

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 23 de julio de 2003**

**sobre las ayudas a la investigación y el desarrollo en el ámbito aeronáutico que el Reino de España
tiene previsto ejecutar en favor de la empresa Gamesa**

[notificada con el número C(2003) 2518]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/286/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 7,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con los citados artículos,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 28 de junio de 2001, registrada el 2 de julio de 2001, las Autoridades españolas notificaron, con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, el proyecto de ayudas a la investigación y al desarrollo para la empresa Gamesa. Mediante una carta de 3 de octubre de 2001, registrada el 5 de octubre de 2001, y otra de 11 de enero de 2002, registrada el 15 de enero de 2002, se transmitió información complementaria.
- (2) La Comisión encargó el análisis del expediente a un experto científico independiente. Este análisis dio lugar a un contrato que se firmó el 14 de diciembre de 2001.
- (3) Mediante carta de 12 de marzo de 2002, la Comisión informó a España de su Decisión ⁽²⁾ de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado contra esa ayuda.
- (4) Mediante carta de 26 de abril de 2002, registrada el 29 de abril de 2002, las Autoridades españolas transmitieron sus observaciones a la Comisión.
- (5) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, «Decisión de 12 de marzo de 2002» o «Decisión de apertura del procedimiento formal de examen»), se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* el 27 de abril de 2002. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda de referencia. Ningún tercero interesado presentó observaciones dentro del plazo concedido a tal efecto por la Comisión.

- (6) Por carta de 24 de febrero de 2003, la Comisión pidió información complementaria a las Autoridades españolas. Las Autoridades españolas transmitieron dicha información por carta de 25 de marzo de 2003, que se registró el 26 de marzo de 2003.

2. DESCRIPCIÓN

- (7) La empresa beneficiaria es la empresa Gamesa. Dicha empresa fabrica y suministra productos, instalaciones y servicios de tecnología avanzada en los ámbitos de la aeronáutica y las energías renovables. El número de empleados y el volumen de negocios de Gamesa superan los umbrales establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas ⁽³⁾ para considerar que se trata de una PYME.
- (8) Gamesa participa actualmente en un proyecto de desarrollo de dos nuevos modelos de aviones regionales: ERJ-170 y ERJ-190. La empresa brasileña Embraer puso en marcha este proyecto. Gamesa se encarga de proporcionar el fuselaje posterior, los estabilizadores y el timón de las dos aeronaves.
- (9) En este contexto, Gamesa emprendió un proyecto de investigación y desarrollo en el País Vasco con objeto de adquirir las tecnologías necesarias para el desarrollo de secciones posteriores de aviones comerciales, utilizables tanto para el proyecto ERJ-170/190 como para otros programas futuros. La duración del proyecto es de cuatro años, a saber, de 2000 a 2003.
- (10) El coste total del proyecto es de [...] ^(*), o sea [...].
- (11) Con el fin de apoyar este proyecto, el Gobierno vasco (administración regional) tiene previsto conceder una ayuda que consiste en un préstamo sin intereses por un importe total de 4 621 millones de pesetas españolas (ESP), es decir 27 772 769,34 euros.

⁽¹⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽²⁾ DO C 153 de 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

^(*) Se han suprimido determinadas partes del presente texto con objeto de garantizar que no se haga pública ninguna información confidencial; estas partes figuran entre corchetes.

(12) Según las autoridades españolas, el programa de trabajo del proyecto incluye las actividades siguientes:

a) *Estudios de viabilidad*

Estas actividades incluyen el estudio técnico del proyecto y el análisis de la viabilidad técnica y económica del proyecto

b) *Investigación industrial*

Se trata de adquirir las tecnologías necesarias para desarrollar el proyecto:

- Tecnologías mecánicas globales
 - Bordes de ataque: diseño óptimo, metal/compuesto, impacto de pájaro, englamiento, simulaciones, ensayos
 - Mamparos de presión: estabilidad, compresión de anillos esbeltos semisoportados, mamparos de compuesto
 - Intercambiabilidad de empenajes: herramientas especiales, fresados locales
 - Impacto de rayo
 - Instalación de sistemas (antenas) en los empenajes
 - Análisis zonal: instalación de actuadores
 - Sistemas de drenaje
- Tecnologías de los materiales, procesos y fabricación
 - Materiales compuestos y plásticos: certificación de nuevo material, tecnología de inyección de plásticos, cualificación de componentes, fabricación de bordes de ataque
 - Materiales mecánicos: utilización de aceros endurecibles por precipitación, influencia de los tratamientos térmicos
 - Anillos forjados de gran tamaño, técnicas de fabricación
 - Conformado mediante *peen-forming*
 - Cualificación de tecnologías de corte especiales
- Tecnologías de inspección, mantenimiento y reparación
 - Técnicas de fiabilidad estructural
 - Prevención de la corrosión: corrosión galvánica, compuestos inhibidores novedosos, anodizado portátil
 - Reparaciones en compuesto
 - Reparación de alojamientos de rodamientos
 - Métodos avanzados de inspección
- Tecnologías de proyecto
- Tecnologías de la información
 - Simulación y modelizado
 - Tensión diagonal
 - Sistema de control eléctrico (*Fly by Wire*)
 - Metodologías de cálculo

c) *Actividades de desarrollo precompetitivo*

El objetivo del programa es la realización de las actividades técnicas necesarias para la entrega, diseño, desarrollo, integración, ensayos, certificación y apoyo operativo de los empenajes vertical y horizontal y del fuselaje trasero de los aviones ERJ-170/190.

Esto incluye, concretamente, trabajos en las siguientes áreas:

- Geometría básica: líneas básicas de la estructura
- Definición de estándares: deben homologarse los métodos de fabricación
- Cargas: cálculo de las cargas internas y externas con el fin de evitar fallos
- Diseño: diseño conceptual, aseguramiento de la estructura del producto, diseño estructural de detalle, diseño de la instalación de sistemas, maquetas digitales, documentos de control de interfaces estructurales y de sistemas, definición y diseño de equipos de apoyo en tierra, etc.
- Ingeniería de estructuras: cálculos y análisis estructurales (estático, fatiga, tolerancia al daño), etc.
- Ingeniería de sistemas: apoyo a integración de sistemas, análisis de distribución de masas de hielo, análisis de protección contra impacto de rayo, análisis zonal (rotura de la turbina del motor, impacto de pájaro), etc.
- Ensayos de certificación: desarrollo de los ensayos necesarios para obtener la certificación por parte de las Autoridades competentes
- Estudios de mantenimiento: desarrollo de programas de mantenimiento (accesibilidad general, utilización de piezas estándar, intercambiabilidad, técnicas de diseño para prevenir y aislar las fisuras, etc.)
- Desarrollo y diseño de utillaje: desarrollo de utillaje de montaje específico, diseño de calibres
- Definición de métodos de fabricación

3. DESCRIPCIÓN DE LAS RAZONES QUE HAYAN MOTIVADO LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

(13) En su Decisión de 12 de marzo de 2002, la Comisión emitió una serie de dudas relativas a los siguientes aspectos de la ayuda considerada:

- la clasificación de los trabajos previstos en el proyecto según las fases de investigación definidas en el anexo I del Encuadramiento comunitario sobre ayudas de Estado de investigación y desarrollo ⁽¹⁾ (en lo sucesivo denominado, «marco comunitario») y, en particular, el carácter de actividad de investigación y desarrollo de los trabajos de certificación y de los estudios de manutención,

⁽¹⁾ DO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

- el efecto de incentivo de la ayuda según lo dispuesto en el punto 6 del marco comunitario, teniendo en cuenta que los datos transmitidos por las Autoridades españolas que indicaban un aumento del personal y el presupuesto de investigación y desarrollo de la empresa eran difíciles de interpretar en términos de efecto de incentivo. Además, las autoridades españolas ni habían hecho mención de costes vinculados a una colaboración transfronteriza, ni habían transmitido datos que demostrasen claramente una deficiencia del mercado. Por último, las aeronaves ERJ-170/190, primeras interesadas por la aplicación de los resultados del proyecto, parecían haber alcanzado un grado muy elevado de madurez, puesto que el 29 octubre 2001 se había efectuado su presentación en tierra (*roll-out*), su primer vuelo estaba previsto para principios de 2002 y la primera entrega para finales de 2002, lo que parecía excluir la existencia de riesgos significativos que hubiesen podido impedir la financiación del proyecto por organismos no estatales.

4. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

- (14) En primer lugar, las Autoridades españolas consideran que la intensidad de la ayuda está efectivamente dentro de los límites admisibles del marco comunitario, incluso suponiendo que todas las actividades del proyecto debieran considerarse como derivadas del desarrollo precompetitivo. En efecto, sus cálculos iniciales, efectuados en abril de 2001, se basaban en el calendario inicialmente estimado, que preveía pagos a Gamesa en 2000, 2001, 2002 y 2003, y reembolsos por parte de la empresa entre 2007 y 2013.
- (15) Por otra parte, en cuanto al carácter selectivo y la ventaja comparativa de las ayudas, las Autoridades españolas recuerdan que estas ayudas se inscriben en el marco de una política industrial de carácter general definida en el plan interinstitucional de promoción económica del País Vasco. Más concretamente, las ayudas a Gamesa se concedieron en el marco de un programa de proyectos estratégicos. Por otra parte, se alega que no hay carácter selectivo en la medida en que los dos grupos aeronáuticos presentes en País Vasco (Gamesa e ITP), a pesar de ser operativos en subsectores diferentes, recibieron propuestas de ayudas equivalentes en el marco de dicho programa de proyectos estratégicos. Además, generalmente se admite que el nivel medio de apoyo público a las actividades de I&D en el sector aeronáutico en Europa es superior al 50 %. Por consiguiente, el proyecto de ayuda a Gamesa sería equiparable e incluso inferior a los instrumentos de que disponen otras empresas europeas para desarrollar actividades de I&D y no concederlos pondría a la empresa en situación de desigualdad.
- (16) En cuanto al efecto de incentivo de la ayuda, las Autoridades españolas recuerdan que, en su programa marco 2000-2006 de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (en lo sucesivo, «el sexto PMID») destinado a facilitar la integración y a reforzar el Espacio Europeo de la Investigación, la Comisión se propone favorecer el apoyo a la investigación a escala internacional en los ámbitos prioritarios clave de interés excepcional y con valor añadido para Europa, entre los cuales figura la aeronáutica. Concretamente, el sexto PMID incluye entre sus prioridades de investigación las de refuerzo de la competitividad de la industria de fabricación de fuselajes, mediante la reducción de los costes de desarrollo y de explotación de la aeronave y concentrándose en los sistemas y procesos integrados de diseño, tecnologías de producción más inteligentes, configuración de las aeronaves, aerodinámica, materiales y estructuras, sistemas mecánicos, eléctricos e hidráulicos, etc. Según las Autoridades españolas el proyecto de Gamesa es un ejemplo de adaptación a esta orientación.
- (17) En opinión de las Autoridades españolas, el apoyo a este tipo de actividades es necesario y, en el caso de Gamesa, el efecto de incentivo es evidente teniendo en cuenta los riesgos tecnológicos y financieros que supone, el tamaño de la empresa y las circunstancias del proyecto. En este aspecto, sería conveniente tener en cuenta que la actividad aeronáutica es una actividad industrial íntimamente relacionada con la investigación y el desarrollo pero, en este tipo de empresa, con un carácter visiblemente cíclico debido a la duración de vida del producto y especialmente intensivo en las fases preliminares y de desarrollo de éste. Por consiguiente, mantener una estructura de investigación fija sería un reto sólo al alcance de las grandes empresas, mientras que para empresas de tamaño mediano, como es el caso de Gamesa, sólo podría tratarse de un objetivo a medio plazo.
- (18) Las Autoridades españolas señalan el importante aumento previsto de la actividad de investigación a raíz de este proyecto, tanto desde el punto de vista de los gastos que se le dedican como desde el del personal. Como consecuencia directa de este proyecto y gracias a los conocimientos, tecnologías y capacidades adquiridas por la empresa, en la actualidad ésta puede ser candidata a proyectos equivalentes de otros fabricantes americanos, en condiciones de riesgo más realistas.
- (19) En cuanto a las dudas de la Comisión relativas a la excesiva fluctuación del presupuesto de investigación, las Autoridades españolas explican que, en 1999, antes de que empezara el proyecto, el personal dedicado a investigación estaba compuesto por un grupo de 109 personas y el gasto medio ascendía a 2 490 millones ESP. A raíz del comienzo del proyecto, se espera alcanzar un volumen de gasto de cerca de 4 000 o 4 500 millones ESP, con un personal estabilizado en torno a 300 personas. Como se explica en el párrafo anterior, los gastos en I&D en el ámbito aeronáutico son de carácter cíclico, con un gasto considerable en las fases preliminares de desarrollo del producto que disminuye rápidamente en fases posteriores. En este caso, Gamesa tiene previsto invertir [...] en cuatro años, más de la mitad de los cuales corresponde al primer año. El objetivo de la empresa parece consistir en intentar mantener una estructura estable de I&D equivalente a los niveles alcanzados al final de este proyecto mediante la incorporación en el futuro de otros proyectos que, yuxtapuestos en el tiempo con el primero, debieran permitir a la empresa mantener el capital humano y la capacidad de desarrollo tecnológico alcanzados.

- (20) Por otra parte, el proyecto ERJ-170/190 debiera suponer también, en la fase de desarrollo, una necesidad considerable de colaboración transfronteriza. De modo que la proporción que representa la colaboración transfronteriza en relación con los gastos totales de personal directamente vinculado a la investigación pudiera estimarse entre el 30 % y el 50 %, en lo referente a los colaboradores situados en la Unión Europea, y entre el 10 % y el 20 % en los situados fuera de la Unión Europea, en función de los resultados y de la evolución del proyecto.
- (21) Por lo que se refiere a las deficiencias del mercado, las Autoridades españolas recuerdan también el carácter cíclico del mercado aeronáutico, que puede demostrarse acudiendo a la publicación por los grandes fabricantes a escala mundial (Airbus, Boeing, Bombardier y Embraer) de las entregas y pedidos año por año. Habitualmente, esta evolución es paralela a la evolución del PIB mundial. Pero las líneas aéreas reaccionan normalmente de manera inmediata a esta evolución aumentando o disminuyendo sus pedidos y causando de este modo colapsos del mercado de la industria aeronáutica a lo largo de la cadena de subcontratación. Este contexto, que implica que la posible rentabilidad de las inversiones puede verse comprometida, refuerza el papel de las ayudas como instrumento de incentivo ante las deficiencias del mercado.
- (22) Por otra parte, según las Autoridades españolas, es evidente que los ciclos de desarrollo de un programa aeronáutico son ahora considerablemente más cortos que antes, lo que exige una mayor intensidad de las inversiones e implica el aumento de los riesgos, sobre todo para proyectos de investigación cuyo desarrollo permite participar en el futuro en otros programas aeronáuticos. Por ejemplo, estos últimos años el ciclo de desarrollo se ha reducido de diez a cinco años: doce meses para el diseño conceptual del avión, ocho meses para el diseño preliminar, diecisiete meses para el diseño de detalle, once meses hasta el primer vuelo y doce meses hasta la certificación del avión. Habida cuenta de la competitividad del sector, las fases de diseño conceptual, preliminar y de detalle se han acelerado considerablemente, aumentando así tanto los riesgos intrínsecos como la inversión necesaria.
- (23) Las Autoridades españolas consideran por lo tanto que una ayuda destinada a atenuar esta situación tiene un efecto de incentivo muy significativo.
- (24) En cuanto a la cuestión del grado aparente de madurez del proyecto, las Autoridades españolas indican que el hecho de que se haya procedido a una presentación en tierra y a un primer vuelo guarda más relación con la comercialización del producto que con la finalización del desarrollo de éste. Además, el objetivo del proyecto no es sólo el desarrollo de un producto, sino también el desarrollo de las tecnologías que permiten la capacidad de desarrollo de una estructura de avión aplicable a modelos diferentes. Según las Autoridades españolas, la fecha de un primer vuelo es un momento importante en el proceso de desarrollo de un avión, especialmente para obtener las características aerodinámicas reales del avión así como de las condiciones de certificación. Pero es también muy importante desde el punto de vista comercial, puesto que influye en la campaña de ventas que comienza mucho antes de que el producto esté en condiciones de fabricarse. En efecto, en esta fase, quedan aún numerosos problemas técnicos por resolver, como el aprovechamiento máximo del peso o la validación del comportamiento del avión en caso de fallo, etc. Además, las Autoridades españolas recuerdan que, en la fecha de la decisión de incoar el procedimiento, el modelo ERJ-190 aún no había efectuado su primer vuelo, cuando su capacidad es de 108 pasajeros en lugar de los 70 del ERJ-170, lo que equivale a un aumento del peso máximo al despegue del avión del orden del 50 % y supone una redefinición considerable de la estructura interior de la aeronave.
- (25) En cuanto a las dudas de la Comisión sobre el carácter de actividad de investigación y desarrollo de los trabajos de certificación y de los estudios de mantenimiento, las Autoridades españolas reiteran que todas las pruebas incluidas en el proyecto están directamente vinculadas al desarrollo del producto, y que el proyecto no incluye ninguna prueba de certificación que esté vinculada a la comercialización o a la fabricación de productos. Las Autoridades españolas destacan que la importancia de los costes y plazos en el desarrollo de los proyectos aeronáuticos requiere desarrollar cualquier fase que pueda condicionar la viabilidad del proyecto. Ahora bien, así sucede con las pruebas de desarrollo, ya que anticipan y previenen cualquier riesgo en las futuras pruebas de certificación y apoyan el desarrollo del propio producto. Estas pruebas de desarrollo sirven para validar las tecnologías desarrolladas por Gamesa. Por consiguiente, se puede considerar que estos estudios forman parte de la misma fase de I&D que el propio desarrollo de esta tecnología (investigación industrial). Por supuesto, por lo que se refiere a los materiales y características estructurales, estas pruebas deben realizarse con modelos similares a aquellos para los cuales se quiere validar la tecnología correspondiente, pero no necesariamente sobre versiones del producto suficientemente próximas a la versión comercial.
- (26) Las Autoridades españolas dicen compartir el análisis de la Comisión según el cual las actividades de certificación realizadas con un prototipo ya aprobado para que éste pueda tener un valor legal para su comercialización no se pueden considerar como actividades de I&D en el sentido del marco comunitario. Sin embargo, según las Autoridades españolas, el desarrollo de cualquier producto supone numerosas pruebas, ensayos y certificaciones que afectan a los materiales, características y dibujos y condicionan el proyecto o exigen modificaciones del producto, en función de los resultados. Las Autoridades españolas consideran que estos tipos de pruebas forman parte del proyecto de desarrollo de un nuevo producto y son habituales en los proyectos de I&D en cualquier sector.
- (27) Según las Autoridades españolas, lo mismo ocurre con los estudios de mantenimiento, que deben iniciarse durante las primeras fases de concepción, puesto que condicionan el coste operativo directo (COD) del proyecto y, por lo tanto, la propia viabilidad de éste. El COD es la suma de los distintos costes relacionados con el vuelo y la mantenimiento, que se limitan esencialmente a los costes derivados de la posesión (amortización e intereses

del capital invertido), seguros, coste de los vuelos (dotación, combustible y aceite, tarifas de aterrizaje y de despegue) y costes de manutención. Por consiguiente, el coste total de manutención es la suma del motor, de la estructura y de los márgenes de manutención, y la influencia del diseño de las estructuras es importante para aspectos como la selección de materiales y de procesos normalizados para el avión, las herramientas, la accesibilidad, la fiabilidad, los intervalos entre inspecciones, la vida de los distintos componentes, las posibilidades de sustitución de los componentes, etc. Todo esto se supone que, en las fases iniciales del proyecto, obliga a trabajar específicamente en estas tareas con el fin de alcanzar unos costes de manutención lo más reducidos posible, costes que constituyen un parámetro esencial en el desarrollo de los productos aeronáuticos.

(28) Las Autoridades españolas indican, asimismo, que en el sexto PMID la propia Comisión incluyó entre las prioridades de investigación del sector aeronáutico la relacionada con la reducción de los costes de desarrollo de las aeronaves. Las Autoridades españolas consideran que sería difícilmente explicable que el mismo tipo de actividad desde un punto de vista general pueda considerarse como una prioridad en cuanto a la orientación de la investigación en Europa y al mismo tiempo ponerse en entredicho en este caso particular.

(29) Por lo que se refiere a las dudas de la Comisión en cuanto a la clasificación de los trabajos en función de las fases de investigación definidas en el anexo I del marco comunitario, las Autoridades españolas consideran que las definiciones de estas fases son lo suficientemente generales como para que su aplicación a un proyecto concreto y complejo pueda dar lugar a opiniones diferentes. Las Autoridades españolas consideran haber explicado ya sus razones para incluir los distintos costes en cada una de las fases. Según ellas, en cualquier caso sería difícil imaginar que un proyecto de tal envergadura pudiera llevarse a cabo sin una fase de investigación industrial, sobre todo por parte de una empresa que se enfrenta por primera vez a las tecnologías que son necesarias para estructuras tan complejas como las desarrolladas en este proyecto.

(30) En este caso se consideró que [...] (*) sobre un total de [...] pueden corresponder a esta categoría de costes, habida cuenta de los relacionados con la adquisición de nuevos conocimientos para que Gamesa pueda estar en condiciones de desarrollar unas estructuras que nunca antes había desarrollado. Concretamente, estos nuevos conocimientos se refieren a las siguientes tecnologías: tecnologías mecánicas (bordes de ataque, cuadernas estancas, sistemas de acción y de control, cableado eléctrico, cuadernas especiales, timones, deriva/estabilizadores, fuselaje posterior de interfaz), tecnologías de fabricación (material compuesto, tecnologías de corte, tecnologías de unión), tecnologías de inspección, manutención y reparación (inspecciones no destructivas, planes de manutención, corrosión, tecnologías de reparación) y tecnologías de proyecto y calificación (tecnología de información, tecnología de análisis y simulación, tecnología de pruebas).

(*) 24 % de los costes elegibles notificados por las Autoridades españolas.

(31) Todas las demás actividades de investigación más directamente vinculadas al desarrollo del producto se incluyeron en la categoría de investigación precompetitiva. En cualquier caso, según las Autoridades españolas se trata de una clasificación puramente orientativa, puesto que en la propuesta de ayuda notificada a la Comisión se aplica al conjunto del proyecto el tratamiento que corresponde a las actividades de desarrollo precompetitivo.

5. APRECIACIÓN

(32) Las medidas previstas por las Autoridades españolas confieren una ventaja a la empresa beneficiaria, al descargarla de parte de los costes correspondientes a las actividades de investigación que en principio debería soportar. Por otra parte, esta ventaja tiene un carácter selectivo con relación a otras empresas comunitarias que quieran llevar a cabo proyectos de investigación similares. Puede también afectar a los intercambios intracomunitarios, puesto que Gamesa está en competencia con otras empresas europeas como GKN (Reino Unido), Hurel-Dubois (Francia y Reino Unido) o Latecoère (Francia). Por último, el Gobierno Vasco concede los préstamos sin intereses directamente y, por consiguiente, cabe considerar que las ventajas se otorgan mediante recursos estatales. Las medidas en cuestión constituyen por tanto ayudas estatales en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE.

(33) Como se indica en el considerando 13 de la presente Decisión, la Comisión emitió dudas acerca de este proyecto. Las cuestiones resultantes se examinan a continuación.

En cuanto a la fase de investigación según lo dispuesto en el anexo I del marco comunitario de determinadas actividades

(34) En primer lugar, la Comisión considera que las Autoridades españolas no han aportado ningún elemento nuevo que permita justificar el hecho de que algunas actividades del programa de investigación estén incluidas en la investigación industrial con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del marco comunitario. Por consiguiente, la Comisión considera que sus dudas a este respecto no se han disipado y por lo tanto debe considerar el conjunto de las actividades, a lo sumo, tan próximos al mercado como a las actividades de desarrollo precompetitivo.

(35) En cuanto a la calificación de las actividades de certificación, la Comisión observa que las Autoridades españolas parecen establecer una distinción entre ciertas actividades de certificación que consideran corresponder más directamente a la versión comercial del producto y otras que sólo serían pruebas preliminares. Las Autoridades españolas refuerzan el análisis de la Comisión según el cual las actividades de certificación no entran en el ámbito de I&D con arreglo al marco comunitario para la primera de estas categorías, lo que no es el caso para la segunda. La Comisión reconoce que, durante el proceso de desarrollo de un producto aeronáutico, algunas pruebas corresponden a ensayos de carácter tecnológico

(aunque preliminares) mientras que otras corresponden a la certificación legal del producto. No obstante, la Comisión observa que las Autoridades españolas no aportan ningún elemento de precisión suplementario en cuanto al detalle de los trabajos sobre los que la Comisión ha expresado dudas ni sobre la parte de éstos que quizás hubiesen podido no corresponder estrictamente a actividades de certificación sino más bien a actividades de pruebas preliminares.

- (36) A falta de precisiones suplementarias, la Comisión considera que las actividades de certificación incluidas en el programa no constituyen actividades de investigación y desarrollo con arreglo al marco comunitario y que, por consiguiente, los costes relacionados con estas actividades no pueden incluirse en los costes seleccionables para las ayudas con arreglo a dicho marco comunitario. Su importe, es decir [...], deberá, por lo tanto, retirarse del total de los costes seleccionables notificados por las Autoridades españolas.
- (37) En cuanto a la calificación de los estudios de mantenimiento, las Autoridades españolas indican que estas actividades se realizaban de modo concomitante a la elaboración del proyecto del avión. Éstas indican además que tales actividades participan en la reducción de los costes de desarrollo de las aeronaves y que la investigación sobre la disminución de dichos costes es uno de los elementos del sexto PMID, lo que parece indicar que dichas actividades pertenecen efectivamente al ámbito de I&D. La Comisión considera que el hecho de que ciertas actividades se lleven a cabo en parte de modo paralelo al desarrollo del avión y utilicen como datos de entrada los resultados de dicho desarrollo sólo permite llegar a la conclusión de que se refieren a este avión en particular y no deducir que forman parte del proceso de investigación. En cualquier caso, la Comisión observa que de lo que aquí se trata es de actividades que corresponden por definición al estado final comercializado del producto. Por último, la Comisión observa que el hecho de que el sexto PMID cuente entre sus objetivos la reducción de los costes de desarrollo de las aeronaves no permite en modo alguno concluir que cualquier actividad destinada a reducir estos costes es una actividad de investigación. La reducción de los costes es, en efecto, uno de los objetivos naturalmente perseguidos por cualquier empresa en situación de competencia. Sólo puede hablarse de investigación en este ámbito cuando dicha reducción de costes recurre a nuevos métodos o nuevos conceptos tecnológicos, circunstancia de la que, en este caso, las Autoridades españolas no han aportado una demostración precisa. La Comisión considera, por lo tanto, que no se han disipado sus dudas en cuanto al carácter de I&D con arreglo al marco comunitario para las actividades de certificación.
- (38) Por consiguiente, la Comisión considera que las actividades de estudios de mantenimiento no constituyen actividades de investigación y desarrollo con arreglo al marco comunitario y que, por consiguiente, los costes relacionados con estas actividades no pueden incluirse en los costes seleccionables para las ayudas con arreglo a dicho marco comunitario. Su importe, es decir [...], deberá, por lo tanto, retirarse del total de los costes seleccionables notificados por las Autoridades españolas.

- (39) Vistas las consideraciones que preceden, el importe total de los costes seleccionables debe reducirse a 8 206 millones ESP, es decir 49 319 053,29 euros.

En cuanto al efecto de incentivo de la ayuda

- (40) En primer lugar, la Comisión toma nota de las precisiones aportadas por las Autoridades españolas en cuanto al alcance de los datos cuantitativos relativos al efecto de incentivo de la ayuda. La Comisión considera que esta información le permite aclarar sus dudas en cuanto a la posibilidad de tener en cuenta estos datos en la valoración del efecto de incentivo de la ayuda.
- (41) Además, desde el punto de vista cualitativo, la Comisión toma también nota de que algunos de los elementos que había tomado en consideración en la expresión de sus dudas en cuanto al grado de madurez del proyecto, no reflejan en este caso el grado real de madurez de éste. Es el caso, en particular, de la presentación en tierra del aparato, sobre el que la Comisión observa que, en este caso, se trató de una operación de comunicación destinada a los clientes del proyecto más que de una etapa de carácter técnico.
- (42) Por último, la Comisión observa que la empresa presentó la solicitud de ayuda a las autoridades locales antes del lanzamiento del programa.
- (43) Habida cuenta de las consideraciones que preceden, la Comisión considera que en este caso se puede considerar que la ayuda posee un efecto de incentivo con arreglo a la sección 6 del marco comunitario.

Conclusión

- (44) Habida cuenta de las consideraciones que preceden, la Comisión estima que la mayor parte de las actividades notificadas por las Autoridades españolas pueden ser objeto de ayudas compatibles con las condiciones del marco comunitario. Esta parte corresponde a costes seleccionables por importe de 8 206 millones ESP, es decir 49 319 053,29 euros, relativos a actividades de desarrollo precompetitivas con arreglo al anexo I del marco comunitario.
- (45) En aplicación del punto 5.5 del marco comunitario, la intensidad máxima admisible de la ayuda es del 25 % al que es posible añadir una prima de intensidad de 5 puntos porcentuales en aplicación del segundo párrafo del punto 5.10.2 del marco comunitario puesto que los trabajos se han emprendido en una zona seleccionable para las ayudas regionales en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.
- (46) Por consiguiente, la Comisión considera que las ayudas pueden autorizarse en aplicación del marco comunitario, a condición de que su equivalente bruto de subvención no supere el 30 % de 49 319 053,29 euros, es decir 14 795 715,99 euros.

(47) La Comisión observa a este respecto que el equivalente bruto de subvención de la ayuda deberá calcularse con el tipo de referencia y de actualización establecido en el primer guión del párrafo sexto de la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y de actualización ⁽¹⁾, al cual deberán añadirse 400 puntos básicos, ya que el préstamo asignado por el Estado no está provisto de garantía alguna. Para el cálculo del equivalente bruto de subvención de la ayuda, las Autoridades españolas podrán referirse a la sección 3 del anexo I de las Directrices relativas a las ayudas estatales de finalidad regional ⁽²⁾.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que el Reino de España tiene intención de ejecutar en favor de la empresa Gamesa, que consiste en un préstamo sin intereses de un importe total de 27 772 769,34 euros, es compatible con el mercado común en virtud de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, siempre y cuando el equivalente bruto de subvención de la ayuda no supere 14 795 715,99 euros.

El equivalente bruto de subvención de la ayuda se calcula utilizando el tipo de referencia y de actualización publicado por la Comisión, al que se añadirán 400 puntos básicos.

Artículo 2

El Reino de España deberá informar a la Comisión, en un plazo de dos meses tras la recepción de la presente Decisión, de las medidas adoptadas para ajustarse al artículo 1.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2003.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO C 273 de 9.9.1997, p. 3.

⁽²⁾ DO C 74 de 10.3.1998, p. 7.