONCLUSIONE**

(120) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che gli aiuti all'investimento previsti dal governo basco possano essere concessi senza condizioni. Gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo previsti dal governo basco possono essere concessi nel rispetto di determinate condizioni.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato al quale la Spagna intende dare esecuzione a favore dell'impresa Industria de Turbo Propulsores SA (ITP), consistente in una sovvenzione dell'importo di 7 030 000 EUR, è compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

L'esecuzione di tale aiuto è pertanto autorizzata.

Articolo 2

L'aiuto di Stato al quale la Spagna intende dare esecuzione a favore dell'impresa ITP, consistente in un prestito a tasso zero, dell'importo complessivo di 24 040 000 EUR, è compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 3.

Articolo 3

L'equivalente sovvenzione lordo dell'aiuto, calcolato utilizzando il tasso di riferimento e di attualizzazione pubblicato dalla Commissione, maggiorato di 400 punti base, non deve essere superiore a 17 292 664 EUR.

Articolo 4

Entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, la Spagna informa la Commissione circa i provvedimenti adottati per conformarsi al disposto dell'articolo 3.

Articolo 5

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 ottobre 2003.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione

([17]) GU C 110 dell'8.5.2003, pag. 21.