

## II

(Atti non legislativi)

## DECISIONI

**DECISIONE (UE) 2016/2068 DELLA COMMISSIONE****del 29 luglio 2013****relativa all'aiuto di Stato SA.35611 (13/C) al quale la Francia intende dare esecuzione in favore del gruppo PSA Peugeot Citroën SA***[notificata con il numero C(2013) 4971]***(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli <sup>(1)</sup> e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) Il 5 novembre 2012, la Commissione ha ricevuto una denuncia da parte di un'impresa che desidera mantenere l'anonimato (di seguito il «denunciante anonimo»).
- (2) Con decisione dell'11 febbraio 2013 (di seguito la «decisione di salvataggio»), la Commissione ha temporaneamente autorizzato, per motivi di stabilità finanziaria, la garanzia da parte della Francia di emissioni obbligatorie di Banque PSA Finance S.A. (di seguito «BPF») per un importo nominale di 1,2 miliardi di EUR. In tale contesto, le autorità francesi si sono impegnate a presentare un piano di ristrutturazione del gruppo PSA Peugeot Citroën S.A. (di seguito «PSA», il «gruppo» oppure il «gruppo PSA») e un piano di redditività di BPF nei 6 mesi successivi alla decisione di salvataggio.
- (3) Con lettera del 12 marzo 2013, la Francia ha notificato alla Commissione un aiuto alla ristrutturazione in favore del gruppo PSA.
- (4) Con lettera del 2 maggio 2013, la Commissione ha comunicato alla Francia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito «TFUE») riguardo a tale aiuto.

<sup>(1)</sup> GU C 275 del 16.11.2007, pag. 18.

- (5) La decisione della Commissione di avviare il procedimento (di seguito «la decisione di avvio del procedimento») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 16 maggio 2013 <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni in merito a tale aiuto. Il 3 giugno 2013, la Commissione ha inviato un questionario ai principali concorrenti di PSA.
- (6) La Commissione ha ricevuto osservazioni da cinque parti interessate, ovvero:
- i) il gruppo PSA, in qualità di beneficiario dell'aiuto, che ha presentato osservazioni con lettera del 13 giugno 2013;
  - ii) un'impresa che desidera mantenere l'anonimato (di seguito il «terzo anonimo»), che ha presentato osservazioni con lettera del 14 giugno 2013;
  - iii) i concorrenti Fiat, General Motors (di seguito «GM») e Toyota, che hanno presentato osservazioni con lettere del 17, 18 e 21 giugno 2013.
- (7) La Commissione ha trasmesso dette osservazioni alla Francia con lettere del 19 e del 21 giugno 2013.
- (8) Le autorità francesi hanno trasmesso le loro osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento con lettera del 3 giugno 2013 e i loro commenti sulle osservazioni dei terzi interessati con lettera del 28 giugno 2013.
- (9) Su richiesta della Commissione, le autorità francesi hanno fornito informazioni aggiuntive il 1° e il 2 luglio 2013.
- (10) Il 4 luglio 2013, è stata organizzata una conferenza telefonica tra i servizi della Commissione, le autorità francesi e il gruppo PSA. Si sono svolte altre due riunioni tra le medesime parti l'11 e il 12 luglio 2013, nonché una conferenza telefonica il 15 luglio 2013. In seguito a tali riunioni, le autorità francesi hanno presentato informazioni con lettera del 16 luglio 2013, modificate con lettera del 23 luglio 2013.

## 2. DESCRIZIONE

### 2.1. IL GRUPPO PSA

- (11) Il gruppo PSA è una società quotata all'Euronext di Parigi. Nel 2011, il gruppo ha venduto più di 3,5 milioni di veicoli e di accessori nel mondo (42 % al di fuori dell'Europa). Commercialmente presente in 160 paesi, il gruppo PSA utilizza 11 stabilimenti detti «terminali» (di cui 9 nell'Unione europea), nei quali si assemblano i veicoli, e 12 stabilimenti detti «meccanici», che sono specializzati nella produzione di determinati pezzi. Le attività del gruppo si estendono anche al finanziamento auto (BPF) e all'equipaggiamento auto (Faurecia). Fino a dicembre 2012, PSA ha detenuto anche Gefco (attività logistiche). Il gruppo PSA ha realizzato un volume d'affari di 55,4 miliardi di EUR nel 2012. L'evoluzione del volume d'affari del gruppo durante gli ultimi cinque anni è rappresentata nella tabella 1 sottostante.

Tabella 1

#### Volume d'affari del gruppo PSA in milioni di EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Volume d'affari storico	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF è la banca del gruppo (*captive*) controllata al 100 % da PSA, che garantisce il finanziamento delle vendite di veicoli con marchi Peugeot e Citroën, degli stock di veicoli e di pezzi di ricambio delle reti di distribuzione, e propone mezzi di finanziamento ai clienti del gruppo. BPF è presente in 23 paesi. Con un tasso di penetrazione medio <sup>(3)</sup> del 29,8 % nel 2012, BPF finanzia un'ampia parte della domanda di veicoli prodotti dal gruppo contribuendo in maniera determinante al finanziamento della sua attività commerciale. Nel 2012, la sua consistenza era nell'ordine di 23-24 miliardi di EUR. Nel 2011, il suo risultato ammontava a 354 milioni di EUR.

<sup>(2)</sup> GUC 137 del 16.5.2013, pag. 10.

<sup>(3)</sup> Il tasso di penetrazione medio del 29,8 % nasconde delle differenze tra il tasso di penetrazione nei diversi segmenti. In particolare, il tasso di penetrazione è superiore nei segmenti B e C con dei tassi di penetrazione che superano il 30 % e addirittura il 40 % in alcuni paesi. L'attività di finanziamento d'acquisto dei veicoli sembra dunque primordiale per questi segmenti.

- (13) Faurecia è un'azienda produttrice di componenti auto detenuta al 57,18 % da PSA al 31 dicembre 2012. La sua attività è rivolta principalmente alla produzione di sedili per automobili, interni, tecnologie di controllo delle emissioni ed esterni auto. Nel 2012, il suo volume d'affari è salito a circa 17,4 miliardi di EUR.

## 2.2. LE DIFFICOLTÀ RISCONTRATE DAL GRUPPO PSA

- (14) Nel 2012, il volume d'affari del gruppo era in calo del 5,2 % a causa principalmente del cattivo andamento del settore auto (in discesa del 10,3 % a 38,3 miliardi di EUR). L'utile di esercizio attuale del gruppo si è concluso con una perdita di 576 milioni di EUR, rispetto al risultato positivo di 1,093 miliardi di EUR nel 2011. Per il solo settore auto, la perdita è stata di 1,5 miliardi di EUR nel 2012, rispetto a una perdita di 92 milioni di EUR nel 2011.
- (15) Le difficoltà riscontrate derivano sia da fattori specifici del mercato automobilistico, sia dagli effetti del degrado economico e finanziario della zona euro e dai difetti strutturali del gruppo PSA.

### 2.2.1. PERSISTENZA DELLA CONTRAZIONE DEL MERCATO AUTOMOBILISTICO EUROPEO DAL 2007

- (16) Dal 2007 il mercato europeo non ha smesso di contrarsi. Il mercato automobilistico europeo vendeva, prima del 2007, circa 18 milioni di veicoli all'anno, rispetto ai 14 milioni di unità vendute nel 2012, ovvero una diminuzione del 15 %.
- (17) In tale contesto, PSA, molto presente in Europa (e in particolare in Europa meridionale) ha assistito a un calo delle vendite del 6,1 % su questo mercato, in cui realizza il 58 % delle sue vendite. La quota di mercato del gruppo PSA è scesa al 13,3 % contro il 14,2 % nel 2010.
- (18) Il gruppo PSA dunque non riesce a compensare la contrazione del mercato europeo tramite le vendite al di fuori dell'Europa. Nel 2012, le vendite di veicoli privati e commerciali nel resto del mondo non sono state sufficienti a compensare la minore redditività del gruppo sul mercato europeo.

### 2.2.2. UNA STRUTTURAZIONE DELLA CONCORRENZA SFAVOREVOLE PER I COSTRUTTORI GENERALISTI

- (19) Secondo le autorità francesi, PSA è in concorrenza con:
- tutti gli altri generalisti: i generalisti premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) e anche gli altri generalisti come Ford, Fiat, Skoda, Seat e Honda;
  - tutti gli specialisti (Audi, BMW, Mercedes ecc.) che tendono sempre più a sviluppare dei prodotti premium su tutti i segmenti, andando a ledere il cuore del mercato dei generalisti;
  - i costruttori recenti, sempre più efficienti sui segmenti di gamma media (Hyundai, Kia ecc.).
- (20) In sintesi, secondo le autorità francesi, il mercato naturale dei generalisti sarebbe attaccato dall'alto, ovvero dai costruttori specialisti di gamma alta che aspirano a nuovi segmenti (es.: Audi A1...), e dal basso, ovvero dai costruttori di gamma media/bassa, in particolare coreani come Hyundai-Kia, che desiderano salire di livello.

### 2.2.3. I DIFETTI STRUTTURALI DEL GRUPPO PSA

- (21) Più della metà (53 % nel 2011) della produzione di auto del gruppo PSA è localizzata in Europa occidentale, dove il costo della manodopera è più alto rispetto al resto del mondo. Il fattore costo del lavoro rappresenta in totale più del [20-30] \* % del prezzo di costo per PSA. Inoltre, gran parte dell'organico destinato alla ricerca e sviluppo (di seguito «R&S») e alla struttura del gruppo si trova in Francia, il che determina delle spese elevate di personale.

\* Informazione riservata.

- (22) Il gruppo è anche in ritardo rispetto ai suoi concorrenti nel settore R&S, e in particolare nell'ambito della standardizzazione delle componenti.
- (23) Infine, PSA soffre di un deficit di immagine e di notorietà rispetto ai costruttori tedeschi «premium».
- (24) Le difficoltà del gruppo, in particolare del settore auto, hanno ripercussioni immediate su BPF (e viceversa). Infatti, le difficoltà della banca *captive* derivano essenzialmente dalle difficoltà del gruppo dovute al legame tra i loro rating finanziari. Il declassamento del rating di PSA comporta anche il declassamento di BPF, rendendole difficile l'accesso ai mercati per rifinanziarsi. BPF riveste però un'importanza fondamentale per sostenere l'attività del gruppo PSA nel settore auto. Nel 2012, ha ad esempio garantito il finanziamento del 29,8 % delle vendite del costruttore e del 100 % dei suoi concessionari europei. La riduzione significativa delle capacità di finanziamento di BPF (e la correlata diminuzione dell'emissione di credito) hanno dunque un impatto negativo sull'attività del settore auto. Tramite il meccanismo di rating, si può di conseguenza innescare un circolo vizioso causando un'ulteriore riduzione delle fonti di finanziamento di BPF, che influirebbe a sua volta sulle vendite del gruppo PSA tramite la limitazione del credito e così via.

### 2.3. LE MISURE DI AIUTO

#### 2.3.1. LA GARANZIA STATALE SULLE EMISSIONI DI OBBLIGAZIONI DI BPF

- (25) Per consentirgli di attuare il proprio piano di ristrutturazione, il governo francese ha deciso di concedere al gruppo PSA una garanzia che copra le emissioni obbligazionarie a lungo termine di BPF realizzate a partire dalla data della convenzione di garanzia oppure dell'autorizzazione della Commissione europea e al più tardi entro il 31 dicembre 2016 («la garanzia»). A tal proposito, lo Stato francese, da un lato, e il gruppo PSA, dall'altro, firmeranno una convenzione di garanzia autonoma, sottoposta a condizione sospensiva dell'approvazione della Commissione europea ai sensi degli articoli 107 e 108 del TFUE. Dopo aver stipulato una prima convenzione di garanzia a titolo temporaneo pari a una tranche di 1,2 miliardi di EUR in capitale in applicazione della decisione della Commissione dell'11 febbraio 2013 che autorizzava un aiuto di salvataggio, le autorità francesi prevedono di stipulare con il gruppo PSA una seconda convenzione di garanzia che copra la parte rimanente per un importo fissato a 5,8 miliardi di EUR in capitale.
- (26) L'articolo 85 della legge finanziaria rettificativa per il 2012 (n. 2012-1510 del 29 dicembre 2012) autorizza il ministro dell'Economia a concedere, a titolo oneroso, una garanzia dello Stato sui titoli di credito emessi da BPF tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2016. La garanzia coprirà le nuove emissioni obbligazionarie a lungo termine di BPF. Essa beneficerà quindi anche i titoli di credito chirografario emessi da BPF dopo la data di autorizzazione della garanzia da parte della Commissione ed entro il 31 dicembre 2016. Tali titoli avranno una scadenza contrattuale di trentasei mesi al massimo a partire dalla loro data di emissione.
- (27) Le autorità francesi precisano che la determinazione del massimale di garanzia necessario al gruppo PSA si basa sull'analisi dell'attuale struttura del bilancio di BPF (e, in particolare, della struttura di finanziamento di BPF) e sulle previsioni 2013-2016 dei bisogni futuri di finanziamento, che sono stati determinati dalle autorità francesi tenendo conto delle seguenti ipotesi:
- a) un totale delle consistenze ipoteticamente quasi costante a circa 24/25 miliardi di EUR che consenta di sostenere il finanziamento delle vendite di autoveicoli del gruppo PSA;
  - b) un aumento della cartolarizzazione nel finanziamento di BPF, che compensi parzialmente la riduzione delle carte commerciali/certificati di deposito (impact rating A-3 / P-3);
  - c) il rinnovo delle linee di finanziamento bancario che ha consentito a BPF di confermare 11,6 miliardi di EUR di credito bancario a medio termine a gennaio 2013, in particolare con l'attuazione di un nuovo credito consorziale di 4,1 miliardi di EUR con una scadenza di 5 anni, il rinnovo della maggior parte delle linee bancarie bilaterali, il prolungamento di una linea di credito rotativo di 1,2 miliardi di EUR in capitale, con una scadenza estesa a gennaio 2016 e l'estensione contestuale di una linea di credito per 1,8 miliardi di EUR a dicembre 2015 (cfr. precisazioni del considerando 31);
  - d) il ricorso ai depositi a partire dal 2013.

- (28) Secondo le autorità francesi, la remunerazione della garanzia sarebbe stata determinata in modo da essere fornita a un prezzo di mercato in conformità dei criteri di cui agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà <sup>(4)</sup> (di seguito gli «orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione») e alla comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE (attualmente articoli 107 e 108 del TFUE) agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie <sup>(5)</sup>. La comunicazione sulle garanzie prevede che, se non esiste un premio di garanzia di riferimento corrispondente sui mercati finanziari, il costo finanziario complessivo del prestito oggetto di garanzia, compreso il tasso di interesse e il premio versato, deve essere confrontato con il prezzo di mercato di un prestito simile non garantito.
- (29) Le autorità francesi dichiarano che, al fine di determinare il livello di remunerazione dello Stato, quest'ultimo intende agire in una logica di parità (*pari passu*) con le banche che partecipano al New Club Deal, un accordo tra BPF e le banche creditrici. Il costo del rischio stimato dalle banche è stato quindi calcolato in base alla remunerazione totale delle linee di liquidità del New Club Deal, rivisto in particolare per tenere conto delle differenze tra un apporto di liquidità e una garanzia. La remunerazione per la garanzia statale è stata così fissata a 260 punti base.
- (30) BPF ha emesso dei titoli obbligazionari a suo nome, per i quali esiste un mercato secondario. La tabella 2 illustra i rendimenti mediani delle obbligazioni esistenti di BPF con una scadenza di quasi tre anni e per un periodo di 1 mese prima che la misura di sostegno al gruppo sia comunicata alla stampa <sup>(6)</sup>. Il rendimento di un'obbligazione ipotetica con una scadenza di tre anni esatti è stato interpolato sulla base dei rendimenti delle obbligazioni di BPF con scadenza più vicina ai tre anni a ogni data fissata. Infine, la tabella 2 presenta anche i livelli di rendimento delle obbligazioni statali con scadenza di tre anni.

Tabella 2

**Rendimenti sul mercato secondario**

	Al 16.10.2012	Valore mediano 16.9-16.10
Scadenza obbligazione 25.9.2015	5,04	5,52
Scadenza obbligazione 24.6.2015	4,84	5,57
Scadenza obbligazione 25.2.2016	5,37	6,23
Obbligazione ipotetica di 3 anni (rendimenti interpolati)	5,09	5,54
Obbligazione assimilabile del Tesoro 3 anni	0,34	0,39

- (31) A fine dicembre 2012, BPF ha negoziato dei nuovi crediti con una serie di banche, che hanno accettato di concedere a BPF:
- liquidità mediante prestiti a lungo termine pari a 4 miliardi di EUR (di seguito «New Club Deal»);
  - linee di credito bilaterali ammontanti a 4,6 miliardi di EUR;
  - un'estensione delle due linee di «back-up» (che non sono intese a essere utilizzate) per un importo di 3 miliardi di EUR.

L'impegno totale di queste banche ammonta dunque a 11,6 miliardi di EUR. Secondo le informazioni fornite dalla Francia, l'utilizzo delle linee di credito del New Club Deal sarebbe subordinato all'attuazione della misura di sostegno statale <sup>(7)</sup>.

<sup>(4)</sup> GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

<sup>(5)</sup> GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

<sup>(6)</sup> La stampa ha riferito l'intenzione dello Stato di attuare la misura il 17 ottobre 2012.

<sup>(7)</sup> Secondo gli esempi di Term sheet forniti dalla Francia il 7 gennaio 2013: «Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (adozione del piano nella legge finanziaria)».

- (32) Il 25 marzo 2013, BPF ha realizzato un'emissione obbligazionaria coperta da garanzia statale per un importo di 1,2 miliardi di EUR. Tale obbligazione, con cedola dello 0,625 %, presenta un rendimento dello 0,664 %, ovvero un costo aggiuntivo di 24 punti base rispetto all'obbligazione assimilabile del Tesoro (OAT) a 3 anni.
- (33) La Commissione ha calcolato l'elemento di aiuto al considerando 51 della decisione di salvataggio entro una fascia che va da 91,8 miliardi di EUR all'importo nominale delle obbligazioni emesse di 1,2 miliardi di EUR. Le autorità francesi riferiscono che in base alla metodologia impiegata per la decisione di salvataggio, i risultati ottenuti in merito all'elemento di aiuto contenuto nella misura sono:

Tabella 3

**Calcolo dell'elemento di aiuto nelle obbligazioni garantite**

Dati interpolati 3 anni Spread Stato di 24 punti base	Spot	Valore mediano dei rendimenti obbligazionari	
		12.7 - 16.10	16.9 - 16.10
	16.10.2012	12.7 - 16.10	16.9 - 16.10
OAT 3 anni	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread Stato dopo garanzia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Tasso di interesse BPSA dopo garanzia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Costo della garanzia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Costo totale stimato delle emissioni garantite (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento mercato secondario BPSA interpolato 3 anni	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Importo aiuto di Stato indotto (milioni di EUR)	401	429	486

(Fonte: BNP Paribas Global Markets, Datastream)

- (34) Le autorità francesi ritengono che la Commissione prenda in considerazione un periodo di riferimento particolarmente sfavorevole nello storico dei rendimenti delle emissioni di BPF. Il periodo dal 12 luglio al 16 ottobre 2012, ovvero a partire dalla data di rivelazione delle difficoltà del gruppo PSA con l'annuncio di un piano di riorganizzazione, rappresenterebbe, secondo le autorità francesi, una stima migliore del rendimento dell'obbligazione.

2.3.2. L'AIUTO AL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (35) I finanziamenti pubblici che la Francia intende stanziare in favore del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» si inseriscono nel contesto del programma degli «investimenti per il futuro» attuato attraverso la legge finanziaria rettificativa n. 2010-237 del 9 marzo 2010. L'Agenzia per l'ambiente e il controllo dell'energia (di seguito l'«ADEME») è una degli operatori<sup>(8)</sup> incaricati dallo Stato di gestire i crediti concessi agli investimenti per il futuro. Il budget totale a disposizione dell'ADEME è di 2,65 miliardi di EUR.
- (36) Nell'ambito degli investimenti per il futuro, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» si inserisce nel contesto dell'azione «Veicolo del futuro», volta a sperimentare e promuovere tecnologie e organizzazioni che consumino meno energia ed emettano meno gas a effetto serra. Nel contesto di tale azione, sono stati selezionati diversi blocchi tecnologici nell'ambito dei due inviti a manifestare interesse (di seguito «IMI»):

a) la nuova famiglia di motori diesel a elevata efficacia energetica e il cambio DCT sono stati selezionati nell'ambito dell'IMI «Catena di trazione e ausiliari dei veicoli a motorizzazione termica» (di seguito «IMI n. 1»);

<sup>(8)</sup> Cfr. lista degli operatori, di cui all'articolo 8 della legge n. 2010-237 sopraccitata e del decreto n. 2010-442 del 3 maggio 2010.

- b) la tecnologia di ibridazione elettrica è stata selezionata nell'ambito dell'IMI «Catene di trazione, ausiliari e sistemi di accumulo di energia reversibile per veicoli elettrici e ibridi» (di seguito «IMI n. 2»).
- (37) L'azione «Veicolo del futuro» è coperta nello specifico dal regime di aiuti SA.32466 (2011/X) <sup>(9)</sup> esente dall'obbligo di notifica ai sensi del regolamento generale di esenzione per categoria <sup>(10)</sup>.
- (38) Le autorità francesi hanno definito i dettagli e la forma dei finanziamenti pubblici che saranno ricevuti da ciascuno dei partner elencati nel progetto. Tranne per il capofila PSA, gli importi dei finanziamenti pubblici in gioco per la realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sono inferiori alle soglie di notifica individuali di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera e) del RGEC per tutti gli altri partner (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, e IC2MP). Nonostante siano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE <sup>(11)</sup>, questi finanziamenti pubblici sono già coperti dal regime di esenzione SA.32466 (2011/X) sopraccitato.
- (39) Per contro, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), il regolamento generale di esenzione per categoria non si applica agli aiuti a favore delle imprese in difficoltà, una categoria nella quale sicuramente rientra il gruppo PSA perlomeno a partire dal 17 ottobre 2012, data in cui le autorità francesi hanno annunciato la propria intenzione di concedere una garanzia al gruppo PSA. L'aiuto che lo Stato intende concedere a PSA a sostegno del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» non può dunque rientrare nel regime di aiuti SA 32466 (2011/X), né essere oggetto di una notifica individuale sulla base della disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione <sup>(12)</sup> (di seguito la «disciplina R&S&I») <sup>(13)</sup>.
- (40) In un intento di semplificazione amministrativa, i costi delle attività di PSA nell'ambito del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sono stati classificati analogamente agli altri partner, ovvero utilizzando le categorie previste dal regolamento generale di esenzione per categoria (che coincidono con quelle della disciplina R&S&I).
- (41) PSA realizzerà dunque delle attività qualificate <sup>(14)</sup> di ricerca fondamentale (di seguito «RF»), ricerca industriale (di seguito «RI») e sviluppo sperimentale (di seguito «SS»), con costi ammissibili definiti in dettaglio nella tabella 4 sottostante:

Tabella 4

**Costi del progetto 50CO<sub>2</sub>Cars per tipologia di attività di R&S (in migliaia di EUR)**

Costi	Totali	Ammissibili <sup>(1)</sup>	RF	RI	SS
IMI n. 1	[260 - 330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
IMI n. 2	[50 - 110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
<b>Totale</b>	<b>[300 - 400]*</b>	<b>304 593,48</b>	<b>1 328,79</b>	<b>175 567,54</b>	<b>127 697,15</b>

<sup>(1)</sup> I costi del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sono stati concessi alle categorie di R&S di cui all'articolo 31, paragrafo 5, del regolamento generale di esenzione per categoria rimborsabili (che corrisponde alle categorie di cui al punto 5.1.4 della disciplina RSI).

- (42) Su un importo totale di 85,9 milioni di EUR, gli aiuti che lo Stato intende concedere al gruppo PSA per il piano di ristrutturazione assumeranno la forma di sovvenzioni (per 24,5 milioni di EUR) e di anticipi recuperabili (per 61,4 milioni di EUR). In termini di intensità, essi corrispondono a un tasso di copertura del 100 % dei costi ammissibili di RF, del 30 % per le attività di RI e del 25 % per le attività di SS.

<sup>(9)</sup> GU C 78 dell'11.3.2011, pag. 33.

<sup>(10)</sup> Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

<sup>(11)</sup> A tal proposito, la Commissione ricorda in particolare che il finanziamento pubblico delle attività (non economiche) di ricerca indipendente degli organismi di ricerca non rappresenta un aiuto di Stato.

<sup>(12)</sup> GU C 323 del 30.12.2006, pag. 1.

<sup>(13)</sup> Cfr. in particolare punto 2.1, ultimo comma, della disciplina RSI: «Gli aiuti per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione a favore di imprese in difficoltà a norma degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà sono esclusi dal campo di applicazione della presente disciplina».

<sup>(14)</sup> Ai sensi delle definizioni di cui all'articolo 30, paragrafi 1, 2 e 3 del regolamento generale di esenzione per categoria (che coincidono con le definizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere e), f) e g) della disciplina RSI).

- (43) Trattandosi nello specifico di prestiti recuperabili, essi saranno attualizzati al tasso di riferimento in vigore a gennaio 2012, data di decisione dello stanziamento dell'aiuto: 3,07 % per la Francia. Essi saranno rimborsati da PSA secondo modalità diverse per ciascuno degli IMI.
- (44) Per la parte del progetto relativa all'IMI n. 1, sono possibili tre architetture di ibridazione valutate in parallelo: tramite il cambio eDCT, tramite la facciata accessoria del motore e tramite la facciata accessoria con ruota libera. Lo schema di rimborso, che dipenderà infine dall'architettura selezionata durante una delle fasi decisionali del progetto, assumerà una delle seguenti forme:
- a) Se la scelta ricade su un'ibridazione mediante il cambio eDCT, il rimborso si baserà su due unità d'opera:
- [10-20]\* EUR per motore diesel con 40/50 kW e 70 kW di potenza prodotto, a partire dalla [500 000-600 000]\*<sup>esima</sup> unità prodotta, in modo che questa parte del prestito sarà rimborsata arrotondata all'euro in quattro anni, in valore attualizzato, sulla base dello scenario nominale di produzione. In seguito a tale rimborso al 100 % dell'importo attualizzato, il gruppo PSA continuerà a versare un importo ridotto di [3-6] EUR per motore prodotto durante [1-3] anni,
  - [30-40]\* EUR per cambio eDCT prodotto, a partire dalla [50 000-60 000]\*<sup>esima</sup> unità prodotta, in modo che questa parte del prestito sarà rimborsata arrotondata all'euro in cinque anni, in valore attualizzato, sulla base dello scenario nominale di produzione. In seguito a tale rimborso al 100 % dell'importo attualizzato, il gruppo PSA continuerà a versare un importo ridotto di [5-10]\* EUR per cambio eDCT prodotto.
- b) Se si opta per l'ibridazione mediante la facciata accessoria, il rimborso avrà come sola unità d'opera il motore diesel con 40/50 kW e 70 kW di potenza, per il quale PSA verserà [10-20]\*EUR per unità prodotta a partire dalla [500 000-600 000]\*<sup>esima</sup> fino al completo rimborso dell'importo attualizzato (circa [0-5]\* anni nello scenario nominale), poi [5-10]\* EUR per unità.
- c) Se si opta per una facciata accessoria con ruota libera, il rimborso sarà ugualmente calcolato sull'unità d'opera del motore diesel con 40/50 kW e 70 kW di potenza: PSA verserà [20-30]\* EUR per unità prodotta a partire dalla [500 000-600 000]\*<sup>esima</sup> fino al completo rimborso dell'importo attualizzato (circa [0-5]\* anni nello scenario nominale), poi [5-10]\* EUR per unità.
- (45) Per la parte del progetto relativa all'IMI n. 2, il rimborso si baserà sull'unità d'opera della catena di trazione elettrica: PSA rimborserà [20-30]\* EUR per unità prodotta a partire dalla [500 000-600 000]\*<sup>esima</sup> fino al completo rimborso dell'importo attualizzato (circa [5-10]\* anni nello scenario nominale), poi [5-10]\* EUR per unità.
- (46) Le autorità francesi ritengono che queste modalità siano tali che l'anticipo sarà rimborsato in valore attualizzato in uno scenario di esito favorevole del progetto basato su ipotesi prudenti e ragionevoli e che, in caso di parziale insuccesso, il rimborso sarà proporzionale al grado di riuscita del progetto.

#### 2.4. IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DEL GRUPPO PSA

- (47) Il piano di ristrutturazione fa seguito a delle misure di riduzione dei costi presentate il 26 ottobre 2011 (riduzione dei costi di 800 milioni di EUR, con conseguente soppressione di 2 500 posti di lavoro in Europa) e il 15 febbraio 2012 (misure complementari pari a 200 milioni di EUR).
- (48) Il piano di ristrutturazione comprende tre tipologie di misure: ristrutturazione industriale, riduzione della struttura amministrativa del gruppo e realizzazione del progetto di ricerca e sviluppo «50CO<sub>2</sub>Cars». Nonostante il gruppo PSA sia presente in numerosi paesi del mondo, le misure di ristrutturazione riguardano essenzialmente la Francia, dove si concentra la maggior parte dei mezzi di produzione del gruppo.

##### 2.4.1. LE MISURE DI RISTRUTTURAZIONE DEL SISTEMA DI PRODUZIONE INDUSTRIALE

- (49) Le misure principali riguardano dei siti in Francia: la chiusura della fabbrica di Aulnay e la riduzione significativa delle capacità della fabbrica di Rennes, che si tradurrà nella soppressione di 4 400 posti di lavoro. Queste due misure si inseriscono nel quadro generale di un'ottimizzazione dei siti di produzione di PSA.

- (50) Grazie al suo posizionamento storico sul segmento dei veicoli cittadini polivalenti (di seguito «segmento B»), PSA dispone di importanti capacità di produzione su tale segmento: in Francia (Aulnay, Poissy e Mulhouse), in Spagna (Madrid) e in Slovacchia (Trnava). Malgrado le misure di adattamento adottate a partire dall'inizio degli anni 2000 (chiusura di Ryton (Gran Bretagna) nel 2006 e riduzione delle capacità di Aulnay nel 2008), le sue capacità di produzione continuano a essere in eccesso sul segmento B. La chiusura di Aulnay si tradurrà in una riduzione della produzione di 155 000 veicoli/anno dei modelli 208, C3, DS3, rispetto all'organizzazione messa in atto nel 2012, il che corrisponderà a una riduzione della capacità massima di 232 000 veicoli/anno e a una concentrazione della produzione del segmento B sui siti di Poissy, Mulhouse e Trnava. Secondo le autorità francesi, questa misura ridurrà in maniera stabile la capacità nel segmento B e indurrà un'importante economia di costi fissi sul perimetro del gruppo (stimata a [100-200]\* milioni di EUR l'anno).
- (51) Il sito di Rennes è attualmente dedicato alla produzione di veicoli appartenenti ai segmenti D ed E <sup>(15)</sup> e si trova ad affrontare il continuo calo della domanda, in particolare per le berline del segmento D. Il passaggio da 2,5 turni a 2, la soppressione di un turno di notte e di una mini-linea di produzione permetteranno, secondo le autorità francesi, di limitare la produzione alle sole Peugeot 508 (berlina e break) e C5 (berlina e break).
- (52) Anche l'attività R&S sarà ridimensionata al ribasso (10 %), le squadre di lavoro si limiteranno al solo sostegno in loco (soppressione delle mansioni di sviluppo volte all'attività generale del gruppo).
- (53) PSA spera in tal modo di migliorare l'efficacia della propria struttura europea, in particolare grazie a un migliore utilizzo delle capacità esistenti e mediante la maggiore specializzazione dei siti che si limiteranno a produrre uno, massimo due segmenti. L'obiettivo di tale riorganizzazione è di diminuire da circa [200-300]\* a [200-300]\* EUR il prezzo di costo medio di ciascun veicolo.

#### 2.4.2. LE MISURE BASATE SULLA STRUTTURA AMMINISTRATIVA DEL GRUPPO PSA

- (54) Il gruppo PSA prevede una riorganizzazione dei servizi amministrativi e di tutte le sue direzioni, che si tradurrà in totale nella soppressione di 3 586 posti di lavoro.
- (55) In parallelo e grazie alle misure di ristrutturazione, PSA ha annunciato un piano di risparmi pari a 1 miliardo di EUR riguardo agli acquisti (400 milioni di EUR) e ai costi fissi (600 milioni di EUR) prevede di attuare una serie di azioni connesse alle attività industriali, alla R&S e ai costi generali, in particolare grazie alla sua alleanza con GM.

#### 2.4.3. IL PROGETTO DI R&S «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (56) Nell'ambito della ristrutturazione industriale, il gruppo PSA prevede anche lo sviluppo di nuove tecnologie di ibridazione che contribuirebbero, secondo le autorità francesi, a ripristinare la redditività. Infatti, in caso di successo, questo progetto di R&S consentirebbe al gruppo PSA di gestire la produzione su vasta scala di veicoli diesel ibridi sul segmento B (peso compreso tra 900 kg e 1,3 tonnellate), e di diversificare in tal modo la produzione in un segmento di attività redditizio. I consumatori europei preferiscono i motori diesel, ma in futuro le principali componenti <sup>(16)</sup> del sistema di ibridazione potrebbero essere adattate a delle basi di motori a benzina di pari potenza e impiegate su scala mondiale.
- (57) Questo progetto di R&S, denominato «50CO<sub>2</sub>Cars», aspira all'ideazione e produzione di una catena di trazione ibrida (non ricaricabile) destinata al segmento B, che consentirebbe di ridurre a 50 grammi per km le emissioni di CO<sub>2</sub> (di seguito «g CO<sub>2</sub>/km») di questi veicoli e, di conseguenza, di posizionare i veicoli familiari (segmento C) intorno ai 65 g CO<sub>2</sub>/km. Il progetto è volto a rendere questa tecnologia economicamente accessibile a più persone possibili.

<sup>(15)</sup> I segmenti D ed E corrispondono a veicoli di tipologia «familiare», «stradale», «monovolume» e «fuoristrada», le cui dimensioni variano in Europa mediamente da 4,40 a 5 metri. Le Peugeot 508 berlina, 508 SW, 807, 4007 e le Citroën C5 berlina, C5 break, DS5, C8, C-Crosser e C6 appartengono a questo segmento.

<sup>(16)</sup> L'accumulatore, la macchina elettrica di potenza e il suo impianto elettrico di controllo e il convertitore di tensione consentono di disporre di una rete bitensione.

- (58) Tecnicamente, il progetto combinerà una nuova famiglia di motori diesel a elevata efficacia energetica, un cambio a doppia frizione motorizzato compatibile con l'ibridazione («DCT»), e anche una tecnologia di ibridazione elettrica a basso costo.
- (59) PSA sarà il capofila del consorzio di R&S incaricato della realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars».
- (60) Questo consorzio comprenderà sia partner industriali che accademici: cinque grandi aziende (Delphi, Mann & Hummel, Valeo e Rhodia), una PMI (CTI), un'associazione (IRMA) e quattro organismi di ricerca (IFPEN, LACCO, IRCELYON e IC2MP).

#### 2.4.4. IL PIANO AZIENDALE DEL GRUPPO PSA

- (61) Il piano aziendale del gruppo PSA riguarda il periodo 2013-2017. Le autorità francesi hanno precisato che l'attuale risultato operativo del gruppo, secondo lo scenario medio, sarà positivo a partire dal 2014, di [1 200-2 000]\* milioni di EUR, ovvero [1-5]\* % del volume d'affari. Il miglioramento della redditività deriverà principalmente da misure interne contenute nel piano di ristrutturazione. Esso si basa, da un lato, su un'importante riduzione dei costi di produzione e di miglioramento della liquidità e, dall'altro, su un'ipotesi di ridefinizione geografica delle attività del gruppo PSA. L'obiettivo è di fare in modo che, nel 2015, il 50 % delle vendite del gruppo sia realizzato all'esterno dell'Unione europea, riuscendo così a sfruttare il potenziale di crescita in queste parti del mondo (in particolare Cina, Brasile ecc.).
- (62) Le autorità francesi hanno presentato il piano aziendale del gruppo PSA fino al 2017. Il piano si fonda su delle ipotesi relative alla dimensione del mercato europeo e alle quote di mercato di PSA. Queste ipotesi riflettono delle stime fornite dall'istituto *IHS Global Insight*.
- (63) Per quanto riguarda le dimensioni del mercato europeo, secondo le autorità francesi ci si aspetta un calo del 2,2 % nel 2013, ma si dovrebbe poi registrare una crescita del 6 % annuo nel 2014 e 2015, seguita da una crescita del 3 % annuo nel 2016 e 2017. Le quote di mercato di PSA raggiungerebbero il [12-15]\* % nel 2013, il [13-16]\* % nel 2014 e l'[11-15]\* % nel 2015, 2016 e 2017.
- (64) Il piano aziendale prevede diversi scenari. Nello scenario «medio», il risultato operativo del gruppo PSA sarebbe positivo a partire dal 2014, di [1 200-2 000]\* miliardi di EUR, ovvero l'[1-5]\* % del volume d'affari del gruppo. Raggiungerebbe [3 000-3 800] miliardi di EUR nel 2017, ovvero il [2-6]\* % del volume d'affari di PSA. Secondo le autorità francesi, un simile livello di redditività permetterebbe al gruppo PSA di godere di un rating sufficiente a garantirne il rifinanziamento autonomo sui mercati. Un miglior rating del gruppo si ripercuoterebbe automaticamente su quello di BPF.
- (65) Sono stati previsti anche degli scenari alternativi. In uno scenario «sfavorevole», le vendite del gruppo PSA registrerebbero una contrazione (rispetto allo scenario medio) di 100 000 veicoli supplementari all'anno in Europa a partire dal 2013. In uno scenario «favorevole», le vendite europee del gruppo PSA registrerebbero invece una crescita nell'ordine di 100 000 veicoli all'anno a partire dal 2013. Secondo i piani aziendali presentati, il risultato operativo del gruppo PSA nel suo complesso, compreso lo scenario sfavorevole, sarebbe positivo a partire dal 2014 (nell'ordine dell'[1-5]\* % del volume d'affari del gruppo PSA), e raggiungerebbe il [2-6]\* % nel 2017. È opportuno comunque notare che dalle previsioni del gruppo PSA emerge una forte crescita del volume d'affari fuori dall'Europa, ovvero sui mercati in crescita. Questa ipotesi spiega perché, nonostante le previsioni pessimiste relative al mercato europeo, il gruppo PSA prevede un aumento delle vendite: il suo obiettivo è di realizzare il 50 % delle vendite al di fuori dell'Europa nel 2015.
- (66) In merito all'evoluzione delle capacità di produzione del gruppo PSA, le autorità francesi hanno realizzato due tabelle che presentano i tassi di utilizzazione Harbour<sup>(17)</sup> di ogni fabbrica, prima e dopo la ristrutturazione del gruppo. Ad eccezione di Poissy, i tassi restano invariati. Le autorità francesi hanno precisato che la redditività di ogni sito non può essere misurata indipendentemente da quella del gruppo PSA. Al contrario, sarebbe opportuno esaminare l'attività del settore auto del gruppo PSA in modo globale per ciascun segmento del mercato. Sempre secondo le autorità francesi, ogni sito ha un portafoglio di veicoli che può potenzialmente produrre. Se alcuni siti presentano tassi di utilizzazione inferiori o superiori, si tratta in genere di variazioni note e controllate collegate al ciclo di vita dei prodotti.

<sup>(17)</sup> La capacità «Harbour» corrisponde allo standard impiegato nell'industria. Essa presuppone che in ogni fabbrica, due turni lavorino 8 ore al giorno, 235 giorni all'anno. Il tasso di utilizzazione Harbour indica il volume di veicoli effettivamente prodotti in ciascuna fabbrica rispetto alla capacità Harbour.

Tabella 5

**Volume d'affari previsto in tre scenari del gruppo PSA (in milioni di EUR)\***

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario medio	[55 000 - 60 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[65 000 - 70 000]
Scenario sfavorevole (divario di - 100 000 veicoli l'anno)	[55 000 - 60 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]
Scenario favorevole (divario di + 100 000 veicoli l'anno)	[57 000 - 62 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[65 000 - 70 000]	[65 000 - 70 000]

Tabella 6

**Volume d'affari previsto in tre scenari della divisione auto (in milioni di EUR)\***

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario medio	[40 000 - 45 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]
Scenario sfavorevole (divario di - 100 000 veicoli l'anno)	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[45 000 - 50 000]
Scenario favorevole (divario di + 100 000 veicoli l'anno)	[40 000 - 45 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]

## 2.4.5. MISURE COMPENSATIVE COME INIZIALMENTE PRESENTATE DALLE AUTORITÀ FRANCESI

- (67) Il gruppo PSA ha annunciato delle misure di ristrutturazione che ridurranno le sue capacità di produzione e la sua presenza sul mercato, in particolare la chiusura della fabbrica di Aulnay (dove lavorano 3 000 dipendenti) e anche una significativa riduzione di capacità della fabbrica di Rennes, con una conseguente riduzione del personale di circa 1 400 unità. Contestualmente, si è provveduto o si sta provvedendo alla cessione di elementi redditizi dell'attivo, in particolare l'apertura del capitale di GEFCO, la cessione di alcuni attivi immobiliari e quella della società di autonoleggio Citer. Il gruppo PSA ha altresì annunciato una riduzione delle spese di investimento, cosa che limiterà la sua capacità di produzione a un livello inferiore di quello inizialmente previsto prima dell'inizio delle difficoltà.
- (68) Inoltre, le autorità francesi hanno proposto le seguenti misure compensative:
- riduzioni supplementari delle spese in conto capitale (CAPEX) (2.4.5.1),
  - rinuncia alle capacità della fabbrica di Sevelnord a vantaggio di un concorrente (2.4.5.2),
  - ritiro dello sviluppo e della produzione della tecnologia ibrida plug-in (2.4.5.3),
  - determinazione di un tasso minimo di penetrazione di BPF (2.4.5.4).

Queste misure si sommerebbero alle misure di ristrutturazione che erano state previste nell'ambito del piano di medio termine <sup>(18)</sup> iniziale 2012.

2.4.5.1. **Ulteriori riduzioni degli investimenti del gruppo PSA**

- (69) Le ulteriori riduzioni (rispetto al piano di medio termine iniziale 2012) delle spese in conto capitale sono stimate per un importo di 300 milioni di EUR nel 2013 e di 500 milioni di EUR all'anno nel 2014 e 2015. Il piano 2013-2015 (CAPEX e R&S) è stato di fatto ridotto da 9,9 miliardi di EUR a 8,6 miliardi di EUR, ovvero una riduzione del 13 % tra i due piani. Tale importo è in calo del 27 % rispetto alla media 2011- 2012.

<sup>(18)</sup> Il piano a medio termine è il documento utilizzato dalla direzione finanziaria del gruppo PSA per presentare le previsioni dei risultati del gruppo per gli anni successivi.

- (70) Gli investimenti di PSA sarebbero così ridotti da 3,3 miliardi di EUR all'anno a 2,86 miliardi di EUR all'anno in media. Tale riduzione di 1,3 miliardi di EUR riguarderà in modo preponderante (più dell'80 %) l'attività del settore auto del gruppo in Europa.
- (71) Secondo le autorità francesi, la riduzione delle spese in conto capitale comprometterebbe in maniera significativa la capacità del gruppo PSA di essere una forza competitiva sul mercato. L'ulteriore riduzione di alcuni investimenti R&S e delle spese in conto capitale avrebbe altresì ulteriori importanti ripercussioni negative per PSA. In particolare, il gruppo PSA sarebbe considerevolmente penalizzato nella sua capacità di:
- soddisfare le aspettative di alcune categorie di clienti, che sono particolarmente legati all'effetto di gamma e alle tecnologie che non saranno più impiegate dal gruppo PSA;
  - reagire alle evoluzioni dei concorrenti;
  - industrializzare autonomamente determinate tecnologie attraenti che dovrà acquistare dai concorrenti a scapito dei suoi margini di profitto;
  - beneficiare di determinati incentivi fiscali, come quelli sul CO<sub>2</sub> ecc.
- (72) Tale riduzione si tradurrà in particolare in:
- interruzione della produzione del modello Citroën C6 al 31 dicembre 2012 e il mancato rinnovo del modello Peugeot 607 (segmento E) a),
  - interruzione anticipata di due anni, a partire dal 2015, dei veicoli Bipper/Nemo e il mancato rinnovo di questi veicoli (segmento B LCV) b),
  - abbandono dei motori diesel superiori a 2 litri (segmento D) c).
- a) Interruzione della produzione dei modelli Citroën 6 – Peugeot 607**
- (73) Questa misura compensativa comprenderebbe due aspetti relativi al segmento E nel suo insieme:
- l'interruzione della produzione della Citroën C6, inizialmente prevista nel 2016, a partire dal 2013, e
  - il mancato rinnovo della Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Considerando solo il primo aspetto, il gruppo PSA prevede un impatto pari a 3 000 veicoli (ovvero 1 000 veicoli all'anno), ovvero una perdita in volume d'affari di 90 milioni di EUR in tre anni. La C6 fa parte del segmento E, che è un segmento di «gamma alta». Secondo le stime interne del gruppo PSA, questo segmento rappresenterebbe il 5,7 % del mercato auto europeo nel 2013.
- (75) Secondo le autorità francesi, il mancato rinnovo del segmento di gamma alta del gruppo causerebbe una riduzione significativa della copertura di mercato. Sulla base dell'ultimo modello Peugeot (607) i volumi potenziali erano nell'ordine di 20 000 veicoli all'anno, ovvero una perdita in volume d'affari nell'ordine di 500 milioni di EUR. Sulla base dell'ultimo modello Citroën (C6) i volumi potenziali erano nell'ordine di 7 000 veicoli all'anno, ovvero una perdita in volume d'affari nell'ordine di 200 milioni di EUR.
- (76) L'impegno di non rinnovo dei modelli Citroën C6/Peugeot 607 riguarda il periodo 2016-2018. Il gruppo PSA calcola le conseguenze della misura a 40 500 veicoli, ovvero un volume d'affari di 1,05 miliardi di EUR. Inoltre, il mancato rinnovo di questi modelli consentirebbe a PSA di rinunciare agli investimenti correlati a partire dal 2013 (visto che la durata solita di sviluppo di un nuovo veicolo è in genere di tre anni).
- (77) Secondo le autorità francesi, tale misura compensativa avrebbe come effetto indiretto un importante impatto negativo per l'immagine di marca del gruppo PSA. Tale assenza di modelli sul segmento E (e/o di motori abbastanza potenti) impedirebbe ad esempio di partecipare ad alcune gare d'appalto. D'altronde, questa uscita del gruppo PSA dal segmento E comporterebbe anche una riduzione della frequentazione della rete del gruppo PSA da parte dei privati interessati alle offerte di gamma alta, nuocendo all'aumento di gamma delle marche del gruppo, compreso sul segmento B (linea DS). Il gruppo PSA prevede un impatto negativo sulle richieste di offerta di flotte pari a 2 000 veicoli all'anno, il che rappresenterebbe una perdita nel volume d'affari annuo di 30 milioni di EUR, ovvero un totale di 180 milioni di EUR per 12 000 veicoli.

- (78) In generale, il gruppo PSA stima le conseguenze di questa misura compensativa pari a una perdita in volume d'affari di 1,32 miliardi di EUR.

**b) Interruzione della produzione e mancato rinnovo del modello Bipper/Nemo**

- (79) Il Bipper/Nemo è un veicolo commerciale venduto con due diverse denominazioni. La misura proposta comporterebbe due aspetti:
- la rinuncia al rinnovo (ovvero al lancio di una nuova generazione) dei veicoli Bipper/Nemo a partire dal 2017, il cui impatto in termini di volume d'affari è stimato da PSA a 1 miliardo di EUR, e
  - l'interruzione anticipata nel 2015 della produzione dei veicoli Bipper/Nemo, inizialmente prevista per il 2017, il cui impatto in termini di volume d'affari è stimato pari a 560 milioni di EUR.
- (80) Nel 2012, PSA ha venduto 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper in versione veicolo privato (di seguito «VP») e veicolo commerciale («VC») e 18 972 Nemo (VP e VC senza distinzione) per un volume d'affari unitario medio di 8 950 EUR, ovvero un volume d'affari totale di 319 milioni di EUR all'anno.
- (81) I modelli Bipper/Nemo VC fanno parte del segmento B LCV <sup>(19)</sup>: nel 2012, tale segmento rappresentava il 3,7 % del mercato VCL europeo. PSA godeva di una posizione del 49 %. Nel 2012, il gruppo PSA ha commercializzato 26 674 Nemo/Bipper VC per un mercato di 54 514 unità. Nel 2012, il gruppo PSA ha venduto 8 976 versioni VP (che rappresentano una quota di mercato del 10 %).
- (82) Secondo le autorità francesi, la commercializzazione di questi veicoli non avrebbe prodotto benefici netti sulla durata di vita del veicolo, in particolare a causa del fatto che i modelli all'inizio non sono immediatamente redditizi. Questi veicoli sono divenuti redditizi dunque solo dopo la prima generazione.
- (83) Il gruppo PSA stima le conseguenze di questa misura compensativa pari a una perdita di 1,56 miliardi di EUR in volume d'affari.

**c) Motori diesel superiori a 2 litri**

- (84) Tale proposta di misura compensativa è volta a rinunciare alla produzione di motori diesel di più di 2 litri in vista della norma EURO 6. Secondo le autorità francesi, il gruppo PSA dispone degli strumenti industriali per produrre tali motori, in particolare la versione EURO 6 del motore DW12. A differenza dei suoi concorrenti, non dispone di motori a benzina superiori a 2 litri (i motori a benzina si limitano a 1,6 litro turbo). Tale misura influenzerebbe quindi in particolare il segmento D.
- (85) Le vendite di veicoli privati del gruppo PSA sul segmento D rappresentavano l'1 % del mercato europeo nel 2012 (ovvero 150 000 veicoli). Il numero di veicoli privati del gruppo PSA dotati di motore superiore a 2 litri ha raggiunto un massimo di 30 000 veicoli durante gli anni migliori. Il gruppo PSA ritiene nelle sue valutazioni circa l'impatto della misura che la cifra di 10 000 veicoli all'anno rappresenti circa il 20 % del segmento D.
- (86) Sulla base dei dati storici 2011 e 2012 di immatricolazione dei veicoli VP diesel con motore superiore a 2 litri, PSA calcola che lo sviluppo di un'offerta VP diesel ibrida plug-in avrebbe fatto aumentare il numero di veicoli con cilindrata superiore a 2 litri (o potenza equivalente) a 30 000–40 000 unità per il gruppo PSA. Secondo le autorità francesi, tale misura rappresenterebbe 10 000 auto all'anno, ovvero una perdita in volume d'affari di 200 milioni di EUR.

**2.4.5.2. Rinuncia alle capacità della fabbrica di Sevelnord a vantaggio di un concorrente**

- (87) Ai fini di tale misura, il gruppo PSA rinunciarebbe alle capacità della fabbrica di Sevelnord a favore di Toyota. Il sito di Sevelnord è stato creato nel 1988 nell'ambito dell'estensione delle attività della Società europea veicoli leggeri («Sevel»), controllata congiuntamente («Joint venture», di seguito «JV») con il gruppo Fiat. Nel 2011, questa fabbrica aveva 2 700 dipendenti e produceva 420 veicoli al giorno in media (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). In totale, nel 2011, sono stati prodotti 94 843 veicoli.

<sup>(19)</sup> Acronimo per «Light Commercial Vehicles» in inglese. La versione italiana è «VCL», per «veicolo commerciale leggero».

- (88) Quando Fiat si è voluta ritirare dal partenariato di compartecipazione con il gruppo PSA per il sito di Sevelnord, PSA ha firmato un accordo di cooperazione con Toyota, in base al quale il gruppo PSA costruirebbe dei veicoli commerciali leggeri che Toyota commercializzerebbe in Europa con il proprio marchio. Questo consentirebbe a Toyota di crearsi un'importante base di clientela a costo minimo.
- (89) In virtù di tale accordo, in un primo periodo (a partire dal secondo trimestre del 2013), il gruppo PSA fornirà veicoli commerciali leggeri provenienti dalle gamme esistenti Peugeot Expert e Citroën Jumpy (offerta «G9»). In seguito, l'accordo prevede anche una collaborazione sulla prossima generazione di veicoli che saranno prodotti dal gruppo PSA (offerta «K0»).
- (90) Secondo le autorità francesi, senza l'accordo con Toyota, il gruppo PSA ritiene che avrebbe potuto assicurare da solo la redditività dell'attività relativa ai veicoli commerciali leggeri. Il contratto con Toyota non sarebbe dunque stato necessario per garantire il proseguimento dell'attività in tale sito.
- (91) Le autorità francesi precisano che questa misura contribuisce a limitare la presenza del gruppo PSA sul mercato a diretto vantaggio dei suoi concorrenti in quanto:
- il gruppo PSA rinunciarebbe a quasi il 30 % della capacità di produzione del sito di Sevelnord a favore di Toyota;
  - questo accordo consentirebbe a un importante concorrente, Toyota, di entrare in un mercato in cui non era finora presente, così come di ampliare la propria gamma in materia di veicoli commerciali;
  - tale accordo procurerebbe un vantaggio concorrenziale sicuro e diretto a Toyota, nella misura in cui gli consente di conquistare una quota importante del margine dei veicoli oggetto dell'accordo, nonché di reclutare e fidelizzare clienti su un mercato in cui è assente;
  - tale misura riguarda uno dei mercati in cui il gruppo PSA riveste una posizione particolarmente importante (21 % a livello europeo nel 2011).
- (92) In termini di volume d'affari, l'impatto di tale misura è stimato a 443 milioni di EUR.

#### **2.4.5.3. Ritiro dello sviluppo e della produzione della tecnologia ibrida plug-in**

- (93) Il gruppo PSA ridurrebbe la propria presenza sul mercato ponendo fine all'accordo concluso il 25 ottobre 2011 con BMW riguardo la creazione di una joint venture (JV) rivolta allo sviluppo e alla produzione di una tecnologia dedicata ai veicoli ibridi ed elettrici.
- (94) La JV sviluppava e fabbricava tutte le componenti elettriche indispensabili a una catena di trazione elettrica. Il gruppo PSA e BMW hanno investito più di 100 milioni di EUR in questo progetto che, alla fine del 2011, impiegava 400 collaboratori nel centro di R&S di Monaco di Baviera. La fine di questa JV comporterebbe il ritiro del gruppo PSA dal segmento dei veicoli ibridi detti «plug-in» tramite la rescissione dell'accordo di compartecipazione con BMW (segmento C).
- (95) Secondo le autorità francesi, ponendo fine alla JV, il gruppo PSA si ritirerebbe in maniera definitiva da un segmento considerato di richiamo e non avrebbe accesso a circa il 6 % del mercato in vista del 2016. Il gruppo PSA perderebbe anche un accordo valorizzante in termini di marchio che deriva dall'essere partner di BMW.
- (96) Il ritiro del gruppo PSA dalla JV con BMW avrebbe due impatti:
- in primo luogo, l'annuncio dell'abbandono della tecnologia ibrida plug-in nuocerebbe all'immagine del gruppo su questo segmento e si ripercuoterebbe, di conseguenza, a partire dal 2013, sulle vendite ibride diesel del gruppo PSA. Il gruppo PSA calcola questo impatto (in base al 10 % dei volumi) pari a 3 000 veicoli l'anno, ovvero una perdita in volume d'affari annuo di 60 milioni di EUR;
  - in secondo luogo, l'interruzione dello sviluppo della tecnologia ibrida *plug-in*, il cui lancio era previsto per il 2016, si tradurrebbe in una riduzione di 20 000 veicoli in media in tre anni, ovvero una perdita in volume d'affari di 400 milioni di EUR all'anno in media.
- (97) In totale, il gruppo PSA stima l'impatto di tale misura pari a 1,56 miliardi di EUR in volume d'affari.

#### 2.4.5.4. Impegno relativo a un tasso di penetrazione massimo per BPF

- (98) Le autorità francesi intendono prendere un impegno relativo al tasso di penetrazione <sup>(20)</sup> massimo. Secondo le autorità francesi, questo tasso sarebbe nettamente aumentato negli ultimi anni, sia per BPF che per i suoi concorrenti, crescendo in particolare per BPF, dal 27,5 % nel 2009 al 29,8 % nel 2012, e per RCI Banque SA <sup>(21)</sup>, dal 30,0 % al 35,0 % nello stesso periodo come emerge dalla tabella 7 sottostante.
- (99) Le autorità francesi intendono assumersi questo impegno in particolare poiché ritengono che il controllo del tasso di penetrazione sia semplice e possa essere seguito a partire dalle fonti pubbliche.
- (100) L'impegno previsto si articolerebbe in maniera differente per l'anno 2013 da un lato, e per gli anni 2014 e 2015 dall'altro. Per quanto riguarda il 2013, si proporrebbe di non superare, per ogni paese europeo (sul perimetro G10 <sup>(22)</sup>) in cui opera BPF, il tasso H2 2012 aumentato di un livello di flessibilità di +1 punto di penetrazione.
- (101) Per i periodi successivi, le autorità francesi ritengono che la rapida evoluzione del settore imponga di prevedere come l'impegno di BPF debba variare in funzione di tale evoluzione. Si propone dunque di far evolvere il tasso di penetrazione realizzato da BPF nell'anno «n-1» fissando un tasso massimo di penetrazione per l'anno «n» in base alle variazioni dell'anno «n-1» di questo tasso presso i concorrenti europei di BPF. Si eviterebbe così che BPF sia disconnessa dalle tendenze in atto nel suo ambiente concorrenziale.
- (102) Pertanto, a partire dal 31 dicembre 2013, l'impegno relativo al tasso di penetrazione massimo di BPF nel perimetro G10 per un anno «n» sarà uguale al tasso realizzato da BPF sul medesimo perimetro nell'anno «n-1», adeguato alla variazione del tasso di penetrazione dei concorrenti per l'anno «n-1», fermo restando che questo adeguamento non può determinare una riduzione del tasso di penetrazione di BPF al di sotto di una soglia minima. Le imprese di riferimento qui proposte sarebbero il segmento «Europa occidentale» di RCI Banque SA e il segmento «Europa» di Volkswagen Financial Services (VWFS). Al fine di premunirsi contro evoluzioni imprevedibili dei concorrenti e di tenere conto di un tasso di penetrazione di BPF attualmente inferiore a quello dei concorrenti, il tasso di penetrazione massimo sarà limitato al 32,4 %, in conformità al tasso di penetrazione rilevato per il G10 durante il secondo semestre 2012.

Tabella 7

#### Tassi di penetrazione di BPF per i veicoli nuovi per paesi e grandi aree geografiche (in %)

	Tasso con limite massimo H2 2012*	Livello di flessibilità	Tasso massimo proposto*
Germania	[...]	+ 1,0	[...]
Austria	[...]	+ 1,0	[...]
Belgio	[...]	+ 1,0	[...]
Italia	[...]	+ 1,0	[...]
Spagna	[...]	+ 1,0	[...]
Paesi Bassi	[...]	+ 1,0	[...]
Portogallo	[...]	+ 1,0	[...]
Svizzera	[...]	+ 1,0	[...]
Francia	[...]	+ 1,0	[...]
Gran Bretagna	[...]	+ 1,0	[...]

<sup>(20)</sup> Si tratta del rapporto calcolato tra le vendite dei veicoli finanziati tramite prestiti della banca BPF e le vendite totali del gruppo PSA.

<sup>(21)</sup> RCI Banque SA è una controllata al 100 % di Renault SAS. RCI Banque garantisce il finanziamento delle vendite delle marche del gruppo Renault e del gruppo Nissan.

<sup>(22)</sup> Germania, Austria, Belgio, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Portogallo, Svizzera, Francia, Gran Bretagna

	Tasso con limite massimo H2 2012*	Livello di flessibilità	Tasso massimo proposto*
Aggregato G5 <sup>(1)</sup>	33,3	+ 1,0	34,3
Aggregato M5 <sup>(2)</sup>	27,3	+ 1,0	28,3
Aggregato G10 <sup>(3)</sup>	32,4	+ 1,0	33,4

<sup>(1)</sup> L'aggregato G5 raggruppa i seguenti paesi: Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito.

<sup>(2)</sup> L'aggregato M5 raggruppa i seguenti paesi: Belgio, Paesi Bassi, Svizzera, Austria e Portogallo.

<sup>(3)</sup> L'aggregato G10 raggruppa i dieci paesi citati in questa tabella.

#### 2.4.6. STIMA DEI COSTI DI RISTRUTTURAZIONE E RELATIVO FINANZIAMENTO

- (103) I costi di ristrutturazione sono stimati a 1 708,9 milioni di EUR. Essi riguardano le seguenti misure previste: l'interruzione nel 2014 delle attività di produzione a Aulnay, che impiega 3 000 dipendenti, il riposizionamento della produzione nella regione parigina a Poissy e la rivitalizzazione del sito di Aulnay. Questi costi sono stimati a [400-500]\* milioni di EUR per il periodo 2012-2017. I costi dell'adeguamento del sistema industriale del sito di Rennes, che effettuerà un dislocamento di 1 400 posti di lavoro su un totale di 5 600, sono stimati a [100-200]\* milioni di EUR per il periodo 2012-2017. L'adeguamento delle strutture del gruppo PSA, tramite le GPEC 1 e 2 («Gestione previsionale degli impieghi e delle competenze») produrrà dei costi totali stimati a [500-600]\* milioni di EUR per il 2012 e 2013. Si deve rilevare che non esiste una sovrapposizione tra i piani GPEC 1 e 2 e i costi di ristrutturazione relativi a Aulnay e Rennes. I costi per altre misure, in particolare le ristrutturazioni della rete commerciale europea e la riduzione del personale PCR (Peugeot Citroën Retail), corrispondente alla quota PSA della rete di concessionari, soprattutto in Europa meridionale, sono stimati a [100-200] milioni di EUR. Infine, i costi delle attività di PSA nell'ambito del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» ammontano a [300-400]\* milioni di EUR.
- (104) Al fine di finanziare i costi di ristrutturazione, il gruppo PSA ha attuato, a partire dall'inizio del 2012, un programma di cessione delle attività che gli ha consentito di ottenere le seguenti risorse:
- cessione di Gefco a dicembre 2012: 878 milioni di EUR <sup>(23)</sup>;
  - cessione di Citer a febbraio 2012: 449 milioni di EUR;
  - cessione di immobili (tra cui la sede sociale) durante il 2012: 628,7 milioni di EUR.
- (105) Secondo le autorità francesi, il gruppo PSA ha già sbloccato 1,956 miliardi di EUR di liquidità libera, che saranno reinvestiti nella ristrutturazione del gruppo PSA al fine di consentirgli di ripristinare la redditività.
- (106) In termini di liquidità, il New Club Deal apporta 11,6 miliardi di EUR provenienti da banche private per contribuire al finanziamento del gruppo durante il periodo di ristrutturazione.

#### 2.5. IL PIANO DI REDDITIVITÀ DI BPF

- (107) Il piano presentato dalle autorità francesi contiene delle proiezioni finanziarie e un piano di finanziamento di BPF fino al 2015. Secondo le autorità francesi, il rendimento dei fondi propri di BPF sarà del [5-10]\* % a partire dal 2014 e del [10-20]\* % nel 2016. Esse ricordano che, secondo la prassi decisionale della Commissione, il rendimento dei fondi propri giudicato accettabile per dimostrare la redditività di una banca va dall'8 al 12 %.

##### 2.5.1. PIANO DI FINANZIAMENTO

- (108) BPF prevede di aumentare il proprio finanziamento bancario a lungo termine da [0-5]\* miliardi di EUR alla fine del 2012 a [5-10]\* miliardi di EUR alla fine del 2015. La banca ha anche introdotto un prodotto di deposito destinato ai privati, dal quale dovrebbe scaturire un finanziamento pari a [800-900]\* milioni di EUR nel 2015 secondo le proiezioni finanziarie (rispetto a zero alla fine del 2012). Durante lo stesso periodo il finanziamento ottenuto tramite la cartolarizzazione e le emissioni EMTN dovrebbe diminuire..

<sup>(23)</sup> Cessione netta dei costi di 797 milioni di EUR, alla quale si aggiunge un dividendo eccezionale di 100 milioni di EUR, e dalla quale si deducono 19 milioni di EUR corrispondenti all'annullamento del margine lordo di autofinanziamento.

Tabella 8

**Situazione di tesoreria di BPF in vista della ristrutturazione\***

[...]\*

- (109) Il bilancio totale della banca e dunque la necessità di finanziamento dovrebbe aumentare progressivamente durante il periodo in esame, da 27 186 milioni di EUR alla fine del 2012 a [>28 000] milioni di EUR alla fine del 2015.

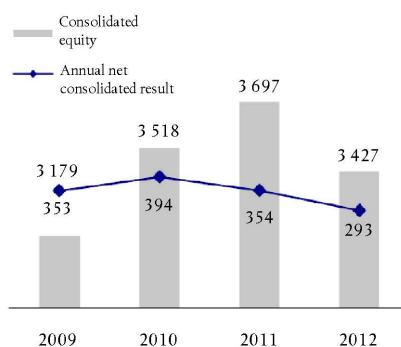
## 2.5.2. REDDITIVITÀ E SOLVIBILITÀ

- (110) BPF produceva utili in passato, come emerge dal Grafico 1. Alla fine del 2012, il livello di capitalizzazione misurato tramite il coefficiente «core tier 1» <sup>(24)</sup> ammontava al 13 %.

Grafico 1

**Storico di redditività di BPF**

**EQUITY AND NET RESULT**  
AT 31 DECEMBER 2012 (EUR million)



- (111) La banca prevede di continuare a generare utili durante il periodo di ristrutturazione del gruppo, come illustrato nella Tabella 9.

Tabella 9

**Previsioni di redditività di BPF**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rendimento su fondi propri (RoE)*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Secondo le informazioni presentate, un'interruzione dell'attività di BPF non comporterebbe nessuna perdita per i creditori. Una gestione della cessazione dell'attività consentirebbe di preservare nel giro di tre anni un bonus di liquidità da [1-3]\* miliardi a [2-4]\* miliardi di EUR in uno scenario stressato, secondo il livello di stress applicato.

- (113) Gli attivi di BPF sono a scadenza molto breve e in media con scadenza più breve dei passivi.

- (114) Il costo del rischio della banca è aumentato da [...]\* nel 2011 a [...]\* nel 2012. Gli importi dubbi sono progressivamente aumentati dal 3 % alla fine del 2008 al 4,2 % alla fine del 2012.

<sup>(24)</sup> Il *core tier one* è un coefficiente di solvibilità che consente di valutare la solvibilità delle banche, mettendo in rapporto i fondi propri e gli attivi posseduti (ponderati in funzione dei rischi).

## 2.5.3. TASSO DI PENETRAZIONE

- (115) Secondo le autorità francesi, con un tasso di penetrazione nelle vendite auto del gruppo PSA di circa il 29,8 % (nel 2012), BPF finanzia una vasta quota della domanda di veicoli prodotti dal gruppo PSA e contribuisce in maniera determinante al finanziamento della sua attività commerciale e di tutta la filiera auto, con le reti di concessionari e i clienti.
- (116) Le stesse autorità riferiscono che il piano previsionale ipotizza il mantenimento del tasso di penetrazione in leggera progressione rispetto al 2011 e fino al 2017. Una tale evoluzione si basa su diversi fattori:
- il ritiro parziale e progressivo delle banche tradizionali da questo settore, nel contesto di una gestione selettiva dei bilanci a causa dei vincoli di finanziamento e di capitale, dovuti in particolare all'entrata in vigore di Basilea 3;
  - l'evoluzione delle necessità di finanziamento dei consumatori in un contesto di forte contrazione del potere d'acquisto in Europa;
  - il livello dei tassi di interesse, al momento storicamente bassi, che inciterebbe a ricorrere a prestiti per finanziare l'acquisto di auto, e infine
  - la tendenza dell'autoveicolo a trasformarsi in un bene di consumo corrente, simile a una «commodity», il che sarebbe coerente con uno sviluppo del finanziamento tramite debito e la rateizzazione mensile dei pagamenti.
- (117) L'evoluzione del tasso di penetrazione di PBF per zona geografica e per segmento (B, C, D, H e VC) è presentata nella tabella 9 sottostante (dove AP sta per «Automobile Peugeot» e AC per «Automobile Citroën»)

Tabella 10

**Tasso di penetrazione di BPF per area geografica, per segmento di veicoli e per marca (in %)**

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
<b>Francia</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VC						
<b>Totale</b>						
<b>Gran Bretagna</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmento D						
Segmento H						
VC						
<b>Totale</b>						
<b>Germania</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VC						
<b>Totale</b>						
<b>Italia</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VC						
<b>Totale</b>						
<b>Spagna</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VC						
<b>Totale</b>						
<b>Totale G5</b>						
Segmento B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segmento C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmento D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segmento H	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
VC	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
<b>Totale</b>	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
<b>Segmento B</b>	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
<b>Segmento C</b>	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara - Picasso					
<b>Segmento D</b>	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
<b>Segmento H</b>	607, C6					
<b>VC</b>	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

#### 2.5.4. DIPENDENZA DEL GRUPPO

- (118) Secondo le autorità francesi, il rating di BPF è collegato a quello di PSA ed esiste dunque anche una stretta correlazione tra i rendimenti delle obbligazioni del gruppo e della banca.
- (119) Le agenzie di rating hanno stabilito, nelle loro relazioni, il legame tra il rating di PSA e di BPF, fissando uno scarto massimo di due gradini tra la valutazione del gruppo e quella della banca captive <sup>(25)</sup>. Il 14 febbraio 2013, il rating di BPF è stato declassato a «*non investment grade*».

#### 2.6. LA DENUNCIA

- (120) Il denunciante anonimo sostiene che la garanzia concessa dallo Stato francese consentirà a BPF di proporre ai concessionari e ai clienti di PSA delle condizioni di credito più interessanti di quelle che sono in grado di offrire le banche captive dei costruttori auto concorrenti.

### 3. RAGIONI CHE HANNO DETERMINATO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (121) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha espresso dubbi per le seguenti ragioni:

#### 3.1. PIANO DI REDDITIVITÀ DI BPF

- (122) Per quanto riguarda il piano di redditività di BPF, che deve essere analizzato alla luce della comunicazione bancaria, la Commissione ha espresso i propri dubbi a causa delle incertezze esistenti sulla redditività del gruppo PSA in generale.

#### 3.2. PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DEL GRUPPO PSA

- (123) Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione del gruppo industriale, che deve essere analizzato alla luce degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione ha ritenuto che esistevano dubbi sui seguenti elementi:

##### 3.2.1. DUBBI SUL RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ

- (124) La Commissione ha sollecitato osservazioni di terzi sulle seguenti questioni:

- a) le ipotesi relative all'evoluzione del mercato auto in Europa e nel resto del mondo, in particolare sul carattere sufficientemente conservatore di tali ipotesi;

<sup>(25)</sup> Tale scarto è al momento di tre gradini (*notches*) per Moody's, il che è dovuto al beneficio della garanzia a favore di BPF.

- b) le misure di ristrutturazione proposte al fine di garantire il ripristino della redditività del gruppo PSA;
- c) il contributo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» al ripristino della redditività e, in particolare, la coerenza di questo investimento in R&S volto ad avviare un programma di ricerca nella «*mild-hybridation*» alla luce dell'abbandono contestualmente annunciato di una tecnologia «*ibrida plug-in*» che il gruppo ha dichiarato di controllare.

### 3.2.2. DUBBI SULLE MISURE COMPENSATIVE

- (125) La Commissione ha chiesto osservazioni di terzi sulla qualifica, ai sensi degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, delle misure proposte come misure compensative, la relativa quantificazione e la loro capacità di compensare i rischi di distorsione della concorrenza generati dagli aiuti.

## 4. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA SULLA DECISIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

### 4.1. SULL'IMPORTO DELL'AIUTO

- (126) Le autorità francesi ritengono che l'importo dell'aiuto non può corrispondere all'importo nominale della garanzia, che le emissioni di BPF saranno necessariamente realizzate con un premio di liquidità e di rischio variabile, sicuramente superiore ai 24 punti base rilevati al momento dell'emissione realizzata grazie all'aiuto al salvataggio e che il periodo di riferimento per l'analisi dei rendimenti storici di BPF dovrebbe essere di tre mesi.
- (127) Secondo le autorità francesi, le due condizioni cumulative che consentono di ritenere che l'importo dell'aiuto è pari all'importo coperto dalla garanzia, ovvero una probabilità piuttosto elevata che il debitore non possa rimborsare il prestito coperto dalla garanzia e la presenza di circostanze eccezionali, non sarebbero soddisfatte nella fattispecie. Di conseguenza, l'importo dell'aiuto compreso nella garanzia statale corrisponderebbe alla differenza tra il costo totale del finanziamento derivante dalla garanzia e la garanzia stessa, e il costo totale del finanziamento che avrebbe pagato l'impresa senza la garanzia.
- (128) Sempre secondo le autorità francesi, l'ipotesi di costo aggiuntivo per BPF, nell'ordine di 40 punti base, è fondata. Infatti, le emissioni realizzate da BPF il 25 marzo 2013 sarebbero avvenute in circostanze di mercato particolarmente favorevoli. Gli *spread* rispetto all'OAT rilevati al momento dell'emissione (24 punti base) farebbero emergere dei livelli storicamente deboli. Le autorità francesi ritengono, ad esempio, che gli investitori dovrebbero normalmente richiedere una remunerazione superiore per una banca captive del settore auto rispetto a degli enti pubblici quali l'UNEDIC <sup>(26)</sup> oppure la CADES <sup>(27)</sup>, dato che essi avrebbero delle linee disponibili per eseguire questo tipo di transazioni CADES o UNEDIC e che non ne avrebbero invece necessariamente per un'operazione con BPF.
- (129) Infine, il periodo di riferimento considerato dalle autorità francesi (che va dal 12 luglio al 16 ottobre 2012) sarebbe il più adeguato per riflettere la realtà dei rendimenti obbligazionari di BPF sui mercati, tenendo conto delle difficoltà del gruppo PSA e non dell'annuncio di garanzia dello Stato.

### 4.2. SULLA REDDITIVITÀ DI BPF

- (130) Le autorità francesi prendono atto della posizione della Commissione secondo la quale BPF non ha problemi né di solvibilità, né di redditività, e il suo problema di liquidità sarebbe unicamente dovuto al legame con il gruppo PSA.
- (131) Esse desiderano, tuttavia, presentare le seguenti osservazioni:
- a) secondo le autorità francesi, l'aumento del bilancio di BPF resta moderato, in linea con le prospettive di inflazione. Tale rialzo deriva dal degrado delle condizioni macroeconomiche e dal ricorso più frequente dei consumatori al credito per finanziare l'acquisto di veicoli;
  - b) per rispondere all'argomentazione della Commissione secondo cui converrebbe evitare che BPF finanzia dei prestiti di cattiva qualità per aumentare artificialmente il volume d'affari del gruppo PSA, le autorità francesi ricordano che:

<sup>(26)</sup> Unione nazionale interprofessionale per l'impiego nell'industria e nel commercio.

<sup>(27)</sup> Cassa di ammortamento del debito sociale.

- il solo obiettivo della misura compensativa rivolta a BPF è quello di ridurre l'intensità concorrenziale del suo comportamento e di limitarne la quota di mercato,
- il tasso di «*non performing loans*» di circa il 4 % è cambiato di poco durante gli ultimi tre anni,
- BPF definisce la sua politica di rischio in maniera indipendente e sotto la sorveglianza dell'Autorità di controllo prudenziale.

Poiché il tasso di crediti dubbi è seguito da vicino dalle agenzie di rating e dal comitato di audit di BPF, qualsiasi modifica della politica di rischio della banca sarebbe, secondo le autorità francesi, impossibile.

#### 4.3. SUL RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ DEL GRUPPO PSA

##### 4.3.1. SULLE IPOTESI DI EVOLUZIONE DEL MERCATO

- (132) Innanzitutto, le autorità francesi ritengono che le previsioni del gruppo PSA non sono smentite né dall'evoluzione del mercato durante il primo trimestre 2013, né dal divario supposto tra i risultati previsti per il 2012 e quelli effettivamente realizzati nel medesimo anno.
- (133) Secondo le autorità francesi, il continuo calo delle vendite nel 2013 è stato previsto dal gruppo PSA, la quale stima, come l'istituto *IHS Global Insight*, che il ribasso del mercato sarebbe in definitiva del 4 % tra il 2012 e il 2013.
- (134) Le autorità francesi hanno presentato delle proiezioni finanziarie aggiornate, fondate su delle ipotesi meno ottimistiche rispetto alle proiezioni descritte ai punti da 54 a 58 della decisione di avvio del procedimento. L'orientamento strategico descritto nei medesimi punti della decisione di avvio del procedimento resta invariato.
- (135) Le modifiche apportate alle proiezioni derivano dall'aggiornamento delle previsioni di evoluzione del mercato «Europa 30» eseguito dall'istituto *IHS Global Insight* e si riflettono sul volume d'affari della filiera auto, meno elevato durante il periodo di previsione.
- (136) Anche lo scenario «sfavorevole», in cui le vendite del gruppo PSA registrerebbero una diminuzione (rispetto allo scenario medio) di 100 000 veicoli supplementari all'anno in Europa a partire dal 2013 è stato aggiornato.

Tabella 11

#### Dimensione del mercato europeo secondo le previsioni dell'IHS Global Insight e quota di mercato di PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Dimensione del mercato europeo (Europa 30), prevista da <i>IHS Global Insight</i> in aprile 2013 (in migliaia di veicoli)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Quota di mercato europeo di PSA*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabella 12

**Volume d'affari previsto del gruppo PSA (in milioni di EUR)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario medio nella decisione di avvio del procedimento*	[55 000 - 60 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[65 000 - 70 000]
Scenario medio aggiornato*	[55 000 - 60 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[59 000 - 64 000]	[60 000 - 65 000]
Scenario sfavorevole aggiornato (divario di - 100 000 veicoli l'anno)*	[55 000 - 60 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 65 000]	[60 000 - 70 000]	[60 000 - 65 000]

Tabella 13

**Volume d'affari previsto del settore auto (in milioni di EUR)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario medio nella decisione di avvio del procedimento*	[40 000 - 45 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]	[45 000 - 50 000]
Scenario medio aggiornato*	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[45 000 - 50 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]
Scenario sfavorevole aggiornato (divario di - 100 000 veicoli l'anno)*	[35 000 - 40 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]	[40 000 - 45 000]

- (137) In termini di liquidità, l'aggiornamento si traduce in una riduzione dei flussi finanziari legati all'esercizio, mentre i flussi finanziari delle attività di investimento restano invariati. Ne deriva un livello previsto del debito [...] superiore alle previsioni della decisione di avvio del procedimento, il livello di debito previsto nel caso medio è superiore al livello precedentemente presentato nel caso sfavorevole.
- (138) PSA ha altresì presentato delle proiezioni del debito netto in uno scenario più stressato, in cui le vendite del gruppo PSA registrerebbero una diminuzione (rispetto allo scenario medio) di 200 000 veicoli supplementari all'anno in Europa a partire dal 2013. I livelli di debito netto nei differenti scenari sono illustrati nella tabella 14. Secondo i dati forniti da PSA, un fattore di stress di 100 000 veicoli aumenta il debito [...] netto di [200-400]\* milioni di EUR l'anno.

Tabella 14

**Livello di debito [...] netto (in milioni di EUR)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario medio nella decisione di avvio del procedimento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scenario medio aggiornato	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenario sfavorevole aggiornato (divario di - 100 000 veicoli l'anno)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scenario più stressato aggiornato (divario di - 200 000 veicoli l'anno)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Inoltre, le autorità francesi ritengono che l'elemento pertinente da considerare per comprovare le ipotesi di ripristino della redditività a lungo termine del gruppo PSA non sarebbe il suo volume d'affari, bensì il suo risultato operativo attuale. In occasione del consiglio di sorveglianza del 6 novembre 2012, tale risultato è stato stimato pari a una perdita di [1 000-2 000]\* milioni di EUR, in quanto il risultato infine conseguito presentava una perdita di 1 504 milioni di EUR (ovvero un divario inferiore allo [0-3] %).
- (140) Le autorità francesi altresì ritengono che le prospettive di evoluzione del mercato sulle quali si basa il gruppo PSA sono particolarmente prudenti, mentre le cifre degli analisti su cui si fonda il ragionamento della Commissione sono frammentarie e contestabili.
- (141) Infatti, tutti gli attori coinvolti sono convinti che il mercato ha toccato il fondo e che non può far altro che ripartire al rialzo. In generale, le ultime analisi <sup>(28)</sup> sottolineano un miglioramento delle condizioni macroeconomiche in Europa durante i prossimi anni. Tale miglioramento dovrebbe, secondo le autorità francesi, ripercuotersi necessariamente sul settore auto.
- (142) Infine, le autorità francesi, ritengono che la Commissione ha realizzato una selezione non rappresentativa delle valutazioni degli analisti finanziari, scartando quelle che si avvicinavano alle previsioni fornite dal gruppo PSA. In ogni caso, le autorità francesi contestano l'utilizzo delle analisi finanziarie per valutare un piano di ristrutturazione a medio termine. Esse ritengono infatti che gli analisti finanziari si occupano di consigliare l'acquisto o vendita di titoli, in funzione di un determinato obiettivo, ma non si interessano dei volumi di vendita previsti, né delle stime del volume d'affari e quindi le loro considerazioni sono molto spesso sconnesse dai fondamenti economici sottostanti.
- (143) Di conseguenza, le autorità francesi ritengono che, per attuare il piano di ristrutturazione, esse potrebbero legittimamente basarsi sulle previsioni dell'istituto *IHS Global Insight*, alle quali sarebbe applicato un fattore di stress, senza tenere conto delle ipotesi degli analisti finanziari.
- (144) Infine, le autorità francesi sottolineano che il settore privato è convinto del ripristino della redditività del gruppo PSA. Tale convinzione si è manifestata innanzitutto nel rafforzamento dell'alleanza tra PSA e GM con la firma, il 20 dicembre 2012, di accordi definitivi su tre progetti di veicoli e la creazione di una compartecipazione per gli acquisti. Inoltre, i finanziamenti bancari ottenuti da BPF pari a 11,6 miliardi di EUR rappresentano una prova della fiducia del mercato nella prospettiva di un miglioramento. Infine, le recenti operazioni di cartolarizzazione condotte da BPF mostrano l'assenza di avversione del mercato al rischio rappresentato dall'attività nel settore auto.

#### 4.3.2. SUI TASSI DI UTILIZZAZIONE DELLE CAPACITÀ DEL GRUPPO PSA E SULLA DIVERSIFICAZIONE DELLE VENDITE

- (145) Le autorità francesi ritengono che il dubbio della Commissione in merito ai tassi di utilizzazione è infondato, poiché non tiene conto della chiusura del sito di Aulnay, che consentirà, a loro avviso, di colmare il deficit di competitività del gruppo PSA sul segmento B. Dato che il gruppo PSA subisce una forte concorrenza su tale segmento, tale chiusura sarà particolarmente significativa per il ripristino della redditività.

<sup>(28)</sup> Prospettive dell'economia mondiale, capitolo 1 e 2, aprile 2013.

- (146) Le autorità francesi ritengono che il gruppo PSA abbia adottato tutte le misure necessarie per raggiungere l'obiettivo di realizzare il 50 % delle vendite al di fuori dell'Europa nel 2015: apertura di una terza fabbrica e nuove autorizzazioni di esercizio in Cina, rinnovo della gamma di veicoli commercializzati in America latina, lancio di due modelli specificatamente dedicati alle vendite al di fuori dell'Europa e, infine, nell'ambito dell'alleanza con GM, sviluppo di una piattaforma congiunta per la commercializzazione dei veicoli del segmento B in Europa e nel resto del mondo, sviluppo in comune di una nuova generazione di piccoli motori a benzina economici e di progetti di veicoli in America latina, in Russia e anche in altri mercati in crescita.

#### 4.3.3. SUL CONTRIBUTO DEL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS» AL RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ DEL GRUPPO PSA

##### a) Sulla coerenza del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» con il piano di ristrutturazione del gruppo PSA

- (147) Le autorità francesi sottolineano che gli importanti sforzi di R&S intrapresi nell'ambito di «50CO<sub>2</sub>Cars» ambiscono allo sfruttamento di una tecnologia al fine di migliorare il bilancio economico ed energetico del diesel. In tale contesto, questo progetto di R&S contribuirebbe all'attuazione di una strategia di inversione della tendenza al ribasso constatata nella vendita dei veicoli diesel.
- (148) I veicoli diesel rappresenterebbero al momento un'importante fonte di reddito per il gruppo PSA: nel 2012, il [60-80]\* % dei veicoli venduti da PSA in Europa era dotato di tale motore. PSA dispone di uno strumento industriale ottimizzato, di una buona immagine di marca e di un tasso di redditività importante per questa tipologia di veicoli, migliore rispetto al motore a benzina. Il contesto attuale è tuttavia sfavorevole: declino progressivo dell'immagine di questi motori in Europa, evoluzione del quadro regolamentare e normativo (EURO VI) che potrebbe causare un costo aggiuntivo per i motori diesel rispetto alla benzina, e dunque penalizzare le vendite dei veicoli diesel, tanto più che la strategia di adeguamento alle norme tramite il «downsizing»<sup>(29)</sup> attuato finora avrebbe raggiunto il limite e che alcuni Stati o collettività locali intenderebbero adottare un quadro fiscale sfavorevole al diesel. PSA stima che le perdite di margine legate alla sostituzione delle vendite diesel con le vendite benzina sul mercato europeo sono dell'ordine di [500-700]\* milioni di EUR. In un contesto di riduzione del potere d'acquisto delle famiglie, e di fronte alle crescenti preoccupazioni ecologiche dei consumatori, l'obiettivo di mantenimento della competitività e dell'immagine di marca dei motori diesel (rispetto alla benzina) sarebbe di primaria importanza per il gruppo PSA. Poiché i livelli di prezzo dei veicoli ibridi diesel esistenti non sono compatibili con una diffusione di massa, sarebbero necessari degli investimenti importanti in R&S per rendere questa tecnologia accessibile al maggior numero possibile. Inoltre, ripristinando la competitività e l'immagine del carburante diesel, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» potrebbe, secondo le autorità francesi, contribuire positivamente al ripristino della redditività, preservando non solo le vendite dei veicoli diesel del gruppo PSA, ma anche i margini del costruttore. Per di più, se il piano di industrializzazione dovesse andare a buon fine, la tecnologia derivante dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» costituirebbe, su un mercato nascente, un importante bacino di crescita in vista del 2020. L'opportunità di usufruire di probabili sbocchi dei motori «mild-hybrid» diesel al termine del piano di ristrutturazione permetterebbe di assicurare la crescita del volume d'affari grazie a una diversificazione verso un segmento di richiamo e rivolgendosi all'obiettivo principale del gruppo (veicoli di grande serie).
- (149) Sulla necessità di investire, le autorità francesi distinguono tra la riduzione degli investimenti proposta «come misura compensativa», volta a limitare la portata delle distorsioni di concorrenza connesse agli aiuti di Stato, e il mantenimento degli investimenti di R&S necessari all'impresa per «ripristinare la redditività a lungo termine». Le autorità francesi sottolineano che, nella sua pratica decisionale, la Commissione ha ammesso a più riprese che il ritorno alla redditività di un'impresa poteva basarsi sul lancio di nuovi prodotti, al fine di garantire la crescita del volume d'affari<sup>(30)</sup>.
- (150) Le autorità spiegano che, nell'ambito del piano di ristrutturazione, l'assenza di aiuti di Stato specifici per il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» avrebbe costretto PSA ad attuare un progetto «controfattuale». Incapace di superare da solo tutti gli ostacoli tecnologici, e senza possibile cooperazione con i partner previsti per realizzare «50CO<sub>2</sub>Cars», il gruppo avrebbe dovuto limitare i propri investimenti «al minimo», per garantire unicamente che i motori diesel rispettassero gli sviluppi normativi. Le autorità francesi sottolineano a tal riguardo che l'intervento dei poteri pubblici non si limita a un contributo finanziario al gruppo PSA per condurre a buon fine il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», ma consente invece di creare un consorzio di partner (industriali, associazioni, laboratori di ricerca ecc.) i cui sforzi coordinati sarebbero necessari per superare gli ostacoli tecnologici per lo sviluppo di un veicolo ibrido diesel a basso costo. Esse precisano che, verosimilmente, la mancata autorizzazione degli aiuti di Stato al gruppo PSA, in quanto capofila di «50CO<sub>2</sub>Cars», rimetterebbe in dubbio la realizzazione di questo progetto

<sup>(29)</sup> Si tratta di diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub> limitando le dimensioni dei motori e prevedendo una sovralimentazione adeguata.

<sup>(30)</sup> Decisione della Commissione del 1° dicembre 2004; causa C-504/03, *Bull.*, punto 51; decisione della Commissione del 18 febbraio 2004; causa C-28/02, *Bankgesellschaft Berlin AG*, punto 236; decisione del 3 luglio 2001; causa C-33/98, *Babcock Wilcox Espana SA*, punto 98.

non solo per quest'ultimo, ma anche per tutti i partner. La strategia controfattuale di sostituzione del diesel con la benzina determinerebbe dei costi aggiuntivi e comporterebbe un importante rischio industriale: rinuncia all'esperienza nel diesel, perdita di vendite durante il periodo di transizione, captazione di risorse per adeguare e ridimensionare l'apparato produttivo del gruppo verso i motori a benzina, risorse che sarebbero invece servite per il ripristino della redditività.

- (151) In sintesi, le autorità francesi ritengono che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sarebbe necessario sia per tutelare la redditività del fulcro dell'attività industriale del gruppo PSA (i motori diesel) che per consolidare il carattere definitivo del ritorno alla redditività del gruppo, fornendogli opportunità di crescita al termine della ristrutturazione (nuova gamma di veicoli innovativi e redditizi). Tale investimento in R&S sarebbe, pertanto, perfettamente coerente con gli obiettivi del piano di ristrutturazione.

**b) Sui dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento**

- (152) Le autorità francesi capiscono dalla decisione di avvio del procedimento che la Commissione, partendo dalla constatazione della presunta esistenza di un ritardo da parte del gruppo PSA nel settore della R&S, che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» «potrebbe essere necessario al ripristino della redditività del gruppo PSA solo nella misura in cui potrà consentirgli di recuperare il ritardo accumulato in materia di R&S rispetto ai suoi concorrenti». Esse contestano il principio stesso di una simile analisi.

a) In primo luogo, le autorità francesi ribadiscono che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» è in grado di contribuire a ripristinare la redditività del gruppo: ripristino dell'immagine ambientale dei veicoli diesel, nuova dinamica di consumo (concetto di veicoli ibridi accessibili al più gran numero di persone possibili); riserva di crescita al termine del piano di ristrutturazione.

b) In secondo luogo, il difetto strutturale in materia di R&S, che è stato presentato nella notifica come possibile spiegazione di alcune difficoltà riscontrate dal gruppo PSA, riguarderebbe un ritardo nella standardizzazione delle componenti, che diminuirebbe la produttività degli sforzi di R&S rispetto a quelli dei concorrenti (effetto scala). Dunque, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consentirebbe di porvi rimedio in quanto:

— in primo luogo, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» migliorerebbe la standardizzazione di determinate componenti auto, e in particolare la catena di trazione,

— In secondo luogo, le condizioni di realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» migliorerebbero la produttività degli sforzi di R&S del gruppo PSA, in particolare grazie alle sinergie offerte dalla coordinamento dei lavori con diversi partner, ma anche per il seguito assicurato dalle autorità pubbliche che forniscono l'aiuto.

c) In terzo luogo, soprattutto, le autorità francesi contestano il carattere «giuridicamente innovativo» del criterio che la Commissione dichiara di aver utilizzato al punto 169 della decisione di avvio del procedimento, basato sull'esistenza di un ritardo accumulato dal gruppo PSA in materia di R&S. Esse ritengono che gli argomenti finora presentati siano sufficienti a dimostrare il contributo positivo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» al ripristino della redditività del gruppo PSA. È dunque solo a titolo accessorio che esse si chiedono se un tale criterio sarebbe soddisfatto nella fattispecie:

i) *L'esistenza di un ritardo tecnologico per le tecnologie di ibridazione*

- (153) Secondo le autorità francesi, questo criterio dell'esistenza di un ritardo accumulato in materia di R&S è soddisfatto per le tre ragioni seguenti:

a) in primo luogo esse riferiscono che i tre blocchi tecnologici del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» riguardano dei settori tecnologici in cui il gruppo PSA ha accumulato un ritardo:

— in materia di motori diesel, il ritardo sarebbe relativo alle tecnologie di limitazione del consumo del motore. Il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» riguarda precisamente tale ambito,

— in materia di trasmissioni, il gruppo PSA avrebbe accumulato un ritardo nelle trasmissioni a doppia frizione dette DCT («*dual clutch transmissions*»), in particolare a causa della tradizionale predilezione per i cambi pilotati o robotizzati detti «CMP», mentre questa tecnologia si è rivelata meno efficace commercialmente rispetto alla sua rivale. Il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consentirebbe dunque all'azienda di colmare un doppio ritardo in materia di trasmissioni DCT e eDCT,

- in materia di sistemi di ibridazione, il gruppo PSA avrebbe accumulato un ritardo nella gestione di una tecnologia di ibridazione a buon prezzo, sufficientemente generica da essere prodotta in massa. Dei costruttori concorrenti, quali Toyota, Honda o VAG <sup>(31)</sup> sarebbero in possesso (o avrebbero a breve accesso a) tecnologie generiche di ibridazione e dunque più idonee al mercato di massa. A tal proposito, le autorità francesi confermano l'analisi preliminare della Commissione (presentata al punto 187 della decisione di avvio del procedimento) secondo cui l'attuale tecnologia di micro-ibridazione <sup>(32)</sup> Stop & Start non sarebbe sufficiente a raggiungere «la frontiera tecnologica in materia di guadagni di CO<sub>2</sub>», che richiederebbe il controllo di una tecnologia «mild-» e/o «full-hybrid». Di conseguenza, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» aspira a recuperare un ritardo tecnologico nel settore dei sistemi di ibridazione;
  - b) in un secondo tempo, le autorità francesi ritengono che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» offrirebbe al gruppo PSA i mezzi per recuperare il proprio ritardo, eliminando un certo numero di ostacoli tecnologici in materia di tecnologia ibrida:
    - i motori diesel sviluppati nel contesto del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consentirebbero di raggiungere dei livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> di [50-70]\* g/km sul segmento B (motori di potenza compresa tra 40 e 70 kW), anche con il solo ricorso alla tecnologia Stop & Start, in modo che PSA potrebbe accedere da qui al 2017-2018 a un'offerta diesel a basso consumo con un livello di emissioni paragonabile ai concorrenti sul mercato europeo,
    - la trasmissione intelligente a doppio cambio eDCT consentirebbe di ottimizzare il rendimento energetico della catena di trazione ibrida, pur essendo compatibile con un'ampia gamma di potenza di diverse macchine elettriche. La standardizzazione consentirebbe al gruppo PSA di recuperare il ritardo tecnologico accumulato,
    - per quanto riguarda, in ultima analisi, il sistema di ibridazione, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» condurrebbe a una rottura in termini di costi, tramite il doppio vantaggio di un dimensionamento energetico minimo (batteria ed elettronica di potenza) e di un'ottimizzazione dell'architettura meccanica (abbinamento tra macchina elettrica e catena di trazione). Allo stesso modo, la standardizzazione del sistema di ibridazione consentirebbe di accrescere i volumi prodotti e, dunque, di renderli più accessibili sul segmento B;
  - c) infine, le autorità francesi considerano l'eventuale inversione strategica che consiste nel condurre il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» contestualmente all'abbandono dell'ibrido «plug-in». A tal proposito, esse sottolineano che le due tecnologie («mild-hybrid» e «plug-in») non hanno né la stessa portata, né le stesse conseguenze commerciali. Mentre il suo prezzo confinerebbe la seconda <sup>(33)</sup> ai veicoli «premium» (con importanti effetti indotti in termini di immagine di marca, in particolare tra i clienti «corporate»), l'accessibilità della prima consentirebbe di rivolgersi a un'ampia fascia di categorie sociali (con redditi bassi e medi), e di soddisfare dunque una più vasta quota della clientela del gruppo. Le autorità francesi sottolineano che queste due soluzioni tecnologiche non si escludono a vicenda e che il gruppo PSA intendeva inizialmente proseguire sui due fronti, in modo da sommare le vendite dei veicoli premium ibridi «plug-in» a quelle dei veicoli ibridi più economici sui segmenti B e C. Anche l'abbandono della tecnologia ibrida «plug-in» come misura compensativa non costituirebbe una «inversione strategica», ma l'interruzione di un'attività commercialmente redditizia che non compromette il ripristino della redditività del gruppo. Per quanto riguarda il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», esso parteciperebbe pienamente al piano di ristrutturazione tanto che le autorità francesi ritengono perfettamente coerente la strategia proposta in materia di ibridazione all'interno del piano di ristrutturazione.
- ii) *La coerenza degli strumenti adottati per «50CO<sub>2</sub>Cars» con il resto del piano di ristrutturazione*
- (154) Secondo le autorità francesi, l'adeguamento dello strumento industriale del gruppo PSA per l'attuazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» rientrerebbe nella logica del piano di ristrutturazione. In particolare, la standardizzazione delle catene di trazione e delle trasmissioni dei veicoli diesel del gruppo consentirebbe di razionalizzare e di ottimizzare l'apparato produttivo:
- a) Nell'ambito dei motori diesel, gli investimenti realizzati sui siti di Trémery e di Douvrin ammonterebbero a [100-200]\* milioni di EUR, ovvero [0-5]\* % dei [10-20]\* miliardi di EUR di investimenti previsti per la durata del piano di ristrutturazione, proporzione che le autorità francesi definiscono «particolarmente

<sup>(31)</sup> Il gruppo VAG avrebbe presentato in occasione dell'ultimo congresso di Vienna una declinazione modulare («assembly kit») della sua tecnologia ibrida, consentendo di adeguare un sistema di ibridazione su tutte le diverse tipologie di veicoli del gruppo a un costo minimo. Fonte citata: relazione di presentazione del gruppo VAG al 34° simposio di Vienna, 26 aprile 2013, pag. 28.

<sup>(32)</sup> La «micro hybridation» consente una potenza tra 2 e 4 kW, la «mild hybridation» tra 8 e 15 kW, la «full hybridation» è superiore ai 20 kW.

<sup>(33)</sup> Le autorità francesi confermano che, previa industrializzazione in condizioni economicamente accettabili, il gruppo PSA sarebbe già in grado di gestire la tecnologia «plug-in».

modesta, se non insignificante». Tale impatto finanziario sarebbe stato peraltro integrato nel piano di medio termine del gruppo PSA a partire da novembre 2012, e figurerebbe nella versione aggiornata del documento, tanto che le autorità francesi ritengono che tali investimenti ben si inseriscono nella logica del piano di ristrutturazione notificato. In termini di impatto industriale, le misure sarebbero volte a modificare <sup>(34)</sup> le capacità di produzione esistenti di motori diesel a perimetro costante: non aumenterebbe la capacità di produzione, giudicata sufficiente per i [100 000-200 000] veicoli anticipati in tale fase relativamente al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», ma un ri-orientamento di una parte dell'apparato produttivo di un segmento in sovraccapacità verso un segmento che dispone potenzialmente di poche capacità perché in fase di sviluppo (arbitraggio interno in favore di prodotti allettanti).

- b) In materia di trasmissioni, le autorità francesi confermano l'analisi presentata al punto 202 della decisione di avvio del procedimento: in caso di successo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», la produzione attualmente esternalizzata, sarebbe prodotta internamente <sup>(35)</sup>. Gli investimenti necessari, già previsti nel piano di ristrutturazione notificato, sono conservati nel piano di medio termine aggiornato. Le autorità francesi giudicano questa strategia di internalizzazione compatibile con il ripristino della redditività del gruppo. Finanziariamente, l'operazione consentirebbe di internalizzare il margine e di scongiurare un rischio di cambio con il Giappone <sup>(36)</sup>, e di costi/ritardi logistici, senza compromettere la capacità di rapido adeguamento del gruppo PSA alla domanda.
- c) Infine, gli investimenti collegati ai sistemi di ibridazione ammonterebbero a [40-50] milioni di EUR per il periodo di attuazione del piano di ristrutturazione, ovvero meno dello [0-5] % del totale previsto, quota che le autorità francesi ritengono molto ridotta. Essi riguarderebbero inoltre un mercato nascente (e dunque privo di sovraccapacità), inserendosi pertanto nella logica del piano di ristrutturazione del gruppo PSA.

iii) *Un impatto positivo sulle vendite e sulla redditività del gruppo*

(155) Secondo le autorità francesi, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consentirebbe di conferire dinamicità, in seguito al piano di ristrutturazione, alle vendite e alla redditività del gruppo PSA.

- a) In risposta ai quesiti della Commissione presentati ai punti 210 e 211 della decisione di avvio del procedimento (sull'idoneità di una strategia che privilegi i motori diesel rispetto ai motori a benzina), e al punto 216 (sul piano aziendale del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» e sull'affidabilità delle ipotesi connesse), le autorità francesi ritengono che la strategia perseguita non sarebbe solo legittima da un punto di vista industriale, ma avrebbe anche un impatto positivo sulle vendite del gruppo. Anziché sviluppare una tecnologia di ibridazione a basso costo per i motori a benzina, sarebbe preferibile investire nel miglioramento del bilancio energetico del diesel per, in un primo momento, «superare le reticenze dei consumatori», e prevedere, in un secondo momento, di adattare <sup>(37)</sup> i risultati del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» ai motori a benzina, che potrebbero così essere diffusi dalle aziende su scala mondiale, aumentando in tal modo la redditività degli investimenti realizzati per effetto scala. L'idoneità della strategia elaborata da PSA è inoltre confermata da studi di mercato, che prevedono, in maniera concorde <sup>(38)</sup>, un aumento delle vendite dei veicoli diesel puliti durante i prossimi anni.
- b) In merito all'impatto finanziario del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», le autorità francesi hanno presentato un piano aziendale, basato su ipotesi che sono ampiamente condivise da diversi articoli della stampa e che integrerebbe i flussi previsti fino al 2026 (cosa che sarebbe giustificata alla luce dei futuri aggiornamenti e della sostituzione delle norme EURO VI) verso quella data. I lavori di R&S del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» si svolgerebbero tra il 2013 e il 2017 in modo che i primi motori potrebbero essere commercializzati entro metà 2016 e inizio 2017, seguiti a breve da un sistema di ibridazione economica. Sono stati utilizzati due tassi di attualizzazione (rispettivamente del [10-13]\* % e [13-15]\* %) per i calcoli di redditività, tra i quali il secondo tiene meglio in considerazione il rialzo del costo di finanziamento recentemente constatato. Non viene menzionata alcuna entrata derivante dalla brevettazione dei risultati del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars». Infine, sono stati stimati i volumi e i prezzi di vendita dei nuovi motori diesel e delle catene ibride per diversi scenari:

<sup>(34)</sup> La parola «modificare» è sottolineata nel testo originale trasmesso dalle autorità francesi.

<sup>(35)</sup> Le autorità francesi precisano che tale internalizzazione potrebbe essere solo parziale, in funzione dei risultati del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars».

<sup>(36)</sup> Le autorità francesi sottolineano che il tasso di cambio tra l'euro e lo yen ha avuto un andamento sfavorevole di circa il 30 % tra il 2009 e il 2012, tornando pari al 2009 tra la fine del 2012 e maggio 2013. Tale volatilità renderebbe aleatori i costi di approvvigionamento dei cambi automatici. Vi si aggiungono inoltre i dazi doganali che la Francia ritiene elevati.

<sup>(37)</sup> Le principali componenti del sistema «50CO<sub>2</sub>Cars» saranno specifiche per il diesel. Tuttavia, secondo le autorità francesi, la transizione verso i motori a benzina di potenza equivalente non richiederebbe altro che «investimenti di R&S moderati in un periodo di tempo molto breve».

<sup>(38)</sup> Fonte citata: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>

uno scenario «A» di attuazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» con gli aiuti di Stato, in cui la vendita di un veicolo ibrido genererebbe un margine addizionale stimato tra i [200-300]\* EUR e [300-400]\* EUR secondo l'opzione tecnologica (oltre al margine di [2 000-3 000]\*EUR generato per il costruttore tramite la vendita di un veicolo del segmento B), uno scenario «B» di attuazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» senza gli aiuti di Stato, in cui i margini sarebbero gli stessi dello scenario A. Le autorità precisano tuttavia che si tratta di uno scenario fittizio che il gruppo PSA non sarebbe in grado di realizzare (è fornito solo a titolo di paragone teorico); uno scenario «C» controfattuale consistente, in caso di mancata attuazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», nella realizzazione di un progetto alternativo per il quale i margini addizionali sarebbero più limitati (tra [100-200]\* EUR e [200-300]\* EUR). Sulla base di queste ipotesi, i valori attualizzati netti (VAN) differenziali <sup>(39)</sup> calcolati per i prodotti «eDCT» e «facciata accessoria» sarebbero i seguenti:

Tabella 15

**Indicatori finanziari del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars»**

Gruppo PSA (confronto rispetto allo scenario C «controfattuale»)		Scenario A* («50CO <sub>2</sub> Cars» con aiuti)	Scenario B* («50CO <sub>2</sub> Cars» senza aiuti)
eDCT	VAN al [10-13]* %	[0-10] milioni di EUR	- [60-70] milioni di EUR
	VAN al [13-15]* %	- [50-60] milioni di EUR	- [90-100] milioni di EUR
Facciata accessoria	VAN al [10-13]* %	+ [30-40] milioni di EUR	- [20-30] milioni di EUR
	VAN al [13-15]* %	- [20-30] milioni di EUR	- [60-70] milioni di EUR

Le autorità francesi traggono la conclusione che, a prescindere dall'opzione tecnologica scelta, la redditività relativa dello scenario B sarebbe sempre negativa rispetto allo scenario C, al punto che in assenza di sostegno pubblico, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sarebbe «puramente e semplicemente irrealizzabile». Il carattere molto limitato del VAN nello scenario A (lievemente positivo rispetto allo scenario C con un'attualizzazione al [10-13]\* %, negativo con un tasso di attualizzazione al [13-15]\* %) dimostrerebbe che tali livelli di redditività relativa sarebbero proporzionali all'obiettivo di sviluppo di una prima generazione di innovazione.

c) In merito infine ai rischi rappresentati dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», essi sarebbero di quattro tipi, e gli aiuti di Stato previsti consentirebbero di ridurli in ampia parte:

- rischi regolamentari, connessi al nuovo ciclo di omologazione dei veicoli diesel,
- rischi tecnologici per rimuovere i numerosi ostacoli tecnologici e per sviluppare una tecnologia di «mild-hybridation» accessibile,
- rischi commerciali, connessi al comportamento dei consumatori e alla loro sensibilità per le preoccupazioni ambientali,
- rischi finanziari, in particolare dovuti ai vincoli presenti sulle liquidità disponibili del gruppo PSA.

<sup>(39)</sup> In una nota dell'11 luglio 2013, le autorità francesi hanno spiegato che, se è possibile calcolare in proporzione i costi di sviluppo e il prezzo di costo della fabbricazione delle componenti del veicolo, non è invece possibile misurare la proporzione del valore di vendita di un veicolo rappresentata dal motore in valore assoluto. Le autorità hanno quindi proposto un approccio basato sul margine, consistente nel paragonare gli scenari A e C (rispettivamente B e C) alla luce dei divari tra i flussi in uscita per i diversi progetti (costi indotti di R&S e investimenti industriali) e dei flussi in entrata (entrate generate dalla vendita di veicoli o dallo sviluppo di prestazioni complementari). L'indicatore fornito consente di paragonare la redditività relativa degli scenari per le componenti.

## 4.4. SULLE MISURE COMPENSATIVE

## 4.4.1. OSSERVAZIONI DI ORDINE GENERALE SULLA QUALIFICA DELLE MISURE PROPOSTE COME MISURE COMPENSATIVE GENERALI E SULLA LORO PORTATA.

- (156) Le autorità francesi ritengono che, nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione non proponga alcuna valutazione precisa delle presunte distorsioni di concorrenza. Di conseguenza, le misure compensative proposte dal gruppo PSA sarebbero già ampiamente sufficienti. Qualsiasi ulteriore inasprimento sarebbe contrario all'esigenza di proporzionalità ricordata al punto 47 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.
- (157) D'altronde, esse prevedono che le misure compensative proposte si basino sui segmenti B e C, contrariamente a quanto indicato nella decisione di avvio del procedimento. È il caso della misura di limitazione del tasso di penetrazione del finanziamento di BPF che riguarda essenzialmente questi due segmenti. Ed è anche il caso, per quanto riguarda le richieste di offerta, dell'interruzione anticipata della produzione della Citroën C6 e del mancato rinnovo dei modelli C6 e Peugeot 607. Infine, la misura relativa alla rinuncia alla produzione di motori superiori a 2 litri e al ritiro dallo sviluppo e produzione della tecnologia *plug-in* ibrida avrà un impatto significativo sul segmento C.
- (158) Le autorità francesi ricordano che le misure compensative proposte da PSA sono notevoli: esse si traducono in una riduzione della quota di mercato dello [0-2]\* % alla fine del periodo.

## 4.4.2. OSSERVAZIONI SPECIFICHE SULLE DIVERSE MISURE COMPENSATIVE PROPOSTE

a) **Sulla riduzione degli investimenti aggiuntivi del gruppo PSA**i) *L'interruzione anticipata del modello Citroën C6 e il mancato rinnovo dei modelli Citroën C6 e Peugeot 607*

- (159) Le autorità francesi ritengono che, nonostante il volume delle vendite di questi veicoli sia stato più debole, il margine netto generato è risultato superiore a quello derivante dalla vendita di altre tipologie di veicoli, in particolare veicoli del segmento B. Esse ammettono che la redditività del programma era insufficiente, tuttavia per compensare tale insufficienza il gruppo PSA aveva previsto un partenariato con DPCA al fine di commercializzare la C6 e la 607 in Cina.
- (160) Infine, le autorità francesi affermano che il gruppo PSA non ha mai pensato di abbandonare la gamma alta a partire dal 2009. PSA ha abbandonato solamente il progetto di R&S di un nuovo veicolo che si sarebbe potuto aggiungere alla C6 e 607.

ii) *L'interruzione anticipata e il mancato rinnovo del modello Bipper/Nemo.*

- (161) Le autorità francesi ritengono che tale misura impedirà al gruppo PSA di raccogliere i frutti dei propri investimenti antecedenti e ridurrà in maniera significativa la sua concorrenzialità sul segmento dei veicoli commerciali leggeri.
- (162) Infatti, i modelli Bipper/Nemo erano finora prodotti in partenariato con Fiat e Tofaş. Tale partenariato avrebbe raggiunto un livello tale da conferire a PSA una migliore conoscenza del mercato, del prodotto e delle capacità di produzione mobilitate. In assenza di una decisione della Commissione che renda vincolante tale proposta di misura compensativa, la conoscenza di tutte queste informazioni fornirebbe a PSA un margine di negoziazione molto più importante sul prezzo di cessione per una seconda generazione di tali modelli, che si suppone molto più redditizia. Tale redditività sarebbe accentuata dai recenti e futuri sviluppi nell'organizzazione dei trasporti urbani che privilegiano i veicoli commerciali leggeri.

iii) *L'interruzione della produzione dei motori diesel superiori a 2 litri.*

- (163) Le autorità francesi ricordano che questa misura compensativa è particolarmente significativa in quanto il gruppo PSA ha un ruolo leader sul mercato dei motori diesel tradizionali.

- (164) Le autorità francesi sottolineano che questi motori sono importanti per i segmenti D ed E, che sono essenziali per l'immagine di marca del costruttore nonché per il suo accesso alle richieste di offerta.
- (165) In merito alla valutazione dell'impatto dello sviluppo di un'offerta diesel ibrida *plug-in*, in particolare sulle vendite dei suoi autoveicoli di cilindrata superiore a 2 litri, il gruppo PSA ritiene che essa sia confermata dalla recente evoluzione del mercato dell'ibrido *plug-in* e in particolare dall'annuncio di Volvo della sua decisione di raddoppiare gli obiettivi di produzione del modello V60 diesel *plug-in* a 10 000 unità nel 2014 in seguito al successo commerciale riscontrato.

**b) Sulla rinuncia alle capacità della fabbrica di Sevelnord a vantaggio di un concorrente**

- (166) Le autorità francesi ricordano innanzitutto che questa misura contribuisce a limitare la presenza del gruppo PSA sul mercato a diretto vantaggio dei suoi concorrenti in quanto:
- il gruppo PSA rinuncia a quasi il 30 % della capacità di produzione del sito di Sevelnord a favore di Toyota,
  - questo accordo consente a un importante concorrente, Toyota, di entrare in un mercato in cui non era finora presente, e anche di ampliare la propria gamma in materia di veicoli commerciali,
  - tale accordo procura un vantaggio concorrenziale sicuro e diretto a Toyota, in quanto gli consente di conquistare una quota importante del margine dei veicoli oggetto dell'accordo, nonché di reclutare e fidelizzare clienti su un mercato in cui è assente,
  - tale misura riguarda uno dei mercati in cui il gruppo PSA gode di una presenza sul mercato particolarmente importante (21 % nell'Europa 30 nel 2011).
- (167) Le autorità francesi rilevano anche che, tenendo conto del bilancio economico del progetto (margine operativo attuale positivo allo [0-5] %, in linea con le normali aspettative di PSA), il gruppo ne avrebbe organizzato la realizzazione secondo uno scenario di riferimento senza partner. PSA riteneva dunque che lo sfruttamento del sito di Sevelnord senza partner fosse sostenibile e redditizio.
- (168) Le autorità francesi ricordano che il comunicato stampa del 31 agosto 2012 deve essere oggetto di una lettura molto prudente a causa del contesto sociale molto teso di quel periodo.

**c) Sull'interruzione dello sviluppo e della produzione della tecnologia ibrida *plug-in***

- (169) Le autorità francesi ritengono innanzitutto che qualsiasi discussione sul momento dell'attuazione di tale misura al fine di qualificarla come misura compensativa oppure come misura necessaria al ripristino della redditività non sia pertinente. Secondo il loro parere, ciò che importa ai fini della qualifica di queste misure come misure compensative è che esse siano effettivamente volte a limitare le eventuali distorsioni di concorrenza causate dagli aiuti.
- (170) Inoltre, le autorità francesi non desiderano rispondere alle domande della Commissione sulla realtà della stima dell'impatto di tale misura, giacché le critiche a tal riguardo non sono sufficientemente esplicitate. In ogni caso, esse ritengono che le ipotesi di calcolo della stima dell'impatto di tale misura si rivelino coerenti con le più recenti evoluzioni del mercato ibrido *plug-in*.
- (171) D'altronde, secondo le autorità francesi, un costruttore o azienda produttrice di componenti non sarebbe in grado di concedere una licenza su tale tecnologia, se si tiene conto dello stadio di sviluppo del mercato e dell'importanza di questa tecnologia in quanto fattore di differenziazione per la concorrenza. Tuttavia, qualora si realizzasse una simile ipotesi, il gruppo PSA sarebbe pronto a impegnarsi a non acquisire la licenza presso terzi per la durata di attuazione del piano di ristrutturazione.
- (172) Infine, le autorità francesi ritengono che gli effetti di tale misura non siano neutralizzati dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» dato che quest'ultimo si basa su un mercato e una clientela diversi (gamma alta) da quelli interessati dalla misura compensativa e comporta guadagni in termini di CO<sub>2</sub> diversi da quelli generati dalla tecnologia ibrida *plug-in*.

**d) Sul fissare un tasso di penetrazione massimo di BPF**

- (173) Le autorità francesi ricordano in un primo momento che questa misura costituisce nello specifico la misura compensativa più mirata nonché quella maggiormente in grado di rimediare alle eventuali distorsioni di concorrenza che deriverebbero direttamente dalla concessione degli aiuti sotto forma di garanzia a vantaggio di BPF.
- (174) Esse ritengono che la scelta di un massimale per il tasso di penetrazione corrispondente al tasso del secondo trimestre 2012 aumentato di un livello di flessibilità dell'1 % sia necessaria per consentire un'evoluzione del tasso di penetrazione di BPF in linea con i bisogni del gruppo e per permettere a BPF di adempiere al suo ruolo sistemico rispetto all'attività auto di PSA. Nella misura in cui si prevede che la tendenza all'aumento del tasso di penetrazione registrata tra il 2001 e il 2012 proseguirà tra il 2012 e il 2013, il massimale stabilito limita significativamente la capacità concorrenziale di BPF.
- (175) Secondo le autorità francesi, la flessibilità prevista non comporta alcuna diminuzione dell'efficacia e del carattere vincolante della misura compensativa proposta. Infatti, in merito all'evoluzione prevedibile del mercato, il tasso di penetrazione di BPF sarà sistematicamente in ritardo di un anno e dunque inferiore a quello dei concorrenti maggiormente paragonabili.
- (176) D'altronde, per rispondere a un quesito della Commissione, le autorità francesi sono pronte a inserire le banche captive dei gruppi Fiat e Ford nel gruppo di banche considerate per l'indicizzazione del tasso di penetrazione di BPF.
- (177) Infine, secondo le autorità francesi, il carattere globale dell'impegno di PSA (per i paesi del G10 e senza distinzioni del segmento) non gli consentirà di sviluppare una politica commerciale aggressiva su determinati paesi e determinati segmenti, annullando così gli effetti della misura compensativa. Infatti, oltre al fatto che il gruppo PSA non può costringere BPF a modificare la propria politica di rischio, la misura di limitazione del tasso di penetrazione del finanziamento di BPF riguarda principalmente i segmenti B e C a causa del loro peso relativo nella media ponderata di penetrazione (più del [...] % dei finanziamenti concessi da BPF durante gli ultimi anni e in media [...] % dei finanziamenti concessi da BPF nel 2012 in Francia, in Gran Bretagna, Germania, Spagna e Italia).

**5. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

- (178) In seguito alla decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ricevuto le osservazioni di cinque parti interessate, ovvero il gruppo PSA, un'azienda che desidera restare anonima (di seguito il «terzo anonimo»), Fiat, GM e Toyota.

**5.1. OSSERVAZIONI DEL TERZO ANONIMO**

- (179) Il terzo anonimo ha informato la Commissione della sua preoccupazione in merito ad alcune pratiche commerciali di PSA. Infatti, esso ritiene che PSA favorisca le aziende produttrici di componenti francesi a scapito delle aziende non francesi. Il comportamento di PSA nei confronti dell'azienda Agrati France sarebbe, secondo il terzo anonimo, indicativo: PSA gli avrebbe consentito di evitare un'imminente liquidazione giudiziaria acquistando dei prodotti a prezzi di gran lunga superiori ai prezzi di mercato. Sempre secondo il terzo anonimo, nonostante la perdita subita a causa dell'interruzione di approvvigionamento, PSA avrebbe inoltre rinunciato a presentare ricorso nei confronti di Agrati France, al fine di non accrescere le difficoltà finanziarie di questa impresa già fragile.
- (180) Nelle sue osservazioni, il terzo anonimo asserisce che i rapporti tra PSA e il governo francese, nonché il sostegno pubblico che è oggetto del presente procedimento, violano le regole del mercato interno, in particolare quelle relative alla libera circolazione delle merci sancite dall'articolo 34 del TFUE.
- (181) Al fine di aiutare Agrati France, egli ritiene che PSA si sarebbe servito della sua partecipazione al Fondo di modernizzazione per i produttori di componenti automobilistici (di seguito «FMEA»), e gli avrebbe così indirettamente concesso un aiuto di 17 milioni di EUR.
- (182) Come misura compensativa, il terzo anonimo chiede infine che PSA si ritiri dal FMEA e rinunci a qualsiasi partecipazione finanziaria tra i fornitori o distributori di fissaggi per auto fintanto che continuerà a percepire aiuti pubblici, che chieda il recupero delle somme che avrebbe concesso a Agrati France, e che attui un sistema di selezione dei fornitori trasparente e non discriminatorio.

## 5.2. OSSERVAZIONI DI OPEL (E DEL GRUPPO GM)

- (183) Per quanto riguarda le previsioni di mercato, GM sottolinea che la maggior parte dei costruttori auto utilizzano i dati di istituti come Global Insight o POLK.
- (184) In merito al progetto R&S «50CO<sub>2</sub>Cars», GM ricorda che tutti i costruttori investono in tecnologie volte a ridurre le emissioni di gas. In linea generale, è difficile prevedere quali saranno i futuri successi di queste ricerche sul piano industriale. Si potrebbero elaborare diverse soluzioni tecniche, anche nel campo dell'ibridazione. D'altronde, si tratta di un settore in cui si potrebbero realizzare delle collaborazioni tra costruttori, al fine di ottenere delle economie di scala. Sempre secondo GM, l'aiuto di 85 milioni di EUR dedicati al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» non rappresenta un importo significativo per quanto riguarda le spese di R&S del settore; si tratta invece di un importo non trascurabile per un progetto di R&S volto allo sviluppo di un sistema «*mild hybridation*». GM ritiene che questa misura non rischia di impedire a un costruttore concorrente di sviluppare il proprio programma di R&S in questo stesso ambito, tenuto conto delle attuali incertezze tecnologiche.
- (185) In merito al ruolo delle banche captive dei costruttori auto, GM ritiene che esse facilitano sicuramente la vendita dei veicoli, offrendo ai loro clienti interessanti soluzioni di finanziamento. Esse conferiscono ai costruttori molta flessibilità per generare una reazione a breve termine del mercato auto.
- (186) Infine, GM ritiene che PSA sia entrata in un processo significativo di riduzione delle capacità, di cui riconosce il carattere difficile e complesso.

## 5.3. OSSERVAZIONI DI FIAT

## 5.3.1. SUL RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ

- (187) In merito al ritorno alla redditività, Fiat rimanda ai commenti di alcuni analisti, in particolare le previsioni dell'istituto Global Insight, che anticipano un calo delle vendite, seguito da una possibile ripresa, ma debole e molto graduale, negli anni 2015/2016.
- (188) Secondo il suo parere, le ragioni dell'attuale crisi del mercato auto sono dovute a:
- a) la forte pressione concorrenziale sul mercato, in particolare sui segmenti di massa, di pari passo con l'arrivo di nuovi concorrenti coreani e, potenzialmente, giapponesi e indiani,
  - b) la bipolarizzazione del mercato, che limita le possibilità di profitto ai soli veicoli *premium*;
  - c) la tendenza dei consumatori a orientarsi sempre più verso prodotti di gamma bassa;
  - d) l'assenza di visibilità sulla prospettiva di un ritorno ai livelli di vendite precedenti alla crisi; e infine
  - e) la sovraccapacità strutturale dei costruttori europei.

5.3.2. SUL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (189) In merito al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», Fiat ritiene, nonostante le poche informazioni disponibili, che l'obiettivo sia realizzabile. Sottolinea, tuttavia, che il costo unitario per veicolo di questo tipo di tecnologia potrebbe limitarne la penetrazione sul mercato, a causa sia di un prezzo di vendita elevato, sia di difficoltà per il costruttore a conseguire dei guadagni al momento della vendita. Secondo Fiat, le quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> fissate dalla Commissione europea per il 2020 rappresentano una vera sfida per tutti i costruttori. Per superarla sarebbe necessario adottare un approccio di R&S multiplo, che non dovrebbe concentrarsi su un solo progetto di R&S volto allo sviluppo di una tecnologia unica, come il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sembra fare (nella percezione che ne ha Fiat).
- (190) Fiat non sa se altri costruttori ricevano aiuti pubblici per sostenere progetti di R&S. Secondo Fiat, non esistono barriere all'uscita per i processi di innovazione, a eccezione dei costi, degli investimenti richiesti e del tempo necessario per correggere alcune scelte tecnologiche. Il progresso tecnologico consentito dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» non rappresenta nemmeno una barriera all'entrata. Tuttavia, Fiat ritiene che la possibilità di ricevere degli aiuti e dunque di ridurre il costo finale dello sviluppo di nuove tecnologie rispetto ai concorrenti, conferirebbe innegabilmente un vantaggio al beneficiario degli aiuti.

## 5.3.3. SULL'IMPATTO DELLA GARANZIA SUL MERCATO

- (191) Secondo Fiat, la garanzia pubblica concessa a BPF corrisponde a un terzo dei debiti della banca captive di PSA. D'altronde, la transazione non prevede il pagamento di una commissione di non utilizzo («*commitment fee*»). Fiat ha stimato che si dovrebbero raggiungere almeno 100 punti base affinché il costo della garanzia sia conforme alle pratiche del mercato.
- (192) Infine, la garanzia pubblica può causare una distorsione di concorrenza nei confronti di altre banche captive presenti sul mercato. Infatti, grazie alla garanzia, le azioni emesse da BPF ricevono lo stesso rating dello Stato francese, ovvero Aa1/AA, anziché essere classificate per meriti propri. Fiat ne conclude che il rating di BPF resterà lo stesso fino al 2016.
- (193) Secondo Fiat, il differenziale di costo del finanziamento tra il gruppo PSA e BPF, stimato a 40 punti base, si spiega chiaramente con la concessione di tale garanzia. Fiat calcola che BPF potrebbe finanziarsi sul mercato secondario con un «nuovo» divario di 360/380 punti base, tenuto conto che quello di un'obbligazione del gruppo PSA sarebbe di circa 400 punti base con scadenza nel 2016. Al momento dell'emissione di 1,2 miliardi di EUR coperta dalla garanzia statale che BPF ha realizzato a marzo 2013, il costo totale di finanziamento era di circa 270 punti base.
- (194) Fiat ritiene altresì che la garanzia pubblica consente a BPF di rinegoziare le condizioni dei suoi prestiti con gli istituti finanziari al fine di allineare le condizioni con quelle richieste dallo Stato francese.
- (195) Infine, la garanzia pubblica ha avuto un impatto positivo sul rating di BPF. Nonostante il declassamento all'inizio del 2013 da parte delle principali agenzie di rating, BPF ha continuato a godere di un migliore livello di rating, pari a un gradino, rispetto a quello cui avrebbe potuto sperare senza la garanzia. Fiat si basa in particolare sulle dichiarazioni di Standard and Poor's del 28 gennaio, del 14 febbraio e del 18 aprile 2013. D'altronde, Fiat sottolinea che è comunemente riconosciuto che la concessione di una garanzia o qualsivoglia finanziamento migliora di per sé la situazione finanziaria del beneficiario, qualsiasi sia il livello di utilizzo del finanziamento messo a sua disposizione.
- (196) Più in generale, Fiat ritiene che le banche captive dei costruttori auto costituiscano degli strumenti estremamente efficaci di vendita e di marketing:
- a) per attirare nuovi clienti, proponendo delle condizioni di finanziamento molto accattivanti <sup>(40)</sup>;
  - b) per sostenere il processo di vendita, in particolare a causa del disimpegno degli istituti finanziari «classici» sul segmento dei prestiti ai consumatori e ai concessionari; e
  - c) per aumentare lo spirito di lealtà dei consumatori già clienti.
- (197) Fiat ritiene che un aumento di 100 punti base del costo di finanziamento di BPF avrebbe un impatto diretto, immediato ed estremamente negativo sui vantaggi del gruppo PSA nei paesi europei.

## 5.3.4. SULLE MISURE COMPENSATIVE

- (198) Secondo Fiat, le riduzioni delle capacità sono state decise in occasione di un precedente piano che era destinato a chiudere le fabbriche non redditizie. Di conseguenza, le chiusure annunciate non sarebbero fondamentali per PSA in una prospettiva di ripristino della redditività (i tassi di utilizzo restano invariati). Il loro impatto si limiterebbe a una riduzione dei costi fissi.
- (199) In materia di riduzioni delle spese in conto capitale, Fiat ritiene che PSA utilizzi il proprio piano di ristrutturazione per giustificare in maniera opportunistica le proprie decisioni strategiche di ricollocamento sui segmenti B e C, e nascondere altre misure meno efficaci adottate recentemente. L'abbandono annunciato dei motori diesel superiori a 2 litri sarebbe probabilmente connesso all'attuale tendenza dei costruttori di ridurre le proprie cilindrate («*downsizing*»). A proposito di Sevelnord, Fiat è del parere che questa misura non costituisca una reale diminuzione delle capacità, ma soltanto un prestito temporaneo di tali capacità a un concorrente, dando a PSA la possibilità di recuperarle abbastanza facilmente in funzione delle sue necessità.

<sup>(40)</sup> Fiat cita l'esempio della propria banca captive, il cui tasso di penetrazione è passato dal 23,3 % nel 2012 al 39,6 % nel 2013, in seguito a una modifica della sua strategia commerciale volta a proporre ai clienti delle offerte finanziarie più competitive.

- (200) Infine, per quanto riguarda l'ultima misura compensativa, Fiat riconosce la sua difficoltà ad analizzare le conseguenze dell'abbandono della tecnologia ibrida «*plug-in*» sulla base delle sole informazioni fornite. Tale abbandono sarebbe giustificato, secondo Fiat, dal ricollocamento di PSA sul mercato. Potrebbe anche essere interpretato come un metodo per rimediare a una cattiva scelta tecnologica. Fiat contesta la possibilità di concentrarsi su una sola tecnologia per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni imposti dall'Unione europea.
- (201) Per quanto riguarda la misura compensativa relativa al tasso di penetrazione, Fiat osserva che nessuna misura compensativa sarebbe in grado di limitare gli impatti delle distorsioni causate dalla garanzia.

#### 5.4. OSSERVAZIONI DI TOYOTA

- (202) Toyota ritiene di non essere in grado di commentare il piano di ristrutturazione di PSA, anche perché, d'altronde, non è compito suo farlo. Toyota conferma che le ipotesi su cui si fonda il piano di PSA sono credibili. In generale, i molteplici fattori che influenzano il mercato automobilistico rendono molto difficoltoso formulare qualsiasi previsione.
- (203) In merito al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», Toyota ritiene che lo sviluppo di qualsiasi tecnologia ambientale sia un fattore chiave delle vendite per i costruttori. Secondo Toyota, le vendite dei veicoli ibridi a benzina saranno in futuro più importanti delle vendite di ibridi a diesel, anche se riconosce che potrebbe esistere un mercato per il diesel ibrido. Tuttavia, le vendite dovrebbero restare al di sotto di quelle dell'ibrido a benzina per via del costo più elevato di tale tecnologia. Toyota non prevede che questo progetto di R&S possa impedire ai concorrenti di PSA di penetrare sul mercato del «*mild-hybrid*».
- (204) A proposito del ruolo delle banche captive, la percezione di Toyota è che, in generale, esse consentirebbero di migliorare la fidelizzazione dei consumatori al marchio («*customer loyalty*») di circa il 15 %. I tassi di penetrazione sarebbero d'altronde più elevati nei segmenti relativi ai modelli di piccole dimensioni.
- (205) In merito alle misure compensative, Toyota si interroga sulla possibilità di attribuire una simile qualifica giuridica a una misura volta a interrompere la produzione di modelli poco venduti. Ritiene che la collaborazione tra Toyota e PSA sul sito di Sevelnord non ha costituito una condizione necessaria alla sopravvivenza del gruppo PSA. D'altronde, la tecnologia «*hybrid plug-in*» secondo il loro parere non è ancora matura, a causa dei costi che comporta e delle infrastrutture di cui necessita. Secondo Toyota, la tecnologia «*full hybrid*» continua a essere l'unica soluzione tecnologica a medio termine.
- (206) Infine, Toyota ritiene quindi di non essere in grado di valutare la pertinenza delle misure compensative proposte dal gruppo PSA.

#### 5.5. OSSERVAZIONI DEL GRUPPO PSA

- (207) A titolo introduttivo, il gruppo PSA si associa pienamente alle osservazioni presentate dalle autorità francesi.
- (208) PSA ricorda in seguito la propria strategia di ripristino della redditività, volta ad adeguare il proprio apparato produttivo alle nuove realtà del mercato. Tale adeguamento si traduce in particolare in una riduzione significativa della presenza del gruppo sul mercato. PSA desidera ricordare che queste misure di ristrutturazione sono finanziate quasi esclusivamente tramite risorse proprie derivanti dalla cessione di attività. Tali misure sarebbero state, secondo il gruppo, ampiamente sufficienti se BPF non fosse stata ingiustamente penalizzata dalle regole delle agenzie di rating, in quanto le difficoltà della banca captive derivavano unicamente dai suoi legami con PSA. Di conseguenza, sempre secondo PSA, l'intervento dello Stato non sarebbe stato necessario se non fosse per le regole delle agenzie di rating. PSA ne conclude che la garanzia pubblica avrebbe infine solo un effetto limitato, tanto più che a BPF non sarebbe concessa alcuna sovvenzione pubblica diretta.
- (209) Inoltre, PSA sottolinea che le misure di ristrutturazione sono accompagnate da un ri-orientamento della propria politica commerciale, il quale si fonda su progetti di R&S volti ad abbassare il costo delle innovazioni tecnologiche per il consumatore finale e sulla crescente internazionalizzazione del gruppo al fine di ridurre la propria esposizione alle fluttuazioni del mercato europeo, in particolare, dei paesi dell'Europa meridionale.
- (210) PSA precisa che se la situazione del mercato automobilistico europeo dovesse deteriorarsi rispetto alle previsioni formulate, il gruppo adotterebbe tutte le misure necessarie per assicurare il ripristino della redditività a lungo termine.

- (211) In merito alle misure compensative, PSA ritiene che esse costituiscano degli sforzi estremamente importanti, che ne penalizzano fortemente la competitività su tutti i segmenti. Secondo PSA, la loro portata è particolarmente consistente rispetto all'importo degli aiuti, in particolare alla quantità dei fondi impegnati da PSA per finanziare la propria ristrutturazione. D'altronde, giacché la struttura di bilancio di BPF rende la richiesta di garanzia molto poco probabile, gli effetti degli aiuti sui concorrenti del gruppo PSA sarebbero, in definitiva, estremamente limitati.
- (212) In effetti, le misure compensative previste avrebbero un impatto particolarmente forte. Sul piano industriale, l'abbandono della tecnologia ibrida «*plug-in*» avrebbe un impatto negativo sul mercato europeo. Inoltre, fornendo delle capacità di produzione a uno dei suoi concorrenti diretti sul sito di Sevelnord, PSA ritiene che l'aiuterebbe a entrare su un mercato. Le riduzioni degli investimenti si ripercuoterebbero, tra l'altro, sull'immagine di PSA sul mercato. Questo riguarda in particolare l'abbandono di due modelli sul segmento dei veicoli commerciali leggeri, in cui PSA detiene un'importante quota di mercato. Infine, il mancato rinnovo dei veicoli di gamma alta e dei motori potenti ridurrebbe le possibilità di concorrere alle richieste di offerta di clienti *corporate* e si ripercuoterebbe sull'immagine di marca del gruppo ben oltre il periodo di ristrutturazione.
- (213) Sempre secondo PSA, la fissazione di un massimale per i tassi di penetrazione di BPF e la loro indicizzazione sull'evoluzione delle banche captive dei principali concorrenti, compenserebbe ampiamente l'ipotetico effetto degli aiuti sul mercato.
- (214) Infine, PSA ricorda che l'approvazione degli aiuti da parte della Commissione sarebbe di fondamentale importanza per l'economia francese, a causa del peso della filiera auto in Francia (più di 2 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti). Il risanamento di PSA sarebbe altresì fondamentale per la vitalità e la competitività dell'industria automobilistica europea. A tal proposito, PSA rileva che certi concorrenti hanno beneficiato (o ancora beneficiano) in notevole misura del sostegno dei loro rispettivi governi, tramite il mantenimento di tassi di cambio particolarmente favorevoli alle loro esportazioni o tramite nazionalizzazioni temporanee delle loro banche captive. Altri costruttori al di fuori dell'Unione europea beneficiano di accordi di libero scambio conclusi a loro vantaggio, che consentono loro di sviluppare una politica commerciale aggressiva sul mercato europeo.

## 6. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

### 6.1. COMMENTI BASATI SULLE OSSERVAZIONI DEL TERZO ANONIMO

- (215) A titolo introduttivo, le autorità francesi rilevano che la concessione di aiuti per la ristrutturazione del gruppo PSA non sembra essere un argomento di particolare interesse per gli operatori del mercato automobilistico europeo: si sono presentate solo quattro parti interessate (nonostante la pubblicità data alla decisione di avvio del procedimento).
- (216) Per quanto riguarda le osservazioni del terzo anonimo (riassunte nei punti da (179) a (182) della sezione 5.1), le autorità francesi sottolineano che esse non hanno alcun nesso con la presente procedura di esame degli aiuti alla ristrutturazione del gruppo PSA, ma che riguardano piuttosto la denuncia che il terzo anonimo ha presentato alla Commissione europea.
- (217) A titolo puramente aggiuntivo, le autorità francesi ritengono che tali commenti non apportino alcuna prova tangibile delle presunte manovre di PSA nei confronti di Agrati France e che PSA, in quanto azienda privata, è libera di condurre a suo piacimento le relazioni commerciali con i fornitori. A tal proposito, nel contesto della sua alleanza con GM, PSA ha attuato una politica di razionalizzazione degli acquisti a partire dal 25 febbraio 2013, ricorrendo in particolare all'organizzazione sistematica di gare d'appalto al fine di ottenere i migliori prezzi del mercato. Le autorità francesi insistono sul fatto che solo una misura imputabile a uno Stato membro può violare l'articolo 34 del TFUE, cosa che non riguarda dunque le decisioni adottate da imprese private come PSA. Infine, il presunto comportamento del FMEA non ha alcuna relazione con il presente procedimento.
- (218) Le autorità francesi ne concludono che lo stanziamento degli aiuti in questione non dovrebbe essere rallentato da un'accusa infondata di violazione dell'articolo 34 del TFUE, che riguarderebbe tutto sommato dei fatti senza alcun nesso con gli aiuti in questione, né con la ristrutturazione del gruppo PSA.

### 6.2. COMMENTI BASATI SULLE OSSERVAZIONI DEL GRUPPO GM

- (219) Le autorità francesi non hanno formulato commenti sulle osservazioni del gruppo GM (riassunte nei punti da (183) a (186) della sezione 5.2).

## 6.3. COMMENTI BASATI SULLE OSSERVAZIONI DI FIAT

## 6.3.1. SUL RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ DEL GRUPPO PSA

- (220) Secondo le autorità francesi, Fiat presenta nelle sue osservazioni su tale punto (riassunte nei considerando da 187 a 188 e) della sezione 5.3.1) un'ipotesi di evoluzione del mercato più ottimista di quella del gruppo PSA, il che conferma che lo scenario considerato dal gruppo PSA è credibile e sufficientemente prudente. Esse ricordano altresì che Fiat (e anche Opel) hanno confermato la pertinenza dei dati dell'istituto IHS Global Insight per valutare le prospettive di evoluzione del mercato. Infine, Fiat si è dichiarata non in grado di esprimere un giudizio in merito al ripristino della redditività sulla base delle informazioni disponibili. Per tale motivo, le autorità francesi ritengono inutile contestare ciascuno dei punti sollevati dagli analisti citati da Fiat.

## 6.3.2. SULL'ELEMENTO DI AIUTO DERIVANTE DALLA GARANZIA E IL SUO EFFETTO SUL MERCATO

- (221) Le autorità francesi sottolineano che, nelle sue osservazioni su tale punto [riassunte nei considerando da 191 a 196 c) della sezione 5.3.3], Fiat stima l'elemento di aiuto di Stato da circa 100 a 110 punti base, ovvero un aiuto pari a 231 milioni di EUR, ampiamente al di sotto del limite inferiore della fascia citata dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento. Secondo le autorità francesi, tale valutazione di Fiat prova che l'importo degli aiuti calcolato dalla Commissione è verosimilmente sovrastimato.
- (222) In merito all'applicazione di una commissione di impegno («*commitment fee*»), le autorità francesi ricordano che il premio di garanzia versato dal gruppo PSA allo Stato è stato calcolato sulla base del costo «*all-in*» delle banche appartenenti al New club deal (440 punti base) meno il loro costo di liquidità (stimato a 180 punti base rispetto all'Itraxx Senior Financial a 5 anni su una base media mensile). Tale costo integra una commissione «*up-front*» di 120 punti base, e una commissione di impegno pari al 40 % del margine, ovvero superiore a quella che Fiat ritiene essere la pratica del mercato. Le osservazioni di Fiat confermano dunque, secondo le autorità francesi che tale commissione è stata sopravvalutata rispetto allo standard del mercato.
- (223) Infine, le autorità francesi ritengono che sarebbe stato logico non tener conto della commissione «*up-front*» e della commissione di impegno, poiché lo Stato non risentirebbe dei costi di opportunità, ovvero dei costi derivanti dalla mobilitazione del capitale, che dovrebbe essere, nel caso di una banca, remunerata.
- (224) Le autorità francesi sottolineano che Fiat menziona l'esistenza di effetti particolarmente significativi della garanzia sul mercato senza spiegare in cosa consistono tali effetti. Secondo la Francia, Fiat è del parere, in particolare, che la garanzia conferisca a BPF un vantaggio non analizzato dalla Commissione, derivante dal mantenimento del suo costo di finanziamento a un determinato livello, indipendentemente dalle evoluzioni del mercato. Le autorità francesi si stupiscono di tale argomentazione, poiché l'effetto presunto sarebbe evidentemente connesso all'esistenza stessa della garanzia, il cui obiettivo sarebbe precisamente quello di stabilizzare i costi di rifinanziamento della banca entro un limite di 7 miliardi di EUR. Inoltre, il vantaggio concesso a BPF e al gruppo PSA avrebbe dovuto evidentemente essere analizzato nel momento in cui la garanzia è stata annunciata.

## 6.3.3. SULLE MISURE COMPENSATIVE

- (225) A titolo introduttivo, le autorità francesi giudicano le osservazioni di Fiat a tal proposito (riassunte nei considerando da 198 a 200 della sezione 5.3.4) particolarmente leggere e infondate.
- (226) In merito alla riduzione delle spese in conto capitale, Fiat non presenta alcun elemento concreto e fondato tale da rimettere in causa il carattere particolarmente vincolante dell'abbandono dei veicoli di gamma alta.
- (227) In merito alla misura relativa a Sevelnord, Fiat lo ritiene un puro prestito di capacità che PSA potrebbe discrezionalmente riacquisire in qualsiasi momento. Le autorità francesi ritengono tale critica assolutamente irrilevante, in quanto l'argomentazione di Fiat non considera il carattere obbligatorio delle misure imposte dalle decisioni della Commissione. Secondo la Francia, tale misura sarebbe al contrario irreversibile, in quanto consentirebbe a Toyota di affermarsi su un mercato in condizioni ottimali.

- (228) Fiat critica anche l'abbandono dell'ibrido «*plug-in*» poiché la strategia più pertinente da attuare è al contrario quella di moltiplicare i vari strumenti di riduzione delle emissioni inquinanti. Le autorità francesi replicano che si trattava precisamente della strategia inizialmente adottata da PSA. In più, rinunciando all'ibrido «*plug-in*», il gruppo PSA amputerebbe significativamente la propria capacità concorrenziale sul mercato, di fronte a costruttori in grado di moltiplicare le tecnologie di riduzione delle emissioni inquinanti. Inoltre, le critiche di Fiat riguardo alla «cattiva scelta tecnologica» di PSA di investire nell'ibrido «*plug-in*» dovrebbero, secondo la Francia, essere lette in prospettiva con le scelte tecnologiche di Fiat. Contrariamente all'insieme dei costruttori, che hanno scelto di investire in questa tecnologia, anche i più produttivi, Fiat sarebbe uno dei pochi a non averlo fatto.
- (229) Infine, le autorità francesi rilevano che Fiat non si pronuncia direttamente sulla misura compensativa che limita il tasso di penetrazione di BPF. Esse ne deducono che l'attuazione di un impegno per paese e per segmento sarebbe estremamente difficile. Sempre secondo le autorità francesi, le evoluzioni di mercato comunicate da Fiat confermano il ritiro delle banche tradizionali dal mercato e il conseguente aumento dei tassi di penetrazione delle banche captive. Infine, la nuova politica commerciale attuata da Fiat nel primo trimestre 2013, che gli ha consentito di raggiungere un tasso di penetrazione del 39,6 %, rappresenta bene, secondo le autorità francesi, il carattere particolarmente vincolante della misura compensativa proposta. Limitando la progressione del proprio tasso di penetrazione, BPF ridurrebbe significativamente la propria capacità di proporre offerte concorrenziali, e dunque anche il potenziale impatto della garanzia statale sul mercato.

#### 6.3.4. SUL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (230) Secondo la Francia, le osservazioni di Fiat (riassunte nei considerando da 189 a 190 della sezione 5.3.2) si fondano, da un lato, sul contributo di questo progetto al ripristino della redditività e, dall'altro, sull'effetto di questo progetto sul mercato.
- (231) Le autorità francesi ritengono che le critiche di Fiat siano prive di rilevanza e che ignorino l'obiettivo stesso del progetto che è volto precisamente a raggruppare diverse competenze e tecnologie, con il sostegno dei poteri pubblici, per consentire ai partner di sviluppare una tecnologia di ibridazione a basso costo.
- (232) Secondo le autorità francesi, Fiat ha riconosciuto l'assenza di qualsiasi effetto di assorbimento, confermando che l'insieme dei costruttori investe in maniera significativa in progetti volti a ridurre le emissioni inquinanti.
- (233) Infine, in materia di effetto sul mercato, le autorità francesi ritengono che le osservazioni di Fiat siano contraddittorie. Il progetto risponderebbe in effetti alle obiezioni di Fiat: l'importante frattura tecnologica prevista consentirebbe di ridurre significativamente il costo delle tecnologie ibride in modo da diffonderle sufficientemente da assicurarne la redditività. Di conseguenza, sempre secondo le autorità francesi, le critiche di Fiat in merito alle possibilità di ridotto successo commerciale di «50CO<sub>2</sub>Cars» sono prive di rilevanza. Infine, le autorità francesi ritengono che Fiat non spieghi come un aiuto di 86 milioni di EUR possa ripercuotersi sul prezzo finale dei veicoli prodotti, mentre essa stima che i costruttori stiano effettuando cospicui investimenti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti imposti dalla normativa europea.

#### 6.4. COMMENTI BASATI SULLE OSSERVAZIONI DI TOYOTA

- (234) In generale, le osservazioni di Toyota (riassunte nei considerando da 202 a 206 della sezione 5.4) confermano in generale, secondo la Francia, la credibilità delle ipotesi e la rilevanza delle scelte su cui si basa il piano di ristrutturazione del gruppo PSA. In merito al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», Toyota ha confermato che le tecnologie rispettose dell'ambiente costituiscono il principale motore del futuro mercato. Secondo le autorità francesi, risulta dalle osservazioni di Toyota che l'aiuto di Stato al progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» non si ripercuoterà sulla capacità concorrenziale o sulla competitività dei concorrenti sul segmento «*mild-hybrid*».
- (235) Sulle misure compensative, e in particolare in risposta agli interrogativi di Toyota sul carattere realmente compensativo di una misura volta a porre fine alla produzione di veicoli venduti in esigue quantità, le autorità francesi riaffermano che la commercializzazione dei modelli di gamma alta crea un effetto di trascinamento per tutti i veicoli commercializzati di quella marca.
- (236) Per quanto riguarda il sito di Sevelnord, Toyota ha dichiarato che il suo accordo con PSA gli consentirà di essere presente sul segmento dei veicoli commerciali leggeri. Le autorità francesi sottolineano nuovamente che la sua presenza a Sevelnord avrà un impatto significativo sulla capacità concorrenziale di Toyota, in quanto gli consentirà di sviluppare una presenza di mercato reale e sostanziale in tale segmento.

- (237) Infine, secondo le autorità francesi, le osservazioni di Toyota sono contrastanti rispetto al suo comportamento sul mercato. La commercializzazione di una versione ibrida «plug-in» della Prius, che Toyota presenta come «fiore all'occhiello» della sua flotta ibrida, è in contraddizione con le sue valutazioni negative in merito alle prospettive di mercato di questo tipo di motore.

#### 6.5. COMMENTI BASATI SULLE OSSERVAZIONI DI PSA

- (238) Le autorità francesi non hanno formulato commenti sulle osservazioni del gruppo PSA (riassunte nei considerando da 207 a 214 della sezione 5.5).

### 7. MODIFICHE APPORTATE ALLA NOTIFICA DA PARTE DELLE AUTORITÀ FRANCESI

- (239) Nella nota del 16 luglio 2013, modificata tramite lettera del 23 luglio 2013 (di seguito la «lettera di impegno del 23 luglio 2013» oppure la «lettera del 23 luglio 2013»), le autorità francesi hanno apportato delle modifiche alla notifica del piano di ristrutturazione del 12 marzo 2013 e hanno preso i seguenti impegni. Tali impegni si sostituiscono alle misure compensative inizialmente proposte dalle autorità francesi.
- (240) Le autorità francesi hanno precisato che, salvo disposizione contraria, gli impegni riportati nella presente sezione 7 si applicheranno fino a completa attuazione del piano di ristrutturazione del gruppo PSA, ovvero fino al 31 dicembre 2015.

#### 7.1. IMPEGNO RELATIVO AL RITORNO AL LIVELLO DI INDEBITAMENTO DEL GRUPPO PSA

- (241) Per ogni anno di attuazione del piano di ristrutturazione, l'indebitamento netto consolidato delle attività industriali e commerciali del gruppo PSA, constatato nei conti annuali controllati con riferimento contabile costante, al 31 dicembre di ogni anno («debito netto»), non dovrà oltrepassare il limite «A» quale indicato in tabella 16.

Tabella 16

#### Massimali di debito netto del gruppo PSA

*(milioni di EUR)*

	2013	2014	2015	2016
Debito netto massimale A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Debito netto massimale B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Se il debito netto supera il massimale «A» al termine di un dato anno (N), il gruppo PSA dovrà adottare misure di ristrutturazione finanziaria e/o industriale di qualsiasi natura necessarie e sufficienti affinché al termine dell'anno seguente (N + 1), il debito netto del gruppo PSA non superi il massimale «A», esclusi i costi connessi all'attuazione di suddette misure da parte di PSA («le misure correttive»).
- (243) Le misure correttive e i loro effetti finanziari anticipati dovranno essere dettagliati e quantificati individualmente ed essere accompagnati da un calendario di attuazione preciso e vincolante. Tali misure possono comprendere, nel complesso o in parte, delle misure attuate anticipatamente dopo il 31 luglio 2013 purché esse siano identificate e dettagliatamente descritte e i loro effetti finanziari anticipati sulla durata residua del piano di ristrutturazione siano quantificati. Le misure correttive, comprese le proiezioni aggiornate del flusso di liquidità del gruppo PSA dovranno essere comunicate alla Commissione europea unitamente a un parere dell'esperto indipendente, come definito nella sezione 7.6, entro un mese a partire dalla pubblicazione dei bilanci annuali consolidati verificati facendo emergere che il debito netto del gruppo PSA ha superato il massimale A dell'anno corrispondente. Spetta alla Commissione verificare che la quantificazione degli effetti finanziari anticipati di tali misure correttive sia sufficiente, senza mettere a repentaglio la redditività del gruppo PSA. In caso contrario, altre misure correttive dovranno essere proposte e approvate dalla Commissione.
- (244) Il piano di ristrutturazione sarà considerato come correttamente eseguito e gli impegni presi dalle autorità francesi saranno considerati rispettati se, al termine dell'anno N + 1, le misure correttive, o qualsiasi altra misura di ristrutturazione finanziaria e/o industriale di qualsiasi natura adottata dal gruppo PSA dopo il 31 luglio 2013, avranno prodotto gli effetti finanziari attesi sul debito netto o se il debito netto non supererà il massimale «A»

per l'anno N + 1. In caso contrario, spetterà, eventualmente, alle autorità francesi notificare alla Commissione un piano di ristrutturazione del gruppo PSA modificato, nei limiti di applicazione del principio detto «di non ricorrenza», affinché la Commissione possa modificare la presente decisione dichiarando gli aiuti di Stato alla ristrutturazione del gruppo PSA compatibili con il mercato interno.

- (245) Le stesse conseguenze si avranno se il debito netto del gruppo PSA supererà il massimale «B» per due anni consecutivi durante il piano di ristrutturazione. In questo caso allo stesso modo, spetterà, eventualmente, alle autorità francesi notificare un piano di ristrutturazione modificato alla Commissione europea, affinché essa conduca una nuova analisi della compatibilità degli aiuti di Stato con la ristrutturazione del gruppo PSA.
- (246) In qualsiasi ipotesi, il presente impegno sarà ritenuto rispettato per tutto il periodo di ristrutturazione dal momento che le misure correttive attuate dal gruppo PSA, quali comunicate alla Commissione nelle condizioni previste al considerando 243, avranno prodotto degli effetti finanziari cumulati sul debito netto di [0-5] miliardi di EUR.

#### 7.2. IMPEGNO RELATIVO AL TASSO DI PENETRAZIONE DI BPF

- (247) Le autorità francesi si impegnano ad apportare le modifiche descritte ai punti da (248) a (250) alla commissione di garanzia di cui all'articolo 3.3 del protocollo concluso tra Peugeot S.A., Banque PSA e lo Stato il 5 marzo 2013 («il protocollo») per la remunerazione della garanzia autonoma a prima richiesta («la garanzia») che sarà conclusa tra lo Stato e Banque PSA, in presenza di Peugeot S.A. e di Banque de France («la commissione di garanzia»).
- (248) Finché esisteranno dei «titoli garantiti» emessi che beneficiano della garanzia (titoli garantiti come definiti nel protocollo), la commissione di garanzia di 260 punti base prevista all'articolo 3.3 del protocollo sarà aumentata secondo le condizioni di cui ai punti (249) e (250) qualora il tasso di penetrazione di Banque PSA sul perimetro G10 (Germania, Austria, Belgio, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Portogallo, Svizzera, Francia e Gran Bretagna) superi il [26-29]\* %.
- (249) L'aumento della commissione di garanzia sarà:
- in funzione del tasso di penetrazione di Banque PSA sul perimetro G10 come indicato nella Tabella 17 al considerando 250, con la precisazione che se il tasso di penetrazione per un dato periodo presenta un decimale o più dopo la virgola, l'aumento della commissione di garanzia sarà calcolato tramite interpolazione lineare tra la commissione di garanzia da pagare per il tasso di penetrazione senza decimale inferiore e quella da pagare per il tasso di penetrazione senza decimale superiore presente nella Tabella 17 al considerando 250;
  - di un massimo di 231 punti base affinché la commissione di garanzia non superi i 491 punti base, pari al valore di mercato della garanzia secondo le stime della Commissione europea.
- (250) Il tasso di penetrazione sarà misurato annualmente il 30 giugno di ogni anno. L'aumento della commissione di garanzia sarà ricalcolato al 30 giugno di ogni anno sugli ultimi 12 mesi sulla somma in capitale delle consistenze medie su tale periodo delle diverse linee di «titoli garantiti» emessi e che beneficiano della garanzia (titoli garantiti come definiti nel protocollo). Il primo aumento della commissione di garanzia dovrà essere calcolato al 30 giugno 2013 secondo il tasso di penetrazione del periodo dal 1° luglio 2012 al 30 giugno 2013.

Tabella 17

#### Aumento della commissione di garanzia

Tasso di penetrazione (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Aumento della commissione di garanzia (punti base)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

## 7.3. IMPEGNO DI ASTENERSI DAL PROCEDERE AD ACQUISIZIONI

- (251) Il gruppo PSA si asterrà dall'acquisire qualsiasi partecipazione in altre aziende o di realizzare qualsiasi acquisizione di attivi di altre imprese, per tutta la durata del suo piano di ristrutturazione, ovvero fino al 31 dicembre 2015. Tale requisito non riguarda: i) l'acquisizione di partecipazioni o di elementi di attivo di imprese quando l'importo in denaro impiegato dal gruppo PSA per realizzare l'acquisizione prevista è inferiore a 100 milioni di EUR all'anno; e ii) l'acquisizione di una partecipazione in un'impresa o di attività di imprese, previa autorizzazione della Commissione europea, se tale acquisizione è necessaria per garantire la redditività del gruppo PSA consentendogli di raggiungere gli obiettivi del suo piano di ristrutturazione. L'intenzione di realizzare un'acquisizione secondo il punto ii) del presente comma deve essere comunicata alla Commissione entro un tempo ragionevole per consentirle di valutare l'acquisizione prevista sulla base di dati finanziari dettagliati fondati sull'acquisizione prevista, la sua valorizzazione e il suo impatto sui fondi propri del gruppo PSA.
- (252) Inoltre, il gruppo PSA potrà, previa autorizzazione della Commissione europea, procedere all'acquisizione: i) di una partecipazione come remunerazione di un apporto di partecipazioni o attività effettuato nell'ambito di un'operazione o di messa in comune (tramite fusione o apporto) di attivi o di attività; ii) di titoli o elementi di attivi o passivi in vista di una vendita concomitante in condizioni che non accrescono il livello di debito netto del gruppo PSA. Tali acquisizioni non saranno tenute in considerazione nell'importo di 100 milioni di EUR citato nel comma precedente. L'intenzione di realizzare un'acquisizione prevista ai punti i) e ii) del presente comma deve essere comunicata alla Commissione entro un tempo ragionevole per consentirle di valutare la natura delle operazioni previste.
- (253) Le acquisizioni di partecipazioni o di attività di imprese realizzate da Faurecia o da una qualsiasi delle sue filiali durante il piano di ristrutturazione del gruppo PSA, ovvero fino al 31 dicembre 2015, oltre il massimale di 100 milioni di EUR annui di cui sopra, saranno soggette ad autorizzazione della Commissione europea, che valuterà positivamente le acquisizioni che: i) contribuiscono, direttamente o indirettamente, al ripristino della redditività del gruppo PSA con un impatto positivo sulla redditività previsionale del gruppo PSA; e che ii) non costituiscono un'elusione dell'obbligo di limitazione degli effetti dell'aiuto al minimo indispensabile per raggiungere gli obiettivi del piano di ristrutturazione del gruppo PSA. L'intenzione di realizzare un'acquisizione prevista dal presente comma deve essere comunicata alla Commissione entro un tempo ragionevole per consentirle di valutare l'acquisizione prevista in base ai due criteri sopraccitati.
- (254) Nel caso in cui il livello di debito netto del gruppo PSA (quale definito sopra) sia ricondotto, durante un dato anno (N), a un livello inferiore a quello previsto per il medesimo anno dal piano di medio termine 2013 v1 in data 31 maggio 2013 quale notificato dalle autorità francesi il 3 giugno 2013, il massimale di 100 milioni di EUR annui stabilito nel presente impegno sarà automaticamente aumentato, per l'anno successivo (N + 1), proporzionalmente alla differenza, espressa in milioni di EUR, tra il livello di debito netto del gruppo PMA realizzato nell'anno (N) e quello previsto per il medesimo anno dal piano di medio termine 2013 v1 in data 31 maggio 2013, quale notificato dalle autorità francesi il 3 giugno 2013.

## 7.4. IMPEGNO SUL MARGINE DEI FINANZIAMENTI STANZIATI AI CONCESSIONARI

- (255) Il gruppo PSA non diminuirà il margine annuo medio commerciale dei finanziamenti stanziati ai concessionari della propria rete (crediti *corporate réseau* come presentati nel rapporto annuale di Banque PSA) al di sotto del margine commerciale annuo registrato nei 12 mesi precedenti al 30 giugno 2013 per tutta la durata di attuazione del piano di ristrutturazione.

7.5. IMPEGNO RELATIVO AL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (256) Le autorità francesi si impegnano affinché, nell'ambito del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», come definito nella sezione 1.2 della notifica delle autorità francesi del 12 marzo 2013, la sovvenzione di 24,5 milioni di EUR inizialmente prevista a vantaggio del gruppo PSA prenda la forma di prestiti recuperabili secondo termini, condizioni e modalità di ricorso analoghi, *mutatis mutandis*, a quelli previsti per i 61,4 milioni di EUR di prestiti recuperabili già previsti nel progetto 50CO<sub>2</sub>Cars. Il calendario di rimborso inizialmente previsto è mantenuto. Gli importi da rimborsare ad ogni scadenza sono aumentati proporzionalmente all'aumento dell'importo degli anticipi.

## 7.6. ATTUAZIONE ED ESPERTO INDIPENDENTE

- (257) Le autorità francesi si impegnano affinché il gruppo PSA deleghi un esperto indipendente incaricato di verificare nel dettaglio l'applicazione degli impegni sottoscritti nella lettera di impegno del 23 luglio 2013 («l'esperto indipendente») per la durata del piano di ristrutturazione ovvero fino al 31 dicembre 2015, secondo le condizioni di cui all'allegato.

## 8. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

## 8.1. ESISTENZA DI UN AIUTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE

- (258) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono «incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (259) In base a tale disposizione, la Commissione ritiene che la qualifica di una misura nazionale come aiuto di Stato presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ovvero: i) che la misura in questione conferisca un vantaggio economico al suo beneficiario; ii) che il vantaggio abbia un'origine statale; iii) che il vantaggio sia selettivo; e iv) che la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e rischi di incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (260) La Commissione ritiene che la garanzia statale a favore di BPF e i prestiti recuperabili in favore del gruppo PSA per la realizzazione del progetto di R&S «50CO<sub>2</sub>Cars» costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE per le seguenti ragioni.

## 8.1.1. GARANZIA STATALE ALLA CONTROLLATA BANCARIA DEL GRUPPO PSA

- (261) La Commissione rileva in primo luogo che nella sua decisione dell'11 febbraio 2013, che autorizzava a titolo temporaneo una prima tranche della garanzia come aiuto al salvataggio, aveva concluso che la misura costituiva un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. La Francia non ha contestato tale decisione e ha notificato la presente misura come aiuto alla ristrutturazione.

8.1.1.1. *Sulla presenza di risorse statali*

- (262) A proposito del trasferimento di risorse statali, è opportuno sottolineare che la garanzia sarà concessa dalla Francia in applicazione dell'articolo 85 della legge finanziaria rettificativa n. 2012-1510 del 29 dicembre 2012.
- (263) Tale circostanza da sola è sufficiente a provare che la misura avrà un'origine statale.

8.1.1.2. *Sulla presenza di un vantaggio economico*

- (264) Per quanto riguarda l'esistenza di un vantaggio, emerge dalla giurisprudenza consolidata che, al fine di valutare se una misura statale costituisce un aiuto, è opportuno determinare se l'impresa beneficiaria ottiene un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. La Commissione deve dunque valutare in quale misura la garanzia concessa a BPF determina una remunerazione di mercato.
- (265) Nella notifica del 12 marzo 2013, le autorità francesi hanno calcolato l'elemento d'aiuto tra 453 e 480 milioni di EUR per un importo massimo di garanzia di 7 miliardi di EUR in capitale. Tale calcolo si basava su un'interpolazione dei rendimenti delle emissioni obbligazionarie di BPF con una scadenza di 3 anni. Nelle osservazioni della Francia sulla decisione di avvio del procedimento, riassunte al considerando 128, le autorità francesi ritengono che l'importo dell'aiuto derivante dalla garanzia sia di 396 milioni di EUR tenendo conto di un premio di rischio di 40 punti base e del periodo di riferimento di tre mesi. Nell'ipotesi in cui si dovesse tenere conto di un premio di rischio di 24 punti base (come quello constatato per le emissioni realizzate grazie all'aiuto di salvataggio), l'importo dell'aiuto sarebbe dunque di 429 milioni di EUR.
- (266) D'altronde, le autorità francesi hanno insistito sul fatto che le emissioni realizzate da BPF il 25 marzo 2013 sono state realizzate in condizioni di mercato particolarmente favorevoli; gli *spread* rispetto all'OAT constatati allora appaiono a livelli particolarmente bassi (24 punti base). Da allora, esse ritengono che l'ipotesi di costo aggiuntivo per BPF, nell'ordine di 40 punti base, sia perfettamente fondata.

- (267) Infine, il periodo di riferimento considerato dalle autorità francesi va dal 12 luglio al 16 ottobre 2013 poiché secondo loro, tale periodo consente di tenere conto della comunicazione relativa alle difficoltà del gruppo del 12 luglio con l'annuncio del piano di riorganizzazione e di smorzare gli effetti connessi alle prime voci in merito alla concessione della garanzia avvenuta il 16 ottobre 2012.
- (268) Innanzitutto, la Commissione ricorda che, sulla base dei fatti presentati al considerando 30, l'importo dell'aiuto presente nella garanzia di 1,2 miliardi di EUR temporaneamente approvato l'11 febbraio 2013 era stato oggetto di una prima valutazione nella decisione di salvataggio, secondo la quale l'elemento di aiuto avrebbe potuto essere compreso tra 91,8 milioni di EUR e l'importo nominale della garanzia, ovvero 1,2 miliardi di EUR. Applicando la stessa metodologia di calcolo del limite minimo dell'aiuto (*spread* di 24 punti base e periodo di riferimento di un mese), l'elemento d'aiuto contenuto nella garanzia di 7 miliardi di EUR notificata dalla Francia salirebbe dunque a 486 milioni di EUR, come illustrato nella Tabella 18:

Tabella 18

## Calcolo dell'elemento di aiuto nelle obbligazioni garantite

	16.10.2012	12.7 – 16.10	16.9 - 16.10
OAT 3 anni	0,34 %	0,35 %	0,39 %
<i>Spread</i> Stato dopo la garanzia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Tasso di interesse BPSA dopo garanzia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Costo della garanzia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Costo totale stimato delle emissioni garantite (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento mercato secondario BPSA interpolato 3 anni	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Importo aiuto di Stato indotto (in milioni di EUR)	401	429	486

- (269) Per quanto riguarda le ipotesi avanzate per realizzare tale calcolo, la Commissione desidera fornire le seguenti precisazioni.
- (270) Al punto 51 della decisione di salvataggio, la Commissione ha calcolato l'elemento di aiuto per l'importo delle emissioni di 1,2 miliardi di EUR ad almeno 91,8 milioni di EUR. Per l'importo di 7 miliardi di EUR di emissioni, l'importo corrispondente sarebbe di 535 milioni di EUR.
- (271) Come descritto al punto 26 della decisione di avvio del procedimento, è stata constatata una differenza di rendimento di 24 punti base rispetto agli OAT in occasione dell'emissione delle obbligazioni di 1,2 miliardi di EUR. La Commissione conferma, conformemente ai punti 119 e 120 della decisione di avvio del procedimento, che tale divario rilevato, dovuto secondo la Francia a una liquidità inferiore delle obbligazioni garantite rispetto agli OAT, deve essere tenuto in considerazione nel calcolare l'elemento di aiuto al fine di ridurlo.
- (272) Per quanto riguarda il **periodo di riferimento**, la Commissione valuta che il periodo di un mese (16 settembre – 16 ottobre) considerato sia abbastanza lungo per appianare l'eventuale volatilità connessa agli effetti provocati dall'annuncio. Al fine di valutare l'elemento di aiuto con precisione, il periodo di riferimento deve essere in effetti vicino al momento dell'annuncio affinché le informazioni sulle difficoltà del gruppo si riflettano al meglio nei rendimenti del mercato. Infine, il mercato secondario che è stato preso in considerazione è un mercato liquido e di conseguenza non si può concludere che fosse necessario un periodo più lungo in modo da far sì che l'annuncio del piano di ristrutturazione di PSA a luglio 2012 e le ultime informazioni sulle vendite dei veicoli disponibili fossero stati perfettamente integrati dai mercati. Inoltre, la Commissione stima che su tale base, l'elemento di aiuto sia correttamente calcolato e non debba essere ricalcolato sulla base dei livelli di rendimento delle obbligazioni della banca nel mercato secondario al momento delle selezioni individuali. Ciò deriva, da una parte, dal fatto che secondo la Francia l'aiuto è limitato al minimo necessario al ripristino della redditività e che dunque la garanzia può essere utilizzata nella sua integralità e, dall'altra, dal fatto che il prezzo di mercato rappresentativo corrisponde al livello delle obbligazioni secondarie prima dell'annuncio della misura di aiuto. Tale aiuto conferisce a PSA l'opportunità di ricorrere alla garanzia in un qualsiasi momento in seguito alla sua attuazione.

- (273) Al punto 51 della decisione sul salvataggio la Commissione ha stabilito che l'importo dell'aiuto poteva essere aumentato fino all'importo nominale delle emissioni obbligazionarie. In vista dei fatti presentati nei punti 105 e 106 della decisione di avvio del procedimento in merito all'esistenza di un bonus di liquidità da [1-3]\* miliardi a [2-4]\* miliardi di EUR in uno scenario stressato per cessazione dell'attività, la Commissione ritiene che l'importo dell'aiuto non superi il vantaggio in termini di prezzo delle emissioni di obbligazioni calcolato a 486 milioni di EUR nella garanzia statale di 7 miliardi di EUR in capitale di cui al considerando 33. Si tratta del vantaggio di cui beneficia il gruppo qualora continui la sua attività. Se non fosse stato fornito l'aiuto e la banca fosse entrata in cessazione dell'attività, non si sarebbe ottenuto alcun vantaggio aggiuntivo né per i creditori né per gli azionisti (il gruppo PSA).
- (274) La Commissione rileva che, tra le parti interessate, solo Fiat ha commentato il calcolo dell'aiuto stimando, al considerando 191, che almeno 100 punti base dovrebbero essere aggiunti al costo della garanzia perché esso sia conforme alle condizioni di mercato. Una delle osservazioni di Fiat si fonda sul pagamento di una commissione di impegno («*commitment fee*»). Su tale punto, la Commissione rileva che, come spiegato al considerando 272, l'elemento di aiuto è quantificato sulla base dell'ipotesi che la garanzia sia utilizzata nel suo complesso, dato che l'aiuto è limitato al minimo necessario per il ripristino della redditività del gruppo. D'altronde, l'elemento di aiuto stimato dalla Commissione è superiore all'elemento di aiuto stimato da Fiat, anche se corretto con una commissione di impegno, poiché la Commissione prevede che il prezzo corrisposto sia inferiore di 231 punti base rispetto al prezzo di mercato, mentre Fiat stima che il prezzo sia inferiore di 100 punti base.
- (275) Alla luce di quanto precede, la Commissione può dunque concludere che l'elemento di aiuto contenuto nella garanzia statale di 7 miliardi di EUR per capitale ammonta a 486 milioni di EUR.

#### 8.1.1.3. *Sul carattere selettivo del vantaggio*

- (276) Poiché BPF e, di conseguenza, il gruppo PSA sono i soli beneficiari della garanzia, il carattere selettivo del vantaggio è evidente.

#### 8.1.1.4. *Sulle condizioni di incidenza sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

- (277) In merito all'effetto sulla concorrenza e all'incidenza sugli scambi, è opportuno ricordare che, secondo la giurisprudenza consolidata, quando un'impresa opera in un settore in cui è esercitata una concorrenza effettiva da parte dei produttori di diversi Stati membri, qualsiasi aiuto di cui essa beneficia da parte dei poteri pubblici è in grado di influenzare gli scambi tra gli Stati membri e di ripercuotersi sulla concorrenza, nella misura in cui la sua tenuta sul mercato impedisce ai concorrenti di accrescere la loro quota di mercato e ne diminuisce le possibilità di aumentare le esportazioni <sup>(41)</sup>.
- (278) Infatti, il meccanismo per cui si verifica una distorsione della concorrenza è confermato dall'analisi della Commissione, dalle osservazioni dei terzi e dalle pubblicazioni degli analisti. La garanzia statale ha come conseguenza diretta la diminuzione del costo di finanziamento di BPF (rispetto allo scenario controfattuale in cui la banca non ottiene l'aiuto). Diminuendo questo costo di finanziamento, BPF sarà in grado di migliorare le proprie offerte di finanziamento stimolando così la vendita di auto delle marche Peugeot e Citroën. L'importanza, dunque, del ruolo delle banche captive nel sostenere e sviluppare le vendite di automobili è riconosciuta e sottolineata in maniera unanime sia dal gruppo PSA che da terzi.
- (279) Nelle loro osservazioni, i terzi interessati hanno sottolineato il rapporto diretto tra l'attività della banca captive e le vendite di veicoli. Ad esempio, GM dichiara che il finanziamento delle banche captive è «*di vitale importanza*» e conferisce «*flessibilità*» ai produttori auto per reagire a breve termine alle condizioni di mercato. Il gruppo Fiat ha ampiamente descritto l'impatto del finanziamento delle vendite da parte delle banche captive dei gruppi auto. Secondo Fiat, tale finanziamento avrebbe tre effetti principali: attirare nuovi clienti, sostenere il processo di vendita e aumentare la fedeltà dei clienti. Fiat cita uno studio che avrebbe realizzato internamente sull'attrattività del suo modello «Punto» che dipenderebbe fundamentalmente dalle condizioni di finanziamento (quali i bassi tassi di interesse). I concorrenti che non offrono condizioni finanziarie allettanti (Peugeot ad esempio) sarebbero meno rappresentati tra le preferenze dei clienti. Secondo un'altra indagine interna sulla serie «Eco», la maggior parte

<sup>(41)</sup> Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 21 marzo 1991 nella causa C-305/89, *Italia/Commissione* (Raccolta 1991, pag. I-1603).

dei clienti ha riferito che non avrebbe acquistato l'auto (o avrebbe posticipato l'acquisto) senza un'offerta di finanziamento a tasso 0. Fiat ne deduce quindi che un sussidio volto a sostenere l'attività di una banca captive avrebbe un effetto «diretto e immediato» sui risultati in termini di vendite auto. Il ricorso a una banca captive si ripercuoterebbe anche, secondo un'altra indagine interna descritta da Fiat, sui clienti esistenti della marca che desiderano sostituire la propria auto. Infatti, la proporzione di clienti che hanno deciso di riacquistare una macchina di marca Fiat sarebbe superiore tra i clienti che hanno beneficiato di un finanziamento della banca captive nel loro precedente acquisto.

- (280) In merito all'impatto di una variazione del costo di finanziamento di una banca captive, Fiat ha apportato un elemento di risposta quantitativa indicando che un aumento di 100 bps del costo di finanziamento potrebbe indurre una diminuzione del tasso di penetrazione dal 5 % al 10 %. Dunque, l'esperienza di Fiat sul mercato europeo mediante FGA Capital sembra confermare una relazione diretta e negativa tra il costo di finanziamento della banca captive e il suo tasso di penetrazione. Di conseguenza, la diminuzione del costo di finanziamento di BPF indotto dalla garanzia statale è di natura tale da determinare un aumento del suo tasso di penetrazione.
- (281) Da parte sua, Toyota conferma l'importanza del ruolo delle banche captive per rafforzare la fedeltà dei clienti al marchio aumentando così le vendite: Toyota stima che le banche captive aumenterebbero la fedeltà del 15 % ma si è dichiarata incapace di quantificare l'impatto di un aumento del costo di finanziamento di 100 bps sulle vendite (precisando tuttavia l'esistenza di un tale impatto).
- (282) Quindi, emerge dalle osservazioni dei terzi interessati che una diminuzione dei costi di finanziamento di una banca captive permetterebbe di offrire ai loro potenziali clienti delle condizioni di finanziamento più allettanti. Delle offerte di prestito competitive hanno un impatto diretto sulle vendite di auto, e costituiscono inoltre tuttora uno dei principali fattori di sviluppo di queste vendite.
- (283) Analogamente, una pubblicazione di Morgan Stanley del 21 agosto 2012 spiega la maniera in cui i bassi costi di finanziamento di cui beneficia il settore finanziario di un costruttore auto possono consentire alla marca di offrire delle auto il cui costo di proprietà («*Total Cost of Ownership*» o TCO abbreviato) è inferiore a quello dei concorrenti. In generale, questo studio dimostra che il primo fattore nella determinazione del costo di proprietà di un veicolo è il costo di finanziamento della banca captive del produttore auto<sup>(42)</sup>. Tramite offerte di finanziamento allettanti, una banca captive contribuisce così direttamente a ridurre il TCO delle auto della marca. L'importanza, dunque, delle necessità di finanziamento è particolarmente marcata nei segmenti B e C, nei quali il gruppo PSA concentra la maggior parte delle sue vendite.
- (284) In un recente studio di Moody's<sup>(43)</sup> del 5 febbraio 2013, l'importante ruolo delle banche captive è stato confermato, essendo queste ultime «componenti chiave della strategia dei gruppi auto». Inoltre, lo studio prevede che, nel contesto di crisi e di calo delle vendite, i gruppi auto sarebbero maggiormente inclini a utilizzare le banche captive al fine di stimolare le proprie vendite. L'analisi del rischio di distorsione dell'aiuto di Stato in esame deve altresì tener conto di questo particolare contesto.
- (285) Secondo il piano di redditività della BPF fornito dalle autorità francesi, il ruolo delle banche captive sarebbe dunque destinato a intensificarsi in futuro per quattro fattori principali (cfr. considerando 116).
- (286) Di conseguenza, la garanzia dello Stato avrà un impatto diretto sul comportamento concorrenziale di BPF, il cui ruolo già importante dovrebbe intensificarsi secondo le tendenze di mercato descritte nel piano di redditività menzionato al considerando 285.
- (287) A tal proposito, la Commissione rileva che numerosi istituti finanziari sono presenti sul territorio dell'Unione e che i capitali circolano tra gli Stati membri.
- (288) La Commissione ne conclude che la misura in questione potrebbe rafforzare anche la posizione di BPF rispetto ai suoi concorrenti negli scambi tra Stati membri.
- (289) Di conseguenza, la Commissione conclude che questa garanzia statale costituisce un aiuto di Stato la cui sovvenzione lorda equivalente ammonta a 486 milioni di EUR. Il beneficiario diretto di tale garanzia è BPF, ma essa ne beneficia insieme a tutto il gruppo in quanto l'attività di BPF è quella di finanziare le vendite della principale attività del gruppo, la produzione auto.

<sup>(42)</sup> Cfr. Morgan Stanley, 21 agosto 2012, «*Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW*»

<sup>(43)</sup> Cfr. Moody's, 5 febbraio 2013, «*Key rating drivers for European car financiers.*»

### 8.1.2. SOSTEGNI PUBBLICI AL GRUPPO PSA PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DI R&S «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (290) I finanziamenti pubblici <sup>(44)</sup> al gruppo PSA per la realizzazione del progetto di R&S «50CO<sub>2</sub>Cars» rispondono alla definizione di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE. Le autorità francesi hanno notificato la presente misura in quanto aiuto alla ristrutturazione.

#### 8.1.2.1. *Sulla presenza di risorse statali*

- (291) Questi finanziamenti pubblici provengono dalla dotazione di bilancio versata dallo Stato all'ADEME per l'azione «veicolo del futuro» del programma degli investimenti per il futuro. Infatti, i finanziamenti pubblici stanziati dalla Francia in favore del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» si inseriscono nel contesto del programma degli «investimenti per il futuro» attuato attraverso la legge finanziaria rettificativa n. 2010-237 del 9 marzo 2010. Ciò conferma l'origine statale di tale misura.

#### 8.1.2.2. *Sulla presenza di un vantaggio economico*

- (292) Contribuendo alle spese di R&S, la sovvenzione comporta per il gruppo PSA un vantaggio economico.

#### 8.1.2.3. *Sul carattere selettivo del vantaggio*

- (293) La misura è rivolta nello specifico ai promotori del progetto di R&S «50CO<sub>2</sub>Cars», di cui fa parte il gruppo PSA, e non potrebbe quindi essere considerata come di portata generale.

#### 8.1.2.4. *Sulle condizioni di incidenza sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

- (294) Dato che il gruppo PSA opera nel settore della costruzione auto, che è un settore economico aperto al commercio intra-europeo, la misura può influenzare gli scambi commerciali tra gli Stati membri, modificare la posizione del gruppo PSA sui mercati in questione rispetto ai suoi concorrenti e distorcere la concorrenza sul mercato interno.
- (295) Anche la Commissione è in grado di concludere che il sostegno finanziario concesso dalla Francia sotto forma di prestiti rimborsabili al gruppo PSA per la realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» costituisce di certo un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (296) Infine, la Commissione riconosce la natura particolare dei prestiti recuperabili in quanto strumento di aiuto di Stato. Se si tratta dunque di un «prestito» in favore del gruppo PSA per la realizzazione di «50CO<sub>2</sub>Cars», il rimborso di questo prestito resterà condizionato all'esito del progetto di R&S. Essendo le probabilità di successo e di fallimento sconosciute a priori, la Commissione non è in grado di calcolare un'equivalente-sovvenzione lorda di questi aiuti sotto forma di prestiti recuperabili. Di conseguenza, considerando la prospettiva più negativa in cui non avvenga nessun rimborso, la Commissione tratterà per prudenza la totalità del prestito recuperabile come maggiorazione dell'importo dell'aiuto di Stato in causa.

## 8.2. BASE GIURIDICA PER LA VALUTAZIONE

- (297) L'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE prevede delle deroghe all'incompatibilità generale stabilita al paragrafo 1 del medesimo articolo. Le deroghe previste dall'articolo 107, paragrafo 2, del TFUE non sono manifestamente applicabili nella fattispecie.
- (298) Nella sua decisione sul salvataggio, la Commissione aveva dichiarato l'aiuto compatibile a titolo temporaneo in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del TFUE. La Commissione riteneva, tuttavia, che la garanzia pubblica, volta nell'immediato ad affrontare i problemi di liquidità di BPF, conferisse un beneficio anche al gruppo PSA. Tale parere non è tra l'altro contestato dalle autorità francesi. La Commissione ha anche sottolineato che i problemi di liquidità della controllata bancaria derivano dalle difficoltà strutturali del gruppo. In questo contesto, le autorità francesi si sono impegnate a presentare un piano di ristrutturazione per il gruppo PSA nel suo complesso, conformemente agli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, che assicurerebbe anche la redditività di BPF. Nel rispetto del loro impegno, le autorità francesi hanno notificato un piano di redditività di BPF e un piano di ristrutturazione del gruppo PSA.

<sup>(44)</sup> Questi finanziamenti sono stati inizialmente notificati sotto forma di sovvenzioni (pari a 24,5 milioni di euro) e di prestiti rimborsabili (pari a 61,4 milioni di euro). Tenendo conto della misura compensativa proposta dalle autorità francesi (descritta al considerando 256 sopraccitato), assumeranno la forma di prestiti rimborsabili pari a 85,9 milioni di EUR.

- (299) Per quanto riguarda il piano di redditività di BPF, esso deve essere analizzato alla luce della sezione 2 della comunicazione della Commissione sul ripristino alla redditività e la valutazione delle misure di ristrutturazione adottate nel settore finanziario nel contesto della crisi attuale, conformemente alle regole relative agli aiuti di Stato <sup>(45)</sup>.
- (300) Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione, la Commissione ha già stabilito al considerando 84 della sua decisione di salvataggio che questo piano doveva essere esaminato alla luce dell'articolo 107 paragrafo 3, lettera c) del TFUE e, più nello specifico, degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione. È certo, infatti, che gli aiuti sono stati stanziati al fine di ripristinare la redditività a lungo termine di un'impresa e dovranno dunque conformarsi agli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, che serviranno da base giuridica alla valutazione. La Commissione rileva altresì che tale conclusione non è influenzata dal fatto che una parte degli aiuti previsti nell'ambito del piano di ristrutturazione prenda la forma di aiuti a un progetto di R&S. Infatti, l'integrazione di una dimensione R&S in un piano di ristrutturazione è accettabile alla duplice condizione che le attività previste siano veramente necessarie al ripristino della redditività dell'impresa e che tutti gli elementi del piano di ristrutturazione (compreso lo sforzo di R&S) soddisfino le condizioni previste dagli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.
- (301) Inoltre, conformemente al punto 21 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, le condizioni imposte alla compatibilità del sostegno pubblico allo sforzo di R&S dell'impresa in difficoltà non devono condurre a eludere i principi delle norme di diritto comune per un'impresa in buone condizioni finanziarie.
- (302) La Commissione rileva che nessuno degli interessati ha criticato la scelta delle basi giuridiche.

### 8.3. AMMISSIBILITÀ DELL'IMPRESA AGLI AIUTI ALLA RISTRUTTURAZIONE

- (303) Per beneficiare di aiuti alla ristrutturazione l'impresa deve innanzitutto poter essere considerata in difficoltà secondo la definizione di cui alla sezione 2.1. degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.
- (304) Al punto 150 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha riferito che il gruppo PSA era in difficoltà ai sensi del punto 11 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione sopraccitati. Infatti, nel caso in questione sono presenti gli indici abituali di un'impresa in situazione di difficoltà, in particolare: livello crescente delle perdite, diminuzione del volume d'affari, esistenza di una sovraccapacità, diminuzione del margine lordo di autofinanziamento, riduzione delle quote di mercato. Inoltre, il fatto che BPF non abbia potuto finalizzare il proprio piano di finanziamento per il periodo 2013-2016 senza la garanzia statale dimostra adeguatamente l'incapacità del gruppo di garantire il risanamento con le proprie risorse o con fondi ottenuti presso i suoi proprietari/azionisti o fonti di mercato.
- (305) Al punto 151 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha dunque concluso che il gruppo PSA e, indirettamente e conseguentemente, BPF sono imprese in difficoltà ai sensi della sezione 2.1 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.
- (306) Al punto 152 della suddetta decisione, la Commissione ha altresì rilevato che né il gruppo PSA, né la controllata BPF, sono imprese di nuova creazione e che nella misura in cui il beneficiario è un gruppo, non sussiste la possibilità di ritenere che le difficoltà dell'impresa risultino da una ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo. Infatti, come riferito dalle autorità francesi, le difficoltà del gruppo sono essenzialmente connesse a motivazioni proprie del gruppo e al degrado del mercato auto in Europa.
- (307) La Commissione ritiene dunque che non ci sia ragione di rivedere la valutazione realizzata all'interno della decisione di avvio del procedimento relativa all'ammissibilità dell'impresa sulla base dei punti 11 e 13 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione. La Commissione rileva peraltro che nessuna delle parti interessate ha contestato tale punto.
- (308) In conclusione, la Commissione ritiene che le condizioni previste nella sezione 2.1 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione siano soddisfatte.

<sup>(45)</sup> GUC 195, del 19.8.2009, pag. 9.

## 8.4. RIPRISTINO DELLA REDDITIVITÀ A LUNGO TERMINE

## 8.4.1. PIANO DI RISTRUTTURAZIONE DEL GRUPPO PSA

- (309) In seguito al declino duraturo della propria situazione, il gruppo PSA ha attuato, a partire dal 2012, delle misure in grado di favorire il ritorno del gruppo alla redditività a lungo termine nell'ambito del piano «Rebond 2015». Si tratta in particolare di misure volte a ridurre le sovraccapacità del gruppo sul segmento B e le misure di risparmio previste. Il piano «Rebond 2015» prevede:
- una riorganizzazione della base industriale francese e una riduzione dei costi di struttura con un impatto previsto di 600 milioni di EUR, annunciata il 12 luglio 2012. Questo progetto prevede l'interruzione della produzione a Aulnay nel 2014, l'adeguamento del dispositivo industriale del sito di Rennes, delle misure di rivitalizzazione sui siti di Aulnay e di Rennes e l'adeguamento delle strutture del gruppo;
  - una riduzione delle spese in conto capitale di 550 milioni di EUR a partire dal 2013, al termine degli aumenti degli investimenti produttivi in Russia, America latina e Cina;
  - un'ottimizzazione dei costi di produzione derivante in particolare dall'alleanza con GM per 350 milioni di EUR, per la quale metà dei guadagni deriverebbe dalle prime sinergie nel settore «acquisti» dell'alleanza, mentre l'altra metà dai piani d'azione sui costi unitari di ideazione e di produzione.
- (310) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha espresso due tipologie di dubbio in merito al ripristino della redditività.
- In primo luogo, la Commissione ha rilevato che le ipotesi sull'evoluzione del mercato potrebbero rivelarsi troppo ottimiste.
  - In secondo luogo, la Commissione ha voluto verificare in che misura il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» poteva contribuire al ripristino della redditività.

8.4.1.1. *Sulle ipotesi in merito all'evoluzione del mercato*

- (311) Le osservazioni dei terzi interessati non contraddicono la pertinenza di utilizzo delle previsioni dell'IHS *Global Insight* in merito all'evoluzione del mercato. In particolare, le osservazioni di Fiat confermano che si tratta della fonte principale di proiezioni finanziarie per i costruttori auto.
- (312) La Commissione osserva che tali proiezioni sono tuttavia più ottimiste rispetto a quelle di altre fonti del mercato, quali ad esempio le previsioni di Standard&Poor's <sup>(46)</sup>.
- (313) La Commissione ritiene che l'aggiornamento delle proiezioni dei volumi d'affari rispetto alla decisione di avvio del procedimento risponda in parte al dubbio che aveva espresso circa la credibilità delle previsioni presentate dalla Francia durante la fase preliminare di indagine. Inoltre, nonostante il volume d'affari al ribasso, le spese di investimento in capitale previste non sono state ridotte nelle proiezioni aggiornate, per cui ciò non si ripercuoterà negativamente sulle future vendite.
- (314) Gli eventuali divari delle proiezioni mediane vanno analizzati alla luce delle conseguenze che potrebbero avere sulla capacità di PSA di proseguire la propria attività in uno scenario sfavorevole. Le difficoltà del gruppo, che avevano suscitato l'intervento dello Stato, erano legate alla capacità di BPF di rifinanziarsi ad un livello sufficiente sui mercati al fine di finanziare le vendite dei veicoli del gruppo. D'altronde, anche dopo aver registrato un deprezzamento del valore globale degli attivi del settore auto, rilevato nei bilanci al 31 dicembre 2012 pari a 3 888 milioni di EUR, la Francia non ha riferito alla Commissione che i fondi propri del gruppo erano insufficienti. La Commissione ritiene che sia opportuno dunque concentrare l'analisi sul livello di debito netto industriale del gruppo negli scenari sfavorevoli.
- (315) I dubbi della Commissione in merito alla redditività del gruppo hanno potuto essere dissipati grazie all'impegno della Francia, descritto nella sezione 7.1, di imporre a PSA l'attuazione di misure sufficienti a colmare qualsiasi mancanza di liquidità derivante da un andamento sfavorevole delle vendite che potrebbe rischiare di deviare il debito netto di PSA dalla sua traiettoria. Il livello di debito [...] sarebbe dunque riportato al di sotto di

<sup>(46)</sup> La relazione «For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region», del 24 aprile 2013, non prevede un ritorno del mercato europeo in termini di volumi al livello del 2011 prima del 2018, mentre le previsioni IHS prevedono una tale ritorno a partire dal 2014.

[...]\* miliardi di EUR, in linea con le previsioni attuali degli analisti. Tale impegno lascia al gruppo la scelta dello strumento più idoneo per stabilizzare il debito netto, come ad esempio una riduzione di capacità o la vendita di partecipazioni. La Commissione rileva inoltre che la Francia si è impegnata a notificare di nuovo tutto il piano in caso di insuccesso delle misure correttive oppure di un superamento per due anni consecutivi di un obiettivo in termini di debito netto.

- (316) Sulla base delle precedenti considerazioni, la Commissione conclude che i dubbi relativi al ripristino della redditività sollevati nella decisione di avvio del procedimento vengono meno.

#### 8.4.1.2. *Sul contributo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» al ripristino della redditività del gruppo PSA*

- (317) Al considerando 167 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione si è interrogata sul contributo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» alla ristrutturazione e al ripristino della redditività del gruppo PSA.

##### a) **Osservazione preliminare sulla contestazione da parte della Francia del metodo d'analisi proposto nella decisione di apertura**

- (318) Emerge dal considerando 152 che le autorità francesi contestano il metodo proposto dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento per verificare se, e in che misura, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribuisce al ripristino della redditività di PSA. Secondo la Francia, a seguito del suo esame preliminare, i dubbi della Commissione si basano sul postulato che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» «non potrebbe essere necessario al ripristino della redditività del gruppo PSA se non nella misura in cui potrà consentirgli di recuperare il ritardo accumulato in materia di R&S rispetto ai suoi concorrenti». Il metodo previsto dalla Commissione si fonda su un criterio «giuridicamente innovativo» di cui le autorità francesi contestano la necessità, dato che le altre argomentazioni presentate sembrano loro sufficienti a dimostrare un contributo positivo di «50CO<sub>2</sub>Cars» al ripristino della redditività del gruppo.

- (319) La Commissione contesta che il metodo proposto nella decisione di avvio del procedimento possa essere riassunto in tal modo e intende precisare quanto segue.

- (320) Il punto 17 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione sancisce che «[l]a ristrutturazione [...] si basa su un piano realizzabile, coerente e di ampia portata, volto a ripristinare la redditività a lungo termine dell'impresa». La realizzazione di questo obiettivo di «riorganizzazione e [di] razionalizzazione delle attività aziendali su una base di maggiore efficacia» può avvenire tramite misure di diversi tipi:

- «l'abbandono delle attività non più redditizie»,
- «la ristrutturazione delle attività che possono essere riportate a livelli competitivi»,
- «la diversificazione verso nuove attività redditizie».

- (321) La Commissione è del parere che questo terzo pilastro della «diversificazione» sia quello che maggiormente giustifica l'inserimento delle attività di R&S in un piano di ristrutturazione. Tale giustificazione si fonda sulla necessità di aiutare l'impresa in difficoltà a trovare dei nuovi sbocchi redditizi riorientando la sua produzione tramite l'innovazione.

- (322) Emerge dalle loro osservazioni (riassunte al considerando 149) che le autorità francesi sembrano peraltro condividere tale analisi e ritengono che conservare gli investimenti di R&S possa consentire a un'impresa in difficoltà di «ripristinare la redditività a lungo termine». La Commissione ritiene tuttavia che i precedenti citati dalla Francia nella nota a piè di pagina 30 al considerando 149 non siano pertinenti. Si deve infatti constatare che non riguardavano dei fascicoli per cui, come nel caso in questione, l'attuazione di un progetto di R&S nell'ambito del piano di ristrutturazione era in grado di contribuire positivamente al ripristino della redditività di un'impresa in difficoltà, ma piuttosto dei casi per cui la Commissione ha ritenuto che il ripristino della redditività potesse avvenire tramite il lancio di nuovi prodotti basati sulle conoscenze «esistenti» (e non ottenuti tramite la R&S). Emerge dunque dal considerando 51 della decisione della Commissione dell'1.12.2004 (aiuto di Stato – Francia – società Bull, causa C-504/03) che la nuova linea di server, il cui ruolo è stato in effetti giudicato «molto importante» in termini di fatturato e di margine operativo, si fondava su una tecnologia in possesso di Intel e non sviluppata dal beneficiario dell'aiuto. Analogamente, emerge dal considerando 98 della decisione della Commissione del 3.7.2001 (aiuto di Stato – Spagna – Babcock Wilcox Espana SA, causa C-33/98), che la tecnologia che consentiva a NewCo di coprire un nuovo segmento di mercato spagnolo era già esistente. Infine, la Commissione non comprende la pertinenza del considerando 236 della sua decisione del 18.2.2004 (aiuto

di Stato – Germania – Bankgesellschaft Berlin AG, causa C-28/02), da cui emerge che si è rifiutata di formulare una valutazione definitiva sul ruolo dei «nuovi prodotti e canali di distribuzione» nel contesto di ripristino della redditività della banca in difficoltà.

- (323) La Commissione intende sottolineare che è opportuno non confondere questo obiettivo con quello, molto diverso, di promozione della R&S e dell'innovazione <sup>(47)</sup> perseguito da altre tipologie di finanziamenti pubblici versati a imprese che non si trovano in difficoltà. Su tale punto, è opportuno ricordare il punto 20 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, che precisano chiaramente:

«L'impresa in difficoltà, dato che è a rischio la sua stessa sopravvivenza, non può essere considerata uno strumento idoneo per la promozione degli obiettivi di altre politiche pubbliche, fintanto che non ne venga ripristinata la redditività. Pertanto, la Commissione ritiene che gli aiuti a favore delle imprese in difficoltà possano contribuire allo sviluppo di attività economiche, senza alterare le condizioni degli scambi tra Stati membri in misura contraria al comune interesse, solo quando siano rispettate le condizioni fissate nei presenti orientamenti. [...]»

- (324) La Commissione ritiene che un unico aiuto non possa perseguire efficacemente due obiettivi distinti e che, di conseguenza, qualsiasi aiuto versato da uno Stato membro nel contesto di un piano di ristrutturazione, qualora presentato da quest'ultimo al fine di influenzare positivamente la promozione della R&S, deve avere come finalità il ripristino della redditività del beneficiario. La sua contabilità deve essere esaminata alla luce di questo obiettivo prioritario.

- (325) Inoltre, nella misura in cui si tratta di un «investimento» in R&S, è necessario che lo Stato membro provi che le attività sostenute sono coerenti con il resto del piano di ristrutturazione (e sono necessarie al suo successo). Infatti, il punto 45 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione stabilisce che:

«L'aiuto non deve servire a finanziare nuovi investimenti non indispensabili per il ripristino della redditività dell'impresa.»

- (326) Per valutare se lo sforzo di R&S rappresentato dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» costituisca (o meno) una misura interna volta a migliorare la redditività dell'impresa in difficoltà che potrebbe, eventualmente, essere contenuto in quanto tale nel piano di ristrutturazione (punto 35 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione), l'analisi presentata dalla Commissione nei considerando da 168 a 217 della decisione di avvio del procedimento è completamente in linea con le disposizioni del punto 36 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, dai quali emerge chiaramente che «le circostanze all'origine delle difficoltà dell'impresa» devono fungere da base per valutare se le misure proposte sono adeguate. Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha in seguito esaminato:

- a) ai considerando da 168 a 192 se il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» fosse in grado di aiutare il gruppo PSA a recuperare il proprio ritardo in materia di R&S, elemento presentato dalle autorità francesi come una delle difficoltà strutturali riscontrate dal gruppo al considerando 16;
- b) ai considerando 193 e 194, se il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» fosse in grado di aiutare il gruppo PSA a razionalizzare la sua base industriale e la struttura dei propri costi e, in particolare, dei propri costi di manodopera, dato che tali fattori sono stati presentati come altri difetti strutturali di cui soffre il gruppo PSA al considerando 15;
- c) ai considerando da 208 a 217, se le nuove tecnologie di «mild-hybridation» interessate dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» fossero in grado di offrire a PSA una risposta alle proprie difficoltà, non solo congiunturali [contrazione del mercato europeo individuato al considerando 11 della decisione di avvio del procedimento] ma anche strutturali [effetto «forbice» individuato al considerando 14 della decisione di avvio del procedimento].

- (327) La decisione di avvio del procedimento è dunque basata sugli elementi citati dalle autorità francesi durante la fase di esame preliminare come circostanze che hanno causato le difficoltà dell'impresa. La Commissione non ha presentato in alcun modo un catalogo dei criteri cumulativi e/o esclusivi che consentono di verificare se il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sia (o meno) «adeguato» alla ristrutturazione del gruppo.

<sup>(47)</sup> Come precisato al considerando 39 di cui sopra, la disciplina RSI non si applica alle imprese in difficoltà, tale esclusione si estende d'altronde per tutta la durata del piano di ristrutturazione, come precisato al punto 16 degli orientamenti «salvataggio e ristrutturazione» sopraccitati: «Una volta che sia stato elaborato e attuato il piano di ristrutturazione o di liquidazione per il quale l'aiuto è stato richiesto, tutti gli aiuti successivi vengono considerati come aiuti per la ristrutturazione.»

- (328) Si deve constatare che durante la fase d'esame preliminare, le autorità francesi non hanno evocato la tendenza del mercato di sostituire le vendite di veicoli diesel con veicoli a benzina (citata al considerando 210 della decisione di avvio del procedimento e ricordata al considerando 147) come un ostacolo al ripristino della redditività del gruppo PSA ma l'hanno considerata un semplice elemento accessorio, anche se, come indicato al considerando 214 della decisione di avvio del procedimento, esiste «(s)econdo gli studi di mercato condotti da PSA, (...) un'opportunità di mercato per dei sistemi di ibridazione economica diesel».
- (329) In ogni caso, l'obiettivo del presente procedimento formale è di offrire la capacità allo Stato membro di presentare tutte le giustificazioni che ritiene necessarie circa l'idoneità dell'aiuto in questione e, in particolare, di apportare precisazioni sulle circostanze che hanno determinato le difficoltà dell'impresa che avrebbe eventualmente omesso di descrivere durante la fase preliminare. È precisamente quello che le autorità francesi hanno potuto fare nel caso in questione.

**b) Analisi del contributo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» alla ristrutturazione del gruppo PSA**

- (330) Emerge dalle osservazioni delle autorità francesi (riassunte ai considerando da 147 a 151) che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» punta a controllare una tecnologia di riduzione del consumo e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei motori diesel ad un costo «abbordabile».

*i) Contribuire a superare le difficoltà strutturali del gruppo PSA*

- (331) Invertire la tendenza al ribasso delle vendite dei motori diesel: nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione si era interrogata al considerando 211 sulla coerenza di un investimento in R&S che mira a una tecnologia di ibridazione diesel con il piano di ristrutturazione, dato che la tendenza recentemente constatata sul mercato (e anticipata per gli anni a venire) consisteva piuttosto in una sostituzione delle vendite dei motori diesel con i motori a benzina.
- (332) Su questo punto, emerge dalle giustificazioni apportate dalla Francia al considerando 148 che in merito all'attuale struttura dello strumento di produzione del gruppo PSA (essenzialmente rivolto ai veicoli diesel, che rappresentano il [60-80]\* % delle vendite in Europa nel 2012), una strategia di reazione passiva alla tendenza di sostituzione del diesel con la benzina potrebbe essere, a breve/medio termine, meno pertinente per il ripristino della redditività del gruppo di una strategia proattiva. La Commissione rileva a tal proposito, nelle sue osservazioni al considerando 203, che il costruttore Toyota riconosce che potrebbe esistere un mercato per il diesel ibrido, anche se ritiene che le vendite sarebbero inferiori a quelle dell'ibrido a benzina a causa del relativo costo aggiuntivo della tecnologia diesel. In questa prospettiva, lo sviluppo di una soluzione ibrida diesel «accessibile» rivendicata da «50CO<sub>2</sub>Cars» potrebbe contribuire, in vista del progetto, a lottare contro il calo delle vendite diesel di cui soffre attualmente il gruppo PSA. Più a lungo termine, e se le tendenze di fondo constatate finora proseguiranno (in modo che le vendite di veicoli ibridi a benzina continuino a essere superiori a quelle di ibridi diesel) come anticipato da Toyota, le principali componenti del sistema di ibridazione «50CO<sub>2</sub>Cars» potrebbero essere adattate ai motori a benzina (cfr. considerando 50 della decisione di avvio del procedimento).
- (333) Di conseguenza, la Commissione condivide il parere delle autorità francesi secondo cui la strategia di PSA volta a sviluppare una tecnologia in grado di restaurare l'immagine ambientale e di preservare l'attrattiva economica dei motori diesel tra i consumatori, in particolare europei, potrebbe migliorare la redditività a breve/medio termine dello strumento industriale del gruppo PSA, e dunque contribuire al ripristino della redditività in vista del piano di ristrutturazione.
- (334) Recuperare il ritardo accumulato in materia di R&S: anche se le autorità francesi contestano la pertinenza di tale criterio, emerge dal considerando 152 c) che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consentirebbe di colmare un ritardo che il gruppo avrebbe accumulato in materia di R&S, in particolare per quanto riguarda la produttività delle attività di innovazione tecnologica realizzate (messa in comune dei mezzi in un consorzio di ricerca sotto il patrocinio dell'ADEME), la standardizzazione di alcune componenti auto (in particolare la catena di trazione), le tecnologie di riduzione dei consumi/emissioni dei motori diesel, le trasmissioni DCT. Tali sforzi sono volti a rendere i sistemi di ibridazione più «abbordabili» per i consumatori, in modo che l'architettura della catena di trazione ibrida sia ampiamente standardizzata e ottimizzata in termini di rendimento energetico e di costo di produzione.
- (335) Al considerando 184, GM sottolinea la generalizzazione dei progetti tecnologici di riduzione delle emissioni di gas attuata dai costruttori, e al considerando 189, Fiat conferma che le norme di emissione di CO<sub>2</sub> fissate dalla regolamentazione europea rappresentano una sfida che ciascuno di loro dovrà affrontare. Toyota, da parte sua, ritiene anche che lo sviluppo delle tecnologie ambientali sarà un fattore chiave delle vendite per i costruttori (cfr. considerando 203). Nel contesto di «proliferazione tecnologica» in materia di riduzione dei consumi/emissioni di CO<sub>2</sub>, e senza trascurare la difficoltà di anticipare i futuri sbocchi commerciali delle ricerche attualmente condotte,

la Commissione ritiene che il mantenimento da parte di un costruttore auto in difficoltà di un certo livello di ambizione tecnologica resta una garanzia del successo della sua ristrutturazione. L'accumulo di ritardo in materia di R&S rischia al contrario di pesare significativamente sulle prospettive di rilancio delle vendite a breve/medio termine, e dunque sulle sue possibilità di ripristino della redditività.

(336) In considerazione di tutti gli elementi precedenti, la Commissione conclude che il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» è di certo in grado di correggere alcuni difetti strutturali di cui soffre il gruppo PSA.

ii) *Adattare la struttura industriale ai prodotti della «mild-hybridation»*

(337) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione si è chiesta se i mezzi previsti per lo sviluppo di una tecnologia di «mild-hybridation» fossero coerenti con la razionalizzazione delle capacità prevista dal resto del piano di ristrutturazione.

(338) Emerge dal considerando 154 che gli investimenti industriali resi necessari dall'attuazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», e in particolare l'adeguamento delle capacità di produzione ai nuovi motori diesel e sistemi di ibridazione, resteranno di ampiezza limitata rispetto al totale degli investimenti previsti per la durata del piano di ristrutturazione. Il loro impatto finanziario è stato peraltro inserito nei calcoli comunicati dalle autorità francesi. Infine, nell'ambito delle trasmissioni, la Commissione ritiene, come le autorità francesi, che l'internalizzazione di una produzione attualmente esternalizzata a dei fornitori giapponesi contribuirà, in caso di successo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», al ripristino della redditività di PSA, ripristinando i margini del costruttore e sgravandolo al tempo stesso dai costi logistici e dai rischi di cambio.

(339) Sulla base di questi elementi, la Commissione conclude che l'adeguamento della struttura industriale di PSA ai prodotti della «mild-hybridation» si inserisce nella logica della ristrutturazione e del ripristino della redditività del gruppo.

iii) *Rivolgere l'impresa verso attività nuove e redditizie*

(340) Nelle sue osservazioni (riassunte al considerando 189), Fiat ha indicato, sostanzialmente, che il motore coinvolto nel progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» sembrava tecnicamente «realizzabile», ma che presentava il rischio di aumentare il costo unitario dei relativi veicoli, tanto da rendere economicamente impossibile la diffusione su grande scala della tecnologia sviluppata.

(341) Su tale punto, la Commissione rileva in effetti che il prezzo attualmente elevato delle tecnologie «full-hybrid» spiega il fatto che esse siano state impiegate solo nei segmenti superiori del mercato (veicoli detti «premium»). La strategia ideata e gli sforzi di R&S compiuti da PSA e dai suoi partner sono volti precisamente a trovare una tecnologia di ibridazione che presenti un migliore compromesso costo/rendimento rispetto alle soluzioni attualmente disponibili: ridurre del [10-20]\* % le emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto a un veicolo equivalente non ibrido per un costo del [70-80]\* % inferiore a quello della soluzione HY425.

(342) Al considerando 216 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione aveva tuttavia lamentato di non essere in grado di valutare l'impatto delle nuove tecnologie di «mild-hybridation» sulle vendite e sulla redditività del gruppo PSA, precisando che desiderava disporre di indicatori finanziari solitamente utilizzati per analizzare la pertinenza di questo tipo di investimenti in R&S, nonché di un'analisi dei rischi in grado di influenzare la redditività del progetto.

(343) Emerge dal considerando 150 che, nel contesto del piano di ristrutturazione, l'assenza di aiuti di Stato specifici per il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» avrebbe costretto PSA ad attuare un progetto «controfattuale» che prevedeva di ridurre gli investimenti in R&S al minimo per continuare a rispettare le evoluzioni normative in materia

di emissioni di CO<sub>2</sub>. L'indicatore finanziario fornito dalle autorità francesi nella tabella 15 del considerando 155 b) è un valore attualizzato netto (di seguito «VAN») detto «differenziale» che, a differenza del VAN «standard» (che corrisponde alla somma aggiornata dei flussi di liquidità - positivi e negativi - generati da un investimento), non consente di valutare la redditività intrinseca dell'investimento, ma lo scarto di redditività tra due investimenti, nel caso in questione il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» (con o senza aiuto di Stato) e il progetto «controfattuale».

(344) Considerando che, qualunque sia il tasso di attualizzazione applicato (rispettivamente il [10-13]\* % o il [13-15]\* %), il progetto controfattuale presenta sempre un VAN superiore a quello del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» senza aiuto (tra [60-100]\* milioni di EUR per l'eDCT, tra [20-70]\* per la facciata accessoria), le autorità francesi concludono che in assenza di aiuto, l'impresa sarebbe stata spontaneamente «esortata» a portare avanti il progetto alternativo piuttosto che «50CO<sub>2</sub>Cars». La Commissione contesta tuttavia la validità di tale ragionamento, rilevando che dovrebbe, per logica, condurre a ritenere che con un tasso di attualizzazione del [13-15]\* %, ossia quello che secondo le autorità francesi poteva riflettere al meglio i «fondamenti» attuali delle condizioni di finanziamento dell'impresa (sebbene il tasso del [10-13]\* % sembrerebbe essere quello generalmente impiegato per valutare la redditività degli investimenti), anche PSA si rivolgerebbe più volentieri al progetto controfattuale che a «50CO<sub>2</sub>Cars» in quanto la redditività relativa dei suoi componenti sarebbe superiore: [50-60]\* milioni di EUR per l'eDCT e [20-30]\* milioni per la facciata accessoria.

(345) In definitiva, la Commissione ritiene che:

a) da un lato, le conclusioni a cui l'indicatore «differenziale» proposto consente di giungere dipendono da troppe ipotesi ad hoc sul tasso di attualizzazione impiegato per calcolare il VAN «differenziale»;

b) dall'altro, la struttura di tale indicatore non consente di effettuare una valutazione economica dell'impatto globale di «50CO<sub>2</sub>Cars» sulle vendite e le prospettive finanziarie del gruppo, ma solo di paragonare, in maniera incrementale, il profitto realizzato (rispettivamente il carico sostenuto) realizzando «50CO<sub>2</sub>Cars» rispetto a ciò che si sarebbe potuto ottenere, per sole due componenti, con il progetto controfattuale.

(346) Gli indicatori finanziari forniti dalla Francia non consentono dunque di tenere conto degli effetti del «sistema» di «mild-hybridation» impiegato da «50CO<sub>2</sub>Cars». La Commissione constata dunque che, a differenza del progetto controfattuale, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» consente da un lato di rispondere a diversi difetti strutturali di cui il gruppo PSA soffre al momento: il progetto consentirà di migliorare la sua situazione in materia di standardizzazione delle componenti e di colmare alcuni ritardi in materia di R&S accumulati dal gruppo. La portata ridotta del progetto controfattuale non consente di ambire a tanto. D'altronde, le evoluzioni incrementali previste nel progetto controfattuale, il cui obiettivo dichiarato è solo quello di poter rispettare la normativa in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, sarebbero probabilmente insufficienti per contrastare efficacemente il declino delle vendite di veicoli diesel che il gruppo si trova ad affrontare. Infine, per valutare la coerenza dei mezzi necessari a ciascun progetto con il resto del piano di ristrutturazione, la Commissione ha confrontato i costi globali del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» (ovvero [300-400]\* milioni di EUR secondo la Tabella 4 del considerando 41) e i costi aggiuntivi e i rischi industriali connessi al progetto controfattuale: la possibile perdita di margine causata da tale fenomeno non è trascurabile, stimata a [500-700]\* milioni di EUR al considerando 148.

(347) In definitiva, la Commissione ritiene che, contrariamente ai miglioramenti incrementali previsti nel progetto controfattuale, la rottura tecnologica prevista dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» è in grado di offrire, in caso di successo, un bacino di crescita a PSA in vista del 2020, consentendo al gruppo PSA di attuare una «diversificazione verso nuove attività redditizie». Anche il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribuisce meglio al ripristino della redditività del gruppo rispetto a quanto avrebbe fatto il progetto controfattuale.

iv) *Conclusione parziale sul contributo del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» alla ristrutturazione del gruppo PSA*

(348) Emerge dalla precedente analisi che in quanto componente del piano di ristrutturazione, il progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribuisce positivamente al ripristino della redditività del gruppo PSA: l'adeguamento della sua struttura industriale reso necessario dall'attuazione del progetto è conforme alla strategia e ai mezzi disponibili per la ristrutturazione e, in caso di successo, il progetto contribuirà non solo a correggere gli effetti delle difficoltà strutturali dell'impresa (forte sensibilità alle evoluzioni delle vendite diesel in Europa e ritardo in alcuni settori di R&S), ma consentirà altresì di diversificare la produzione del gruppo volgendola verso attività «nuove e redditizie» in grado di fungere da propulsore di crescita in vista del 2020.

## 8.4.2. PIANO DI REDDITIVITÀ DI BPF

- (349) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha constatato che le difficoltà di BPF derivano dalla sua interdipendenza con il gruppo PSA, che ha causato la diminuzione del rating finanziario della banca il 14 febbraio 2013 da parte di S&P a BB+, una categoria speculativa (*non-investment grade*), e questo nonostante l'approvazione dell'aiuto di salvataggio.
- (350) Nelle osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, la Commissione ritiene che le autorità francesi abbiano consentito di dissipare i dubbi relativi all'aumento delle dimensioni del bilancio e sul tasso di crediti dubbi di BPF.
- (351) La Commissione conferma dunque la conclusione a cui era giunta nella decisione di avvio del procedimento e che non è stata contestata da nessuna delle parti interessate, ovvero che il problema di BPF è un problema di liquidità che sarebbe causato unicamente dal proprio legame con il gruppo PSA. Di conseguenza, nella misura in cui i dubbi sul ripristino della redditività del gruppo hanno potuto essere dissipati, c'è motivo di ritenere che lo stesso valga per il piano di redditività di BPF.

## 8.5. PREVENZIONE DI INDEBITE DISTORSIONI DELLA CONCORRENZA

## 8.5.1. ANALISI DELLA NECESSITÀ DI MISURE COMPENSATIVE

- (352) Il punto 38 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione prevede che, affinché la Commissione possa autorizzare gli aiuti alla ristrutturazione, si devono adottare misure compensative per attenuare gli effetti negativi degli aiuti sulle condizioni degli scambi. In caso contrario, gli aiuti devono essere considerati «contrari al comune interesse» e dichiarati incompatibili con il mercato interno. Tale condizione si traduce spesso in una limitazione della presenza che l'impresa può conservare sui suoi mercati al termine del periodo di ristrutturazione.
- (353) Si ricorda che le autorità francesi avevano inizialmente proposto le seguenti misure compensative: ulteriori riduzioni dei CAPEX («*capital expenditures*»), rinuncia ad alcune capacità della fabbrica di Sevelnord a vantaggio di un concorrente, ritiro dello sviluppo e della produzione della tecnologia ibrida plug-in e una misura per fissare un tasso minimo di penetrazione di BPF.
- (354) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione si era interrogata sulla qualifica di alcune di queste misure quali misure compensative, e si era chiesta se fossero sufficienti in base alle condizioni della loro attuazione.
- (355) Al termine del presente procedimento d'indagine formale, la Commissione ritiene che, almeno per quelle che sono state già decise e attuate da PSA precedentemente alla notifica del piano di ristrutturazione, le misure descritte alla sezione 2.4.5 non possono essere qualificate come «misure compensative» ai sensi dei punti 38 e seguenti degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, ma corrispondono piuttosto a scelte strategiche «comunque necessarie per ripristinare la redditività» del gruppo.
- (356) Tuttavia, nella nota del 23 luglio 2013, le autorità francesi hanno deciso di ritirare tutte le misure compensative notificate il 12 marzo 2013, ad eccezione della misura volta a stabilire un tasso minimo di penetrazione di BPF che è modificata come descritto alla sezione 8.5.2.
- (357) Di conseguenza, la Commissione prende atto di tale ritiro e ritiene che non debba pronunciarsi in proposito sulle seguenti misure:
- ulteriori riduzioni delle spese in conto capitale, e in particolare l'interruzione della produzione dei modelli Citroën 6 – Peugeot 607, l'interruzione e il mancato rinnovo del modello Bipper/Nemo e l'interruzione della produzione dei motori diesel superiori a 2 litri;
  - rinuncia alle capacità della fabbrica di Sevelnord a vantaggio di un concorrente; e
  - ritiro dello sviluppo e della produzione della tecnologia ibrida plug-in.
- (358) A proposito delle «misure compensative», la Commissione analizzerà dunque solo la proposta delle autorità francesi volta a istituire, a partire da un tasso minimo del [26-29]\* %, un meccanismo di aumento del costo della garanzia in funzione del tasso di penetrazione di BPF.

## 8.5.2. MECCANISMO DI AUMENTO DEL COSTO DELLA GARANZIA STATALE IN FUNZIONE DEL TASSO DI PENETRAZIONE DI BPF

- (359) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione rilevava che la limitazione del tasso di penetrazione sembrava essere una misura idonea per contenere l'impatto del sostegno finanziario di BPF sulle vendite di veicoli di PSA. Tuttavia, la Commissione nutriva dubbi circa l'impatto reale di questa misura a causa delle sue condizioni di attuazione. Infatti, PSA proponeva per il 2013 l'impegno, in ogni paese europeo, di non superare il tasso H2 2012 e +1 di flessibilità, ovvero un tasso minimo del 33,4 %. Tale limite sembrava già integrare il rialzo previsto per il 2013, poiché il tasso era del 29,8 % nel 2012. D'altronde, per gli anni 2014 e 2015, le autorità francesi proponevano che il tasso di penetrazione fosse aggregato per il perimetro G10 di BPF dell'anno precedente, adeguato in funzione della variazione del tasso di penetrazione delle banche paragonabili citate da PSA (banche captive di Renault, Ford, BMW, VW e Daimler) e che fosse previsto un tasso minimo. Tale cambiamento avrebbe garantito una flessibilità per PSA, che avrebbe potuto diminuire il carattere vincolante e dunque l'efficacia di tale misura.
- (360) Sussistevano dubbi in merito all'identità delle banche paragonabili proposte da PSA (al momento solo i tassi di penetrazione delle banche captive di Renault e Volkswagen, e di altri produttori quali Ford o Fiat sono anche concorrenti vicini). Essendo i tassi di penetrazione molto variabili da un paese all'altro, BPF avrebbe potuto concentrare le sue capacità di prestito sui segmenti in cui è maggiormente presente, e sviluppare così una strategia commerciale aggressiva nei confronti dei concorrenti.
- (361) Le autorità francesi hanno risposto alle argomentazioni della Commissione nelle loro osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento (cfr. considerando 173). Esse hanno in particolare accettato di ampliare il numero di banche utilizzate per la comparazione alle banche captive di Fiat e Ford. Per il resto, hanno conservato i principi del meccanismo proposto nella notifica. Secondo loro, in merito al grado di precisione del tasso di penetrazione, nessun costruttore comunica i propri tassi di penetrazione per segmento. In merito alla flessibilità del meccanismo, esse ritengono che esso sia indispensabile per consentire l'adattamento di BPF all'evoluzione prevedibile del mercato e non comporti alcuna diminuzione dell'efficacia e del carattere vincolante di questa misura. La Commissione prende atto delle osservazioni delle autorità francesi a proposito della possibile flessibilità introdotta dall'utilizzo di un tasso di penetrazione globale per la misura compensativa imposta a BPF: emerge dal considerando 177 che [...] \* % dei finanziamenti concessi da quest'ultima riguarderebbe i segmenti B e C e i cinque seguenti paesi: Francia, Gran Bretagna, Germania, Spagna e Italia. Alla luce di queste statistiche, la Commissione ritiene che il rischio che la misura compensativa sia inefficace a causa di un'eccessiva flessibilità dovuta all'utilizzo di un tasso di penetrazione globale può essere scartato.
- (362) A titolo introduttivo, la Commissione rileva che, secondo le autorità francesi, la misura compensativa relativa al tasso di penetrazione costituisce la misura «più mirata e maggiormente in grado di rimediare alle eventuali distorsioni di concorrenza che deriverebbero direttamente dalla concessione degli aiuti sotto forma di garanzia a vantaggio di Banque PSA. Infatti, una simile misura consente di tener conto in maniera adeguata del legame tra le conseguenze della concessione della garanzia di Stato sull'attività di Banque PSA e le vendite di veicoli» <sup>(48)</sup>.
- (363) D'altronde, la Commissione osserva che tutti i costruttori hanno confermato nei loro commenti il ruolo significativo di una banca captive per il finanziamento delle vendite auto. Toyota sottolinea che una banca captive consente di migliorare la fidelizzazione dei consumatori al marchio di circa il 15 % e che il tasso di penetrazione è più elevato nei segmenti relativi ai modelli piccoli. Fiat ritiene che le banche captive dei costruttori auto costituiscano degli strumenti estremamente efficaci di vendita e di marketing. Fiat si associa ai commenti di Toyota sul ruolo di tali banche per la fidelizzazione della clientela e aggiunge che anch'esse svolgono un ruolo importante per sostenere il processo di vendita in particolare sostituendosi agli istituti finanziari «classici» che si disimpegnano da questo tipo di prestito. Fiat ritiene che la garanzia pubblica concessa a BPF avrà dunque un impatto diretto, immediato ed estremamente negativo sui concorrenti del gruppo PSA.
- (364) Di fronte all'unanimità delle parti interessate per quanto riguarda il ruolo centrale di una banca captive nel finanziamento delle vendite dei costruttori auto e il carattere particolarmente negativo per la concorrenza che deriva direttamente dalla concessione della garanzia a favore di BPF, la Commissione ritiene che la pertinenza della misura, volta a limitare la possibilità per BPF di utilizzare la garanzia pubblica al fine di accrescere indebitamente le sue capacità di finanziamento a scapito delle banche captive dei suoi concorrenti che non beneficiano del sostegno pubblico, è confermata.
- (365) Nella lettera di impegno del 23 luglio 2013, le autorità francesi si sono impegnate ad apportare le modifiche, di cui alla sezione 7.2, al fine di compensare la distorsione della concorrenza generata dalla garanzia statale a BPF.

<sup>(48)</sup> Paragrafo 234 delle osservazioni.

- (366) Al fine di limitare gli effetti di distorsione della concorrenza che la garanzia comporta, pur garantendo a BPF una certa flessibilità al fine di rispondere alle possibili evoluzioni del mercato, l'impegno proposto prevede una remunerazione aggiuntiva della garanzia in funzione del tasso di penetrazione di BPF. Il principio dell'impegno è il seguente: la remunerazione della garanzia sarà aumentata quando BPF supererà un tasso di penetrazione minimo fissato a  $[26-29]^*$  % nell'aggregato G10. La Commissione rileva, da un lato, che il perimetro di questo aggregato (Germania, Austria, Belgio, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Portogallo, Svizzera, Francia, Gran Bretagna) sembra essere il più rappresentativo tra gli indicatori disponibili, del mercato europeo <sup>(49)</sup>. D'altronde, un simile meccanismo sembra adeguato al fine di rispondere al principio delle misure compensative (volte a limitare qualsiasi distorsione di concorrenza) pur assicurando il ripristino della redditività. Infatti, associando un aumento del tasso di penetrazione a un rialzo della remunerazione della garanzia, la capacità di BPF di offrire delle condizioni di finanziamento particolarmente allettanti grazie alla garanzia sarà limitata a quanto necessario per assicurarne la redditività, e allo stesso tempo saranno limitate le distorsioni concorrenziali. Il gruppo non pagherà una remunerazione superiore a quanto permette la sua situazione in termini di capitale, poiché il gruppo avrà la possibilità di mantenere il tasso di penetrazione a un livello corrispondente a un certo livello di remunerazione. La remunerazione aumenterà con il tasso di penetrazione fino a 491 punti base (tasso di mercato stimato). Il Grafico 2 presenta il legame tra la remunerazione della garanzia e il tasso di penetrazione di PSA (per le cifre precise, cfr. Tabella 17 al considerando 250).

### Grafico 2

#### Relazione tra la remunerazione della garanzia (in punti base) e il tasso di penetrazione G10 ( %)

[...]\*

- (367) L'analisi dell'impatto di questa misura deve, tra l'altro, tenere conto del tasso di penetrazione teorico che PSA avrebbe potuto ottenere senza l'aiuto (di seguito il «tasso di penetrazione controfattuale»). La Commissione ricorda infatti che senza la garanzia statale, il declassamento del rating di BPF e la riduzione delle sue capacità di finanziamento avrebbero comportato una correlata diminuzione della produzione di prestiti, che avrebbe condotto a una riduzione del  $[5-20]^*$  % delle vendite dell'attività auto <sup>(50)</sup>. Quindi, il volume d'affari del settore auto di PSA, realizzato grazie ai finanziamenti della banca captive, ammonta secondo le autorità francesi a  $[6\ 000-7\ 000]^*$  milioni di EUR in assenza di aiuto e a  $[35\ 000-40\ 000]^*$  milioni di EUR con l'aiuto (tenendo conto di una diminuzione prevedibile di circa il  $[10-20]^*$  % delle vendite). Tali cifre indicano dunque che il tasso di penetrazione teorico di BPF è stato di circa il  $[15-20]^*$  %. In altri termini, se BPF non avesse ricevuto la garanzia statale, la sua capacità di finanziamento sarebbe diminuita a tal punto da causare una riduzione significativa del suo tasso di penetrazione. Inoltre ne sarebbe derivata una diminuzione parallela dei volumi venduti, tenendo conto del ruolo centrale delle banche captive per le vendite auto. Secondo le autorità francesi, un simile crollo non consentirebbe un ripristino della redditività e trascinerebbe PSA in un circolo vizioso di declassamento ripetuto del suo rating e di quello di BPF, generando al tempo stesso perdite supplementari per il gruppo.
- (368) Questo tasso di penetrazione controfattuale consente di quantificare in maniera indicativa il limite inferiore da considerare per calibrare la misura compensativa. Tale minimo dovrebbe posizionarsi a un livello superiore a questo tasso teorico stimato al  $[15-20]^*$  %. Il tasso di penetrazione minimo dovrebbe altresì posizionarsi a un livello inferiore al tasso di penetrazione attuale ( $[29-31]^*$  % per il G10 nel 2012). Infatti, qualsiasi misura compensativa punta a minimizzare l'impatto di un aiuto di Stato sui concorrenti dell'impresa beneficiaria. Dunque, la garanzia statale consente già a BPF di mantenere il suo tasso di penetrazione attuale (come dimostrato dal tasso di penetrazione controfattuale). Quindi, qualsiasi misura compensativa che prenda la forma di una remunerazione aggiuntiva dovrebbe già applicarsi al tasso di penetrazione attuale.
- (369) Pertanto, tenendo conto del tasso di penetrazione del  $[29-31]^*$  %, del limite inferiore del  $[15-20]^*$  % indicato sopra, delle probabili evoluzioni al rialzo descritte dalle autorità francesi e dell'importanza del ruolo di finanziamento delle banche captive sull'attività delle vendite auto, l'impegno di aumentare la remunerazione della garanzia statale a partire dal  $[26-29]^*$  % <sup>(51)</sup> è considerato una misura adeguata, tale da limitare le distorsioni di concorrenza. Infatti, alla luce del tasso di penetrazione attuale, l'impegno implica che BPF dovrebbe già

<sup>(49)</sup> L'indicatore G5, incluso nell'indicatore G10, comprende già, come ricordato al considerando 361, [...] % dei finanziamenti accordati da BPF.

<sup>(50)</sup> Nota delle autorità francesi del 7 dicembre 2012: scenario controfattuale - impatti preliminari sul gruppo PSA.

<sup>(51)</sup> È opportuno altresì notare che questo tasso di penetrazione del  $[26-29]^*$  % è sensibilmente inferiore a quello inizialmente proposto dalle autorità francesi nella prima stesura della misura compensativa: ovvero 33,4 % come indicato nella tabella 7 del considerando 102.

aumentare la remunerazione della garanzia di circa [40-50]\* punti base (cosa che equivale a dire che la garanzia dello Stato sarebbe remunerata a circa [300-310]\* punti base anziché 260 punti base previsti nel protocollo iniziale concluso con lo Stato). Se BPF desidera aumentare questo tasso di penetrazione, la remunerazione aumenterà nelle proporzioni previste nella Tabella 17 del considerando 250<sup>(52)</sup>. Se il tasso di penetrazione diminuisce, la remunerazione aggiuntiva diminuirà di conseguenza<sup>(53)</sup>. Dunque, l'impegno comporta un accrescimento immediato del costo della garanzia per BPF, costo che aumenterà nella misura in cui PSA aumenterà la quota di veicoli finanziati da BPF rispetto al totale delle sue vendite.

- (370) La Commissione ritiene dunque che questa misura consenta di compensare le indebite distorsioni di concorrenza ai sensi dei considerando da 38 a 40 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.
- (371) Infine, malgrado la sovraccapacità strutturale di cui sembra soffrire il settore auto europeo, la Commissione ritiene che un'ulteriore riduzione della capacità di produzione del gruppo PSA non costituirebbe la soluzione più adatta al caso in questione:
- a) da un lato, come indicato al considerando 49, l'impresa ha già compiuto degli sforzi strutturali significativi sui siti di Aulnay e di Rennes;
  - b) dall'altro, come spiegato al considerando 315, se in futuro fossero necessari dei nuovi sforzi di ristrutturazione, sembra preferibile lasciare a PSA un margine di manovra strategica nella scelta delle misure da adottare per stabilizzare la propria situazione economica, dato che un'ulteriore riduzione delle capacità è solo uno dei mezzi possibili per ottenerla.

#### 8.5.3. IMPEGNO SUL MARGINE DEI FINANZIAMENTI STANZIATI AI CONCESSIONARI

- (372) La Commissione rileva altresì che le autorità francesi si sono impegnate affinché PSA non diminuisca il margine annuo medio commerciale dei finanziamenti stanziati ai concessionari della sua rete al di sotto del margine commerciale annuo medio constatato negli ultimi dodici mesi al 30 giugno 2013 per tutta la durata del piano di ristrutturazione.
- (373) La Commissione ritiene che questo impegno consenta di non diminuire il carattere vincolante della limitazione del tasso di penetrazione di BPF. Infatti, mantenendo il margine commerciale medio sui concessionari al livello prevalente in assenza d'aiuto, BPF non potrà utilizzare la garanzia per perseguire una politica commerciale aggressiva tra i concessionari.

#### 8.5.4. TRASFORMAZIONE DELLE SOVVENZIONI INIZIALMENTE PREVISTE PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO «50CO<sub>2</sub>CARS» IN PRESTITI RECUPERABILI

- (374) Affinché le misure adottate dal potere pubblico per mantenere le competenze tecnologiche del costruttore in difficoltà restino proporzionate, la Commissione ritiene necessario che:
- a) le attività di R&S realizzate nel contesto del piano di ristrutturazione non siano di dimensioni tali da far emergere il rischio di «assorbimento» menzionato dalla Commissione al considerando 243 della decisione di avvio del procedimento;
  - b) in caso di miglioramento della situazione, una parte significativa dei fondi pubblici messi a disposizione del costruttore per mantenere il proprio livello di competenza alla «frontiera tecnologica» sia restituita all'autorità che fornisce l'aiuto in caso di successo del progetto di R&S e di ripristino della redditività.
- (375) Per quanto riguarda il primo punto, la Commissione deve dunque verificare se, in caso di realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars», le esortazioni dinamiche degli altri costruttori auto a proseguire i propri sforzi di R&S in materia di ibridazione sarebbero sensibilmente (o totalmente) ridotte. Emerge dalle osservazioni di GM che sebbene gli importi dei fondi pubblici apportati alla realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» siano «non trascurabili» per un progetto di R&S di sviluppo di un sistema di «mild-hybridation», essi non sono «significativi» relativamente alle spese di R&S del settore nel suo insieme, e in ogni caso insufficienti per «impedire a un costruttore concorrente di sviluppare il proprio programma di R&S in questo stesso ambito» (cfr.

<sup>(52)</sup> Ad esempio, se il tasso di penetrazione raggiunge il [30-40]\*% (rispetto al [29-31]\*% attuale), l'aumento del costo della garanzia sarà di [70-80]\* punti base.

<sup>(53)</sup> Ad esempio, se il tasso di penetrazione raggiunge il [20-30]\*% (rispetto al [29-31]\*% attuale), l'aumento del costo di garanzia non sarà superiore ai [20-30]\* punti base.

considerando 184). Da parte sua, Fiat conferma altresì che il vantaggio tecnologico compiuto dal progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» non costituirà una barriera all'ingresso tale da scoraggiare gli altri costruttori (cfr. i considerando 190 e 232). Sulla base di queste indicazioni di terzi, la Commissione può dunque concludere che il rischio che la realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» causi un effetto di «assorbimento» può essere scartato nel caso in questione.

- (376) A proposito del secondo punto, la Commissione rinvia alla misura compensativa proposta dalle autorità francesi alla sezione 7.5, volta a trasformare le sovvenzioni inizialmente previste per un importo di 24,5 milioni di EUR sotto forma di prestiti recuperabili dall'ADEME, in modo che in caso di ritorno del gruppo PSA a miglior fortuna, tutte le somme anticipate dallo Stato per la realizzazione delle attività di R&S sostenute saranno restituite.
- (377) In definitiva, la Commissione ritiene che il sostegno pubblico alla realizzazione del progetto «50CO<sub>2</sub>Cars» nel contesto del piano di ristrutturazione non solo non rischi di pregiudicare l'incentivo per gli altri costruttori a proseguire i loro sforzi di R&S (assenza di effetto «di assorbimento») ma resti altresì proporzionato all'obiettivo di ripristino della redditività del gruppo PSA, in quanto le autorità francesi si sono impegnate affinché, in caso di ripresa del gruppo, le somme anticipate dal potere pubblico per sostenere la realizzazione di questo progetto di R&S siano restituite, per il totale degli importi attualizzati, all'autorità che eroga l'aiuto (cfr. considerando 256).

#### 8.5.5. IMPEGNO DI ASTENERSI DAL PROCEDERE AD ACQUISIZIONI

- (378) La Commissione rileva infine che le autorità francesi si sono impegnate affinché PSA si astenga dal partecipare in altre imprese o di realizzare qualsiasi acquisizione di attività di imprese, durante la durata del piano di ristrutturazione, alle condizioni descritte ai considerando 251 e seguenti, per importi superiori a 100 milioni di EUR l'anno. In deroga al principio generale stabilito ai considerando 251 e 252, Faurecia e le sue filiali potranno procedere a delle acquisizioni, previa autorizzazione della Commissione, come precisato al considerando 253. Nella sua valutazione, la Commissione considererà positivamente le acquisizioni, (i) che contribuiscono, direttamente o indirettamente, al ripristino della redditività del gruppo PSA con un impatto positivo sulla redditività prevista del gruppo PSA e (ii) che non siano un tentativo di eludere l'obbligo di limitazione degli effetti dell'aiuto al minimo necessario per raggiungere gli obiettivi del piano di ristrutturazione del gruppo PSA.
- (379) La Commissione ritiene che questa misura sia necessaria e sia tale da compensare gli effetti di distorsione della concorrenza causati dalla concessione dell'aiuto.

#### 8.5.6. NECESSITÀ DI UNA MISURA COMPENSATIVA RELATIVA AL FMEA

- (380) Un terzo anonimo ritiene che PSA debba vendere la sua partecipazione al FMEA. La Commissione rileva che le osservazioni di questo terzo sono relative a una denuncia in corso di esame da parte della Commissione e non riguardano l'obiettivo della presente procedura. Non è dunque necessario rispondere nel contesto di tale decisione.

#### 8.6. LIMITAZIONE DELL'AIUTO AL MINIMO: CONTRIBUTO REALE, ESENTE DA AIUTO

- (381) Per poter autorizzare l'aiuto, è opportuno, nel rispetto dei punti da 43 a 45 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, che l'importo e l'intensità dell'aiuto siano limitati al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte. I beneficiari dell'aiuto devono contribuire sostanzialmente al piano di ristrutturazione sia con fondi propri, ivi compresa la vendita di elementi di attivi non indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa, sia ricorrendo a finanziamenti esterni ottenuti alle condizioni di mercato.
- (382) Come indicato ai punti 246 e 247 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ricorda che questa condizione di compatibilità non generava particolari dubbi. I costi della ristrutturazione, come descritti nella notifica delle autorità francesi, ammontano a [1,3-1,8]\* miliardi di EUR. Al fine di finanziare la propria ristrutturazione, il gruppo PSA ha attuato un programma di cessione di elementi dell'attivo che ha permesso di apportare al gruppo un importo di 1,956 miliardi di EUR di liquidità libera (2,050 miliardi in termini di posizione finanziaria netta). Si ricorda che l'aiuto ammonta a 571,9 milioni di EUR.
- (383) D'altronde, la Commissione ritiene che l'esigenza di limitare l'importo dell'aiuto al minimo indispensabile per consentire di realizzare la ristrutturazione è garantita anche dall'impegno delle autorità francesi ad astenersi dal compiere acquisizioni, alle condizioni descritte ai considerando 251 e seguenti. La Commissione ritiene infatti che questo impegno consenta di evitare che il gruppo PSA utilizzi delle risorse finanziarie eventualmente disponibili per uno scopo diverso dal ripristino della redditività a lungo termine.

- (384) Di conseguenza, la Commissione ritiene che non vi sia ragione di rivedere la valutazione realizzata nel quadro della decisione di avvio del procedimento relativa al rispetto dei criteri di cui ai punti 43 e 45 degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.

#### 8.7. PRINCIPIO DELL'AIUTO UNA TANTUM

- (385) Conformemente ai punti 72 e seguenti degli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione, un aiuto alla ristrutturazione deve essere concesso un'unica volta in un periodo di dieci anni.
- (386) Le autorità francesi hanno precisato, nella notifica del 12 marzo 2013, che il gruppo PSA non ha beneficiato di aiuti alla ristrutturazione durante gli ultimi 10 anni.
- (387) Di conseguenza, il principio di aiuto una tantum stabilito dagli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione è rispettato.

#### 9. CONCLUSIONE

- (388) Tenendo conto degli impegni sottoscritti dalle autorità francesi, l'aiuto può essere dichiarato compatibile con il mercato interno,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

##### *Articolo 1*

L'aiuto di Stato cui la Francia intende dare esecuzione in favore del gruppo PSA Peugeot Citroën SA sotto forma di una garanzia statale che copra le emissioni obbligazionarie di Banque PSA Finance realizzate fino al 31 dicembre 2016 entro un limite di 7 miliardi di EUR (con un'equivalente sovvenzione lordo di 486 milioni di EUR) e sotto forma di anticipi rimborsabili pari a 85,9 milioni di EUR per la realizzazione del progetto di R&S «50CO<sub>2</sub>Cars», per un importo complessivo dell'aiuto di 571,9 milioni di EUR, è compatibile con il mercato interno.

L'esecuzione di tale aiuto di Stato è, di conseguenza, autorizzata.

##### *Articolo 2*

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 luglio 2013

*Per la Commissione*  
Joaquín ALMUNIA  
Vicepresidente

---

## ALLEGATO

## ATTUAZIONE ED ESPERTO INDIPENDENTE

## 1. NOMINA DI UN ESPERTO INDIPENDENTE

- 1) Le autorità francesi si impegnano affinché il gruppo PSA deleghi un esperto indipendente incaricato di verificare nel dettaglio l'applicazione degli impegni sottoscritti nella lettera di impegno del 23 luglio 2013 («l'esperto indipendente») per la durata del piano di ristrutturazione ovvero fino al 31 dicembre 2015.
- 2) L'esperto indipendente dovrà essere indipendente dal gruppo PSA. In merito alle sue funzioni, ad esempio in quanto banca di investimento, consulente o esperto contabile, l'esperto indipendente dovrà possedere le competenze e conoscenze necessarie per l'esecuzione del proprio mandato e non deve in alcun momento essere soggetto a un conflitto di interessi. L'esperto indipendente dovrà essere remunerato dal gruppo PSA in una maniera che non possa in alcun modo compromettere la realizzazione effettiva e indipendente delle sue missioni.
- 3) Le autorità francesi sottoporranno all'autorizzazione della Commissione europea i nominativi di almeno due persone o istituzioni da nominare come esperto indipendente, entro quattro settimane dalla data di notifica della futura decisione della Commissione relativa al caso SA.35611 alle autorità francesi.
- 4) Le proposte delle autorità francesi dovranno essere sufficientemente dettagliate per consentire alla Commissione europea di assicurarsi che l'esperto indipendente soddisfi le condizioni stabilite nell'ambito del presente impegno. Le proposte dovranno in particolare contenere le seguenti informazioni:
  - a) un progetto di mandato, che contenga nel dettaglio tutte le clausole che consentono all'esperto indipendente di svolgere le sue mansioni;
  - b) un progetto di piano di lavoro che spieghi nel dettaglio il modo in cui l'esperto indipendente proporrà di adempiere alle sue missioni.
- 5) La Commissione europea potrà approvare o respingere le proposte dell'esperto indipendente, e potrà approvare il progetto di mandato previa modifiche che riterrà utili per consentire all'esperto indipendente di adempiere alle sue missioni. Se la Commissione europea approva solo una delle proposte del gruppo PSA, quest'ultimo nominerà la persona o istituzione interessata in qualità di esperto indipendente o farà il necessario affinché tale persona o istituzione sia nominata in virtù del progetto di mandato approvato dalla Commissione europea. Se è approvato più di un nome, il gruppo PSA sarà libero di decidere quali persone o istituzioni desidera nominare in quanto esperto indipendente. L'esperto indipendente sarà nominato entro una settimana a partire dall'autorizzazione della Commissione e in virtù del progetto di mandato approvato dalla Commissione.
- 6) Se tutte le proposte delle autorità francesi sono respinte, le autorità francesi si impegnano affinché il gruppo PSA proponga alla Commissione europea almeno altre due persone o istituzioni secondo le condizioni e la procedura previste dal presente impegno ed entro due settimane a partire dalla comunicazione da parte della Commissione europea del suo rifiuto della prima proposta.
- 7) Se la Commissione europea respinge le nuove proposte delle autorità francesi, la Commissione nominerà un esperto indipendente che il gruppo PSA dovrà incaricare in virtù del progetto di mandato approvato dalla Commissione.

## 2. MISSIONI E OBBLIGHI DELL'ESPERTO INDIPENDENTE

- 8) L'esperto indipendente dovrà:
  - i) assistere la Commissione europea nel verificare che il gruppo PSA rispetti gli obblighi che gli spettano conformemente alla lettera di impegno del 23 luglio 2013; e
  - ii) adempiere alla propria missione quale definita dalla suddetta lettera di impegno del 23 luglio 2013. L'esperto indipendente dovrà eseguire le proprie missioni conformemente al piano di lavoro approvato dalla Commissione europea, ed eventualmente modificato con l'approvazione di quest'ultima. La Commissione europea potrà, di propria iniziativa o su richiesta dell'esperto indipendente o del gruppo PSA, fornire istruzioni all'esperto indipendente. Il gruppo PSA non potrà fornire istruzioni all'esperto indipendente.
- 9) La missione dell'esperto indipendente è di garantire che tutti gli obblighi presentati nella lettera di impegno del 23 luglio 2013 siano rispettati e pienamente attuati, nonché di garantire che il gruppo PSA attui il piano di ristrutturazione notificato il 12 marzo 2013 alla Commissione europea.

- 10) L'esperto indipendente:
- a) dovrà proporre alla Commissione europea nella sua prima relazione un piano di lavoro dettagliato che descriva il modo in cui verificherà il rispetto della lettera di impegno del 23 luglio 2013;
  - b) dovrà verificare che il gruppo PSA attui completamente e correttamente il suo piano di ristrutturazione e in particolare:
    - che rispetti gli impegni oggetto della lettera del 23 luglio 2013 e le misure compensative descritte nella lettera di impegno del 23 luglio 2013,
    - che adotti le misure di redditività descritte al punto 6 della lettera di impegno del 23 luglio 2013;
  - c) dovrà assicurarsi del rispetto di tutti gli altri impegni descritti nella lettera del 23 luglio 2013;
  - d) dovrà adempiere a tutte le altre funzioni assegnategli nella lettera di impegno del 23 luglio 2013;
  - e) dovrà proporre al gruppo PSA le misure che giudicherà utili al rispetto degli impegni oggetto della lettera del 23 luglio 2013;
  - f) dovrà tener conto degli sviluppi normativi che possono influenzare la liquidità e la solvibilità al fine di controllare l'evoluzione dei principali indicatori finanziari pertinenti rispetto alle proiezioni del piano di ristrutturazione del gruppo PSA;
  - g) dovrà proporre un progetto di relazione scritta alla Commissione europea, alle autorità francesi e al gruppo PSA entro 30 giorni a partire da ciascun periodo di sei mesi. La Commissione europea, le autorità francesi e il gruppo PSA potranno proporre delle modifiche entro 5 giorni lavorativi. Entro cinque giorni lavorativi a partire dalla ricezione dei commenti, l'esperto indipendente dovrà preparare una relazione finale, tenendo conto, nella misura del possibile e a sua discrezione, dei commenti ricevuti. L'esperto indipendente dovrà in seguito inviare la sua relazione alla Commissione europea e alle autorità francesi. Potrà in seguito inviare la sua relazione al gruppo PSA. In nessun caso, potrà inviare la sua relazione alle autorità francesi o al gruppo PSA prima di averla inviata alla Commissione europea. Se la relazione finale dell'esperto indipendente contiene informazioni confidenziali relative al gruppo PSA, l'esperto indipendente sarà tenuto a inviare una versione non confidenziale.

La relazione dovrà in particolare descrivere le azioni compiute dall'esperto indipendente per adempiere alla sua missione e il rispetto, da parte del gruppo PSA, degli obblighi che gli spettano conformemente alla lettera di impegno. Dovrà consentire alla Commissione europea di verificare che il gruppo PSA è gestito conformemente agli obblighi della lettera di impegno del 23 luglio 2013. Se necessario, la Commissione europea potrà precisare in modo più dettagliato ciò che desidera che compaia sulla relazione.

Oltre a queste relazioni, l'esperto indipendente dovrà informare regolarmente la Commissione per iscritto di qualsiasi mancanza agli obblighi descritti nella lettera del 23 luglio 2013, che potrebbe essere indotto a sospettare, inviando contestualmente una versione non confidenziale della sua lettera al gruppo PSA.

### 3. OBBLIGHI SPETTANTI AL GRUPPO PSA

- 11) Il gruppo PSA dovrà fornire e pretendere dai suoi consiglieri che forniscano, nel rispetto delle norme del segreto professionale, tutta la cooperazione, assistenza e informazioni che l'esperto indipendente potrebbe ragionevolmente chiedere loro per esercitare le sue missioni conformemente al suo mandato. L'esperto indipendente dovrà avere accesso senza restrizioni a tutte le informazioni, documenti o archivi, nonché a tutti i dirigenti o dipendenti del gruppo PSA, necessari per l'esercizio delle sue missioni. Il gruppo PSA dovrà fornire all'interno dei suoi locali un ufficio all'esperto indipendente e tutti i dipendenti del gruppo PSA dovranno essere disposti a incontrare l'esperto indipendente e a fornirgli le informazioni di cui avrà bisogno per esercitare le proprie mansioni.
- 12) Previo accordo del gruppo PSA (che non potrà essere rifiutato o ritardato senza motivo) e a sue spese, l'esperto indipendente potrà avvalersi di consigli, in particolare giuridici o di finanziamento di impresa, qualora lo ritenga necessario per l'esercizio delle proprie mansioni conformemente alla lettera di impegno del 23 luglio 2013 e a condizione che i costi e le altre spese derivanti siano ragionevoli. Se il gruppo PSA rifiuta che l'esperto indipendente si avvalga di tali consigli, la Commissione potrà approvare la loro nomina dopo aver consultato il gruppo PSA. Solo l'esperto indipendente potrà fornire istruzioni a tali consigli.

## 4. SOSTITUZIONE, REVOCA DELL'INCARICO E NOMINA DI UN NUOVO ESPERTO INDIPENDENTE

- 13) Se l'esperto indipendente pone fine alle sue funzioni quali descritte negli impegni della lettera del 23 luglio 2013 o per qualsiasi altra ragione, come la comparsa di un conflitto di interessi relativo all'esperto indipendente:
    - a) la Commissione potrà, dopo aver ascoltato l'esperto indipendente, imporre al gruppo PSA di sostituirlo;
    - b) il gruppo PSA potrà, con il consenso della Commissione, sostituire l'esperto indipendente.
  - 14) Se l'esperto indipendente è sollevato dal suo incarico conformemente alla sezione 4 del presente allegato, gli si potrà imporre di continuare a svolgere le sue funzioni fino alla nomina di un nuovo esperto indipendente e finché non avrà trasmesso al nuovo incaricato tutte le informazioni pertinenti di cui dispone. Il nuovo esperto indipendente sarà nominato secondo la procedura descritta alla sezione 1 del presente allegato.
  - 15) Ai sensi del paragrafo 13 del presente allegato, l'esperto indipendente potrà venir meno alle sue funzioni solo se è la Commissione a revocarne l'incarico, dopo aver adempiuto a tutti i suoi obblighi. Tuttavia, la Commissione potrà pretendere in qualsiasi momento la nomina di un nuovo esperto indipendente se dovesse ancora emergere che gli impegni oggetto della lettera del 23 luglio 2013 non sono stati pienamente e completamente rispettati.
-