DECISIONE (UE) 2015/1966 DELLA COMMISSIONE

del 9 luglio 2014

relativa all'aiuto di Stato SA.34118 (2012/C ex 2011/N) a cui la Germania intende dare esecuzione a favore di Porsche Leipzig GmbH e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

[notificata con il numero C(2014) 4075]

(Il testo in lingua tedesca 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,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente alle disposizioni ([1]) degli articoli summenzionati,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con notifica elettronica registrata in data 20 dicembre 2011 presso la Commissione (SANI 6554), la Germania ha notificato un aiuto regionale conformemente agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2007-2013 ([2]) (in appresso gli «orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale») che intende concedere a Porsche Leipzig GmbH e a Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft per un progetto di investimento a Lipsia, nel Land della Sassonia.

(2) Con lettera dell'11 luglio 2012 la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione adottata in quella stessa data di avviare un procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (in appresso la «decisione di avvio del procedimento») relativo al progetto di investimento di Porsche Leipzig GmbH e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft al fine di condurre una valutazione approfondita del progetto di investimento sulla base della comunicazione della Commissione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento ([3]) (in appresso i «criteri di valutazione»).

(3) La decisione di avvio del procedimento della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 30 ottobre 2012 ([4]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni.

(4) Con lettera del 31 ottobre 2012 (2012/116806) la Germania inviato le proprie osservazioni e le informazioni necessarie per la valutazione approfondita.

(5) Con lettera del 17 dicembre 2012 (2012/135107) ed e-mail del 4 febbraio 2012, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni che le sono state fornite dalla Germania con lettera del 25 gennaio 2013 (2013/008324) e del 7 febbraio 2013 (2013/013186).

(6) Non sono pervenute osservazioni da parte di soggetti interessati.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. OBIETTIVO DELLA MISURA

(7) Per promuovere lo sviluppo regionale le autorità tedesche intendono concedere aiuti a finalità regionale sotto forma di sovvenzione diretta e premio all'investimento a Porsche Leipzig GmbH e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft per la produzione di un nuovo modello di veicolo. Il progetto di investimento sarà realizzato nel sito

([1]) GU C 333 del 30.10.2012, pag. 17.
([2]) GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.
([3]) GU C 223 del 16.9.2009, pag. 3.
([4]) Cfr. nota 1.

produttivo di Lipsia (Sassonia), che si trova in una regione ammissibile agli aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, nella quale viene applicata una percentuale massima agli aiuti agli investimenti del 20 % (equivalente sovvenzione lordo — ESL) nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2011 e il 30 giugno 2014 ([5]).

2.2. BENEFICIARI DELL'AIUTO

(8) I beneficiari dell'aiuto sono Porsche Leipzig GmbH (in appresso «Porsche Leipzig») e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (in appresso «Porsche AG»). Porsche Leipzig è una controllata di Porsche AG, rilevata interamente da Volkswagen Aktiengesellschaft in data 1º agosto 2012 e quindi facente parte ora del gruppo VW.

(9) Il gruppo VW produce veicoli che vanno dalle utilitarie alle auto di lusso, compresi i veicoli commerciali. Nel 2013 il gruppo aveva 106 stabilimenti in 19 stati europei e altri 8 paesi in America, Asia e Africa, per un totale di 572 800 dipendenti. Lo stesso anno, il gruppo ha venduto complessivamente 9,7 milioni di veicoli ai propri clienti in 153 paesi, raggiungendo così una quota del mercato mondiale di autoveicoli del 12,8 % ([6]) e un fatturato di 197 miliardi di EUR.

(10) Nel 2013 Porsche AG ha impiegato19 456 dipendenti a livello mondiale e consegnato complessivamente 162 145 veicoli commerciali. Nel 2013 il fatturato complessivo è stato pari a 14,3 miliardi di EUR.

2.3. IL PROGETTO DI INVESTIMENTO

(11) Il progetto di investimento è stato avviato nell'aprile 2011 e avrebbe dovuto concludersi nel maggio 2014.

(12) Il progetto di investimento ha per oggetto l'ampliamento dello stabilimento esistente di Lipsia per fabbricare un nuovo modello di autovettura, la «Porsche Macan». Si tratta di un nuovo modello di utilitaria sportiva SUV/Crossover del segmento B (autovetture di medie dimensioni) secondo la classificazione POLK e del segmento SUV-D (Standard Sport Utility Vehicle) ([7]) secondo la classificazione IHS Global Insight.

(13) Il progetto prevede investimenti in immobili, macchinari, impianti e attività immateriali. Comprende le attività relative alla realizzazione della carrozzeria e degli allestimenti e alla verniciatura per la produzione del nuovo modello. Grazie al nuovo progetto di investimento lo stabilimento esistente di Lipsia, le cui attività sono state finora limitate all'ultima fase di assemblaggio dei veicoli, sarà attrezzato per consentire l'assemblaggio completo, dall'inizio alla fine.

(14) L'obiettivo è raggiungere una capacità manifatturiera di [40 000 — 100 000] (*) veicoli l'anno. Una capacità massima di [40 000 — 100 000] veicoli sarebbe tecnicamente possibile. Su 235 giornate lavorative, ciò equivale a […] veicoli al giorno. Il raggiungimento della piena capacità è previsto per la prima metà del 2014.

(15) I costi complessivi di investimento del progetto ammissibili all'aiuto ammontano a un valore nominale di 550,08 milioni di EUR; il valore attuale ([8]) è 521,56 milioni di EUR. La tabella seguente riporta i costi di investimento del progetto ammissibili all'aiuto suddivisi per anno e categoria.

Costi di investimento ammissibili all'aiuto (nominali in milioni di EUR)

Milioni di EUR (arrotondati)	2011	2012	2013	2014	Totale
Edifici	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impianti esterni	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([5]) Lipsia è una «regione a effetto statistico»; cfr. decisione della Commissione dell'8 novembre 2006 nella causa sull'aiuto di Stato n. 459/06 — Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale della Germania 2007-2013 (GU C 295 del 5.12.2006, pag. 6). Lipsia è ammissibile agli aiuti di Stato a finalità regionale ai sensi delle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), con un'intensità di aiuto massima del 20 % nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2011 e il 30 giugno 2014.

([6]) Le autorità tedesche hanno confermato che i dati di mercato trasmessi comprendono tutti i veicoli prodotti o venduti dal gruppo VW, mentre i dati relativi alla quota di mercato si riferisce soltanto alle autovetture.

([7]) POLK e IHS Global Insight sono importanti società di ricerca che analizzano il mercato dei veicoli.

(*) Segreto aziendale

([8]) I valori attuali riportati nella presente decisione sono calcolati in base al tasso base del 2,05 % applicato al momento della notifica (dicembre 2011), aumentato di 100 punti base conformemente alla comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6).

Milioni di EUR (arrotondati)	2011	2012	2013	2014	Totale
Macchinari/Impianti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Attività immateriali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totale	[…]	[…]	[…]	[…]	550,08

(16) La Germania conferma che gli aiuti sono stati richiesti esclusivamente per le nuove attività e che le attività immateriali sono state acquisite da terzi a prezzi di mercato.

2.4. FINANZIAMENTO DEL PROGETTO DI INVESTIMENTO

(17) Le autorità tedesche confermano che il contributo proprio del beneficiario, privo di misure di aiuto, è superiore al 25 % dei costi ammissibili.

2.5. BASE GIURIDICA

(18) La base giuridica nazionale per gli aiuti è la seguente:

a. un premio all'investimento ai sensi della «*Investitionszulagengesetz* 2010» (legge sugli aiuti agli investimenti) ([9]),

b. una sovvenzione diretta in base al «*Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009*» (quadro di coordinamento dell'azione di interesse comune — miglioramento della struttura economica regionale) ([10]).

2.6. MISURA DI AIUTO

(19) Il beneficiario ha richiesto una sovvenzione diretta in data 24 marzo 2011. In data 29 marzo 2011 «*Sächsische Aufbaubank*» (in appresso SAB) ha essenzialmente confermato il diritto del beneficiario a ricevere una sovvenzione diretta quale incentivo per la realizzazione del progetto di investimento. Il premio all'investimento relativo al progetto in questione viene concesso, previa autorizzazione della Commissione, nell'ambito di una normativa fiscale che stabilisce il diritto all'aiuto sulla scorta di criteri oggettivi e senza ulteriore esercizio di alcun potere discrezionale da parte della Germania. Il beneficiario non doveva dunque richiedere il premio all'investimento prima dell'inizio dei lavori.

(20) La Germania intende concedere un aiuto del valore di 43,67 milioni di EUR (valore attuale). Poiché il valore attuale del costo totale ammissibile per l'investimento previsto per il progetto è pari a 521,56 milioni di EUR (con un valore nominale di 550 milioni di EUR), l'intensità di aiuto proposta è dell'8,37 % ESL.

(21) La Germania ha confermato che gli aiuti per il progetto non saranno cumulati con aiuti previsti da normative locali, regionali, nazionali o dell'Unione europea per la copertura degli stessi costi ammissibili per l'investimento. Ha confermato altresì che né il valore attuale dell'importo massimo dell'aiuto autorizzato né l'intensità di aiuto concessa saranno superati, qualora i costi totale ammissibili differiscano dall'importo stimato nella domanda.

(22) Sia la sovvenzione diretta sia il premio all'investimento sono concessi a condizione che il beneficiario mantenga l'investimento nella regione ammissibile agli aiuti almeno per i cinque anni successivi alla conclusione del progetto di investimento.

2.7. DISPOSIZIONI GENERALI

(23) Le autorità tedesche si sono impegnate a trasmettere alla Commissione:

— entro due mesi dalla concessione dell'aiuto, copia della documentazione relativa alla misura di aiuto in oggetto;

— con frequenza quinquennale a partire dall'approvazione dell'aiuto da parte della Commissione, una relazione intermedia (che riporti indicazioni sugli importi dell'aiuto versati, sull'esecuzione del contratto di aiuto e su tutti gli altri progetti di investimento avviati all'interno dello stabilimento/dell'impianto);

— entro sei mesi dal pagamento dell'ultima tranche di aiuti sulla base del calendario dei pagamenti comunicato, una relazione conclusiva dettagliata.

([9]) La descrizione in sintesi della *Investitionszulagengesetz* 2010 è stata pubblicata dalla Commissione al numero X 167/08 (GU C 280 del 20.11.2009, pag. 5).

([10]) La descrizione in sintesi della *Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009* è stata pubblicata dalla Commissione con il numero XR 31/07 (GU C 102 del 5.5.2007, pag. 11).

3. MOTIVAZIONI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO FORMALE DI INDAGINE

(24) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha evidenziato che i requisiti generali di compatibilità con il mercato interno sono soddisfatti in base agli orientamenti e che l'importo dell'aiuto richiesto e l'intensità dell'aiuto non superano i valori massimi consentiti. Tuttavia, sulla base della sua valutazione preliminare la Commissione non ha potuto confermare la compatibilità dell'aiuto con il mercato interno in conformità a quanto previsto al punto 68 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

(25) Il punto 68 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale prevede che la Commissione avvii il procedimento formale di indagine ed effettui una valutazione approfondita dell'incentivo all'investimento, dell'opportunità e degli effetti positivi e negativi dell'aiuto, laddove la quota di mercato del beneficiario nel mercato del prodotto rilevante e nel mercato geografico rilevante superi il 25 % prima o dopo l'investimento (valutazione ai sensi del punto 68, lettera a) o la capacità creata dall'investimento superi il 5 % di un mercato che registra una contrazione in termini assoluti o relativi (valutazione ai sensi del punto 68, lettera b).

(26) Nella sua valutazione preliminare la Commissione non ha potuto escludere che il valore soglia relativo alla quota di mercato e all'aumento di capacità generato dall'investimento in un mercato non efficiente non venga superato nei mercati pertinenti.

(27) Più specificatamente, la Commissione ha espresso dubbi in merito alla proposta della Germania di definire il mercato del prodotto pertinente, o di prendere in considerazione l'intero mercato degli autoveicoli senza alcuna segmentazione oppure solo il segmento B in base alla classificazione POLK qualora si ritenga opportuno procedere a una segmentazione. In linea con una precedente decisione ([11]), la Commissione ha ritenuto la classificazione IHS Global Insight più adatta ai SUV. La Commissione non è stata in grado di appurare con certezza se si debba considerare l'intero mercato degli autoveicoli o solo il segmento B secondo la classificazione POLK, ovvero solo la categoria SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight quale mercato del prodotto rilevante ai fini dell'investimento. Pertanto, la Commissione ha lasciato aperta la questione dell'esatta definizione del mercato del prodotto rilevante e ha considerato alternative plausibili per la definizione del mercato, quali l'intero mercato degli autoveicoli o solo il segmento B secondo la classificazione POLK, ovvero il segmento SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight.

(28) Anche in merito alla definizione del mercato del prodotto rilevante la Commissione non è stata in grado di prendere una decisione finale. La Commissione non ha potuto stabilire se il mercato del prodotto rilevante comprenda l'intero Spazio economico europeo (SEE) ovvero, come proposto dalle autorità tedesche, il mercato globale o quantomeno i mercati del SEE e dell'America settentrionale considerati nel loro insieme.

(29) L'analisi effettuata conformemente al punto 68, lettera a), degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ha evidenziato che la quota di mercato superiore al 25 % è rappresentata dal segmento B secondo la classificazione POLK sul mercato del prodotto rilevante (ovvero il SEE) ([12]).

(30) Per quanto riguarda il mercato del SEE, l'analisi condotta in base al punto 68, lettera b), degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, ha evidenziato che per il segmento SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight l'aumento di capacità del […] % conseguito grazie al progetto è di gran lunga superiore al valore soglia del 5 %, mentre il mercato stesso è risultato essere poco efficiente nel periodo di riferimento considerato. Nel periodo compreso tra il 2005 e il 2010 il tasso medio annuo di crescita (CAGR) dei consumi visibili del prodotto nel SEE si è attestato a – 0,9 % rispetto a un tasso medio annuo di crescita del PIL nel SEE pari all'1,62 % ([13]).

(31) Poiché la Commissione non è stata in grado di stabilire in modo univoco che i valori soglia previsti al punto 68, lettere a) e b), degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale non sono stati superati, si è deciso di avviare il procedimento formale di indagine. Al riguardo si è sottolineato che la Commissione svolge una valutazione approfondita del progetto di investimento sulla base dei criteri di valutazione qualora, sulla base delle osservazioni ricevute in seguito all'avvio del procedimento di indagine formale, non possa stabilire con certezza se i valori soglia sono stati superati. La Commissione ha invitato la Germania e i soggetti interessati a presentare le loro osservazioni.

4. OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

(32) Non sono pervenute osservazioni da parte dei soggetti interessati.

([11]) Cfr. decisione della Commissione K(2011) 6479 definitiva del 20 settembre 2011 (N 559/10 — Regno Unito — Grande progetto di investimento — Jaguar Cars) (GU C 22 del 27.1.2012, pag. 2).

([12]) Nel periodo compreso tra il 2010 e il 2015, ovvero l'anno prima dell'avvio e l'anno dopo del completamento dell'investimento, la quota di mercato del gruppo VW nel segmento B secondo la classificazione POLK B nei mercati del SEE e dell'America settentrionale considerati nel loro insieme e nel segmento SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight sia nel SEE che nei mercati SEE e America settentrionale resta inferiore al 25 %.

([13]) Per il segmento B secondo la classificazione POLK l'aumento di capacità resta al di sotto del valore soglia del 5 %.

5. **OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA**

5.1. MERCATO DEL PRODOTTO RILEVANTE

(33) La Germania ha confermato la sua posizione in base alla quale il segmento B secondo la classificazione POLK rappresenta una definizione opportuna del mercato del prodotto rilevante, senza tuttavia addurre ulteriori argomentazioni.

5.2. IL MERCATO GEOGRAFICAMENTE RILEVANTE

(34) La Germania ha confermato la sua posizione in base alla quale il mercato geograficamente rilevante deve essere rappresentato dal mercato globale o almeno dai mercati del SEE e dell'America settentrionale considerati nel loro insieme. Tale opinione è altresì sostenuta dal fatto che il mercato globale è servito da un unico sito produttivo.

5.3. VALUTAZIONE APPROFONDITA DELLA MISURA DI AIUTO

(35) La Germania ha trasmesso le informazioni seguenti per consentire alla Commissione di effettuare una valutazione approfondita.

5.3.1. **Effetti positivi dell'aiuto**

(36) Le autorità tedesche sono convinte che l'investimento contribuisca allo sviluppo della città di Lipsia e del Land della Sassonia, adducendo le seguenti motivazioni.

— il progetto di investimenti consentirebbe di garantire 833 posti di lavoro e 29 posti di praticantato e di creare 1 040 nuovi posti di lavoro e 30 nuovi posti di praticantato;

— saranno inoltre creati numerosi posti di lavoro indiretti dai fornitori e dai fornitori di servizi della regione. Il fattore di occupazione è pari a circa 2,5 ([14]); ciò significa che si prevede la creazione di ulteriori 2 700 posti di lavoro indiretti. Si prevede che gran parte di tali posti di lavoro saranno creati nello stabilimento del beneficiario dell'aiuto o nelle immediate vicinanze. Tra il 2012 e il 2015, circa 750 posti di lavoro dovrebbero essere creati soltanto nei settori dell'approvvigionamento, della tecnologia, del trasporto e dell'imballaggio;

— il beneficiario dell'aiuto è attivamente coinvolto in iniziative di rete e cluster volte a promuovere lo sviluppo del settore automobilistico della regione (ad esempio, nell'iniziativa Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD);

— il beneficiario dell'aiuto è altresì attivo nei settori dell'istruzione e della formazione professionale dei propri dipendenti. Oltre all'assunzione di personale altamente qualificato, il beneficiario sostiene la formazione continua (interna ed esterna) dei propri dipendenti.

5.3.2. **Adeguatezza delle misure di aiuto**

(37) La Germania sottolinea che, nella decisione nella causa Dell Products Poland ([15]), la Commissione ha già convenuto che gli aiuti di Stato siano da considerarsi uno strumento adeguato a promuovere lo sviluppo regionale di territori in cui il PIL procapite e i livelli salariali sono inferiori alla media nazionale e il tasso di disoccupazione è superiore alla media del paese. Nel 2011 il PIL procapite della Sassonia è equivalso al 73 % della media nazionale. Nel 2011 il tasso di disoccupazione era superiore di circa il 50 % alla media nazionale. Nel periodo 2007-2009 il reddito medio a disposizione degli abitanti della Sassonia è stato pari a circa l'82 % della media nazionale ([16]).

(38) La Germania ritiene pertanto che l'aiuto notificato costituisca uno strumento adatto al raggiungimento dei propri obiettivi in materia di coesione.

([14]) L'ipotesi tedesca di un fattore di occupazione di 2,5 si basa su dati empirici pubblicati in studi comparabili; cfr. Meißner (2009): Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, presentazione del 28 ottobre 2009 in Brandenburg; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): BMW in South Carolina: *The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (2011): Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext.

([15]) C46/2008, decisione del 23 settembre 2009, GU L 29 del 2.2.2010, pag. 8, considerando 171.

([16]) *Fonte:* Ufficio statistico regionale del Libero Stato di Sassonia (luglio 2012), Ufficio statistico federale (Annuario statistico 2012) — PIL/procapite; Agenzia Federale per il Lavoro — Disoccupazione per abitante in percentuale; Annuario statistico della Sassonia 2011 — Reddito a disposizione per abitante.

5.3.3. **Effetto di incentivazione/scenario controfattuale**

(39) La Germania ha trasmesso prove a dimostrazione del fatto che l'aiuto rientra nell'ambito dello scenario 2 dei criteri di valutazione, in quanto ha un effetto di incentivazione nei confronti del beneficiario affinché realizzi l'intero investimento nel sito produttivo di Lipsia anziché suddividerlo tra [sito 1 in Germania] e Lipsia (realizzazione della carrozzeria e verniciatura in uno stabilimento esistente a [sito 1 in Germania] e assemblaggio a Lipsia). In particolare, la Germania ha trasmesso documenti aziendali pertinenti, autentici e aggiornati che spiegano il processo decisionale in più fasi di Porsche AG. Il processo decisionale viene descritto in appresso.

Processo decisionale del beneficiario

(40) La decisione relativa al progetto Macan e alla sua localizzazione è stata adottata nel marzo 2011. In fase preliminare e decisionale, nonostante il fatto che Porsche Automobile Holding SE e Volkswagen AG avessero già convenuto la costituzione di un gruppo automobilistico integrato nel 2009, gli organi interessati di Porsche AG hanno adottato tutte le decisioni che interessano le imprese in piena autonomia e senza essere coinvolti nei processi decisionali, negli organi e nei comitati del gruppo VW.

(41) Secondo le disposizioni del regolamento interno del consiglio di amministrazione di Porsche AG, le decisioni (comprese le decisioni relative alla localizzazione dell'investimento) in merito all'introduzione di nuovi prodotti (modelli) dovevano essere assunte in seno al comitato del consiglio di amministrazione competente per i prodotti (*Vorstandsausschuss Produkte*, in appresso VAP) di Porsche AG e sottoposte all'approvazione del consiglio di vigilanza (*Aufsichtsrat*, in appresso AR) di Porsche AG.

(42) La decisione relativa al progetto Macan e alla sua localizzazione è stata adotta attraverso una procedura in più fasi. In ciascuna fase sono stati eseguiti ed esaminati calcoli comparativi per diversi scenari di produzione in stabilimenti diversi in Germania.

(43) La procedura descritta in seguito è iniziata nel [2010] ed è stata completata il 15 marzo 2011 con la decisione del consiglio di vigilanza a favore del sito produttivo di Lipsia, fatta salva l'autorizzazione di aiuti regionali per investimenti in tale sito produttivo.

(44) Nelle fasi iniziali del processo decisionale sono stati esaminati solo i primi quattro scenari delle opzioni descritte in seguito. Il 5° scenario ([17]) è stato incluso solo successivamente e presentato al VAP in data [2010].

Scenario	Descrizione dello scenario
1. [Sito 2 in Germania]	Produzione e consegna di veicoli completi da [sito 2 in Germania]
2. [Sito 2 in Germania]/Porsche Leipzig	Realizzazione della carrozzeria/verniciatura a [sito 2 in Germania], trasporto della carrozzeria a Lipsia per l'assemblaggio
3. [Sito 1 in Germania]/Porsche Leipzig	Realizzazione della carrozzeria/verniciatura a [sito 1 in Germania], trasporto della carrozzeria a Lipsia per l'assemblaggio
4. [Sito 3 in Germania]	Produzione e consegna di veicoli completi da [sito 3 in Germania]
5. Porsche Leipzig	Produzione e consegna di veicoli completi da Lipsia

(45) Sulla base dei documenti aziendali la Germania ha spiegato che nel corso della fase di pianificazione e decisionale sono stati effettuati numerosi calcoli dei costi di produzione relativi al sito in questione al fine di raggiungere un livello di esattezza comparabile per ciascuno scenario. Pertanto, lo scenario base, che definisce l'opzione preferita in un dato momento, è mutato nel corso del processo decisionale ([18]).

(46) Poiché ha avuto a disposizione meno tempo degli altri siti per effettuare gli stessi calcoli laboriosi e dato che fino a quel momento aveva svolto esclusivamente attività di assemblaggio, Porsche Leipzig non disponeva di esperienza in materia di pianificazione dettagliata dei costi e pianificazione degli investimenti in infrastrutture, quali edifici e impianti per la verniciatura e la realizzazione della carrozzeria. Il VAP nella sua riunione del [2010], nel corso della quale ha approvato lo scenario 5 quale scenario di base, ha richiesto a Porsche Leipzig di sottoporre un piano più dettagliato.

([17]) Lo scenario 5 non è stato inizialmente preso in considerazione in quanto ritenuto non economico. Grazie all'iniziativa della Direzione di Porsche Leipzig GmbH, Porsche Leipzig è stata in grado di confutare tale ipotesi sulla base di un calcolo provvisorio preliminare dei costi di produzione attribuibili al sito.

([18]) Il VAP ha scelto come scenario di base in data [2010] lo scenario 1, in data [2010] lo scenario 3 e in data [2010] lo scenario 5.

(47) Nel corso di questa ulteriore fase di programmazione è emerso chiaramente che il vantaggio in termini di costi inizialmente supposto per lo scenario 5 nei confronti dello scenario 3 si riduceva sempre di più a tal punto da essere alla fine annullato, dopo aver stabilito i costi fissi dell'investimento che hanno evidenziato un chiaro svantaggio rispetto allo scenario 3. Le stime dei costi degli scenari 3 e 5 erano tuttavia di gran lunga inferiori a quelle relative agli altri scenari.

(48) La direzione di Porsche Leipzig ha iniziato a valutare la possibilità di ricorrere ad aiuti di Stato per compensare lo svantaggio in termini di costi e ha contattato il ministero per l'Economia, l'occupazione e i trasporti del Land Sassonia (*Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr* in appresso «SMWA»).

(49) Con lettera del 25 febbraio 2011 Porsche Leipzig ha richiesto allo SMWA di valutare la possibilità di concedere un aiuto per il progetto di investimento. Nella lettera si segnalava che non era stata ancora presa alcuna decisione in merito alla localizzazione dell'investimento e che la richiesta di sostegno economico era avanzata al fine di compensare gli svantaggi posti dal sito produttivo di Lipsia. Il progetto di investimento è stato presentato allo SMWA in occasione di un incontro svoltosi il 28 febbraio 2011.

(50) Nella sua riunione del [2011], il VAP ha invitato Porsche Leipzig a individuare ulteriori possibilità di risparmio per garantire la competitività dello scenario 5 rispetto allo scenario 3.

(51) Con lettera del 9 marzo 2011, lo SMWA ha assicurato che Porsche Leipzig in merito alla sua intenzione di sostenere il progetto di investimento relativo all'intero assemblaggio a Lipsia del SUV Macan nell'ambito delle possibilità di sostegno regionale disponibili.

(52) In seguito ad attenti calcoli, il consiglio di vigilanza ha ricevuto il 15 marzo 2011 il seguente prospetto comparativo dei costi di produzione attribuibili ai siti produttivi prima della concessione di un eventuale aiuto di Stato:

Scenario	Costi di produzione attribuibili al sito produttivo dell'investimento in milioni di euro in assenza di aiuto, ultimo aggiornamento: 15 marzo 2011
3. [Sito1 in Germania]/Porsche Leipzig	[…]
5. Porsche Leipzig	[…]

(53) In assenza di aiuto, lo svantaggio sul piano dei costi dello scenario 5 ammontava quindi a 65 milioni di EUR rispetto allo scenario 3.

(54) Poiché lo scenario 5 prevede che i costi dell'investimento siano tutti a carico del sito produttivo di Lipsia, i costi degli investimenti infrastrutturali e produttivi complessivi pari a 550 milioni di EUR sono da considerarsi ammissibili all'aiuto. Pertanto, nell'ambito delle disposizioni vigenti in materia di concessione di aiuti regionali, l'aiuto potrebbe ammontare a 47,5 milioni di EUR. In tal modo, i costi di produzione netti (in seguito all'aiuto) relativi allo scenario 5 diminuirebbero da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR.

(55) Nello scenario 3 solo una percentuale minore dei costi di investimento complessivi (relativi all'assemblaggio) sarebbe sostenuta dal sito di Lipsia; per tale scenario possono essere concessi aiuti per 10,02 milioni di EUR. Poiché [Sito1 in Germania] non è ubicato in un'area assistita, tale sito non sarebbe ammissibile agli aiuti a finalità regionale. In tal modo, i costi di produzione netti (in seguito all'aiuto) relativi allo scenario 3 diminuirebbero da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR.

(56) La tabella seguente evidenza che, prendendo in considerazione l'aiuto, lo svantaggio generato dallo scenario 5 rispetto allo 3 diminuisce da 65 milioni di EUR a 27,52 milioni di EUR (ultimo aggiornamento: marzo 2011).

	Scenario 3	Scenario 5
Costi di produzione in assenza di aiuto di Stato	[…] milioni di EUR	[…] milioni di EUR
Svantaggio in termini di costi dello scenario 5 rispetto allo scenario 3 in assenza di aiuto		65 milioni di EUR
Aiuto di Stato	10,02 milioni di EUR	47,5 milioni di EUR
Costi di produzione tenendo conto dell'aiuto di Stato	[…] milioni di EUR	[…] milioni di EUR
Svantaggio in termini di costi dello scenario 5 rispetto allo scenario 3 tenendo conto dell'aiuto		27,52 milioni di EUR

(57) La Germania ha evidenziato che oltre allo svantaggio in termini di costi, quantificato in 27,52 milioni di EUR, sono stati presi in considerazione diversi criteri qualitativi favorevoli alla scelta dello scenario 5:

— anzitutto, i dati empirici del settore automobilistico mostrano che effettuare l'assemblaggio completo in un unico sito produttivo rispetto a suddividere le fasi della produzione con la realizzazione della carrozzeria e la verniciatura in un sito e l'assemblaggio in un altro permette di ridurre al minimo determinati rischi, ad esempio i rischi di trasporto;

— in secondo luogo, l'assemblaggio completo in un unico stabilimento permette la configurazione dinamica del processo e la conseguente ottimizzazione del processo produttivo;

— in terzo luogo, la causa di eventuali difetti è più facilmente individuabile e rettificabile se l'intero assemblaggio si svolge in un unico sito. L'esperienza mostra che le percentuali di errore possono essere complessivamente ridotte se i dipendenti delle diverse fasi del processo possono lavorare presso un unico sito;

— in quarto luogo, anche l'immagine del marchio è un elemento decisivo. Lo stabilimento [sito 1 in Germania] produce prevalentemente veicoli […], mentre Macan si posiziona come veicolo di fascia alta.

(58) Sulla base di tali calcoli e considerazioni, in occasione della riunione del consiglio di vigilanza del 15 marzo 2011 il CFO di Porsche AG ha annunciato l'intenzione della società di richiedere un aiuto regionale per l'ampliamento del sito produttivo di Lipsia. Come emerge dal verbale del consiglio di vigilanza del 15 marzo 2011, il CFO ha spiegato che la decisione finale in merito alla localizzazione del progetto dipendeva anche dalla concessione delle sovvenzioni.

(59) A seguito di tale dichiarazione il consiglio di vigilanza ha autorizzato lo scenario 5 (che prevede l'intero assemblaggio presso il sito produttivo di Lipsia) a condizione che si potesse ricorrere all'aiuto.

(60) Successivamente a tale decisione assunta con riserva dal consiglio di vigilanza il 15 marzo 2011, Porsche Leipzig ha presentato domanda formale di aiuto a finalità regionale a valere sui fondi dell'«Azione comune — miglioramento delle strutture economiche regionali». La domanda è stata presentata il 24 marzo 2011 presso la Sächsische Aufbaubank (in appresso SAB). L'impegno di investimento è accompagnato da un titolo giuridico che nella fattispecie deve essere autorizzato dalla Commissione. Non occorre aver presentato domanda in precedenza, tuttavia è necessario indicare nella domanda di aiuto l'importo previsto del premio all'investimento per garantire che il massimale degli aiuti a finalità regionale non venga superato.

(61) Il 29 marzo 2011 SAB ha confermato che il progetto di investimento soddisfaceva i criteri di ammissibilità.

(62) Il progetto di investimento è iniziato nell'aprile 2011.

(63) La tabella seguente riporta le singole tappe del processo decisionale in più fasi:

Data	
[2010]	Riunione del VAP: — vengono presentati solo gli scenari da 1 a 4; — decisione da parte del VAP di elaborare in modo più dettagliato gli scenari da 1 a 4; — Definizione dello scenario 1 come scenario di base.
[2010]	Riunione del VAP: — Presentazione degli scenari da 1 a 5. — Definizione dello scenario 3 come scenario di base.
[2010]	Riunione del consiglio di vigilanza: — il consiglio di vigilanza decide in merito all'esecuzione del progetto Macan. — Decisione in merito alla localizzazione del progetto ancora aperta. Richiesta di proposte per la localizzazione dell'investimento da parte consiglio di vigilanza al VAP. — Parere positivo del consiglio di vigilanza sullo scenario 5.

Data	
[2010]	Riunione del VAP: — Discussione ancora aperta su tutti e cinque gli scenari relativi ai siti produttivi per il progetto — Il VAP richiede una pianificazione più precisa per lo scenario 5 — Definizione dello scenario 5 come scenario di base.
[2011]	Riunione del VAP: — Il VAP conferma che la domanda relativa alla decisione sulla localizzazione dell'investimento sarà presentata al consiglio di vigilanza in occasione della prossima riunione di quest'ultimo, durante la quale si dovrà decidere in quale sito produttivo si realizzerà il progetto di investimento. — L'autorizzazione del consiglio di vigilanza resta in sospeso.
25 febbraio 2011	Lettera di Porsche Leipzig allo SMWA: — richiesta allo SMWA di verificare la possibilità di concessione di aiuto per il progetto di investimento.
[prima del 15 marzo 2011]	Riunione del VAP: — Il VAP conferma le stime di costo per lo scenario 5. — Il VAP richiede di economizzare ulteriormente.
9 marzo 2011	Lo SMWA conferma per iscritto la propria disponibilità a sostenere il progetto: — Lo SMWA garantisce il proprio sostegno al progetto di investimento relativo all'intero assemblaggio del SUV Macan a Lipsia nell'ambito delle possibilità di sostegno regionale disponibili.
15 marzo 2011	Riunione del consiglio di vigilanza: — Il consiglio di vigilanza autorizza l'intero assemblaggio del SUV Macan a Lipsia, su riserva della concessione di aiuti di Stato.
24 marzo 2011	Richiesta formale da parte di Porsche Leipzig della parte discrezionale dell'aiuto.
29 marzo 2011	Lettera di SAB: — Il SAB conferma che il progetto di investimento soddisfa essenzialmente le condizioni di ammissibilità all'aiuto.
aprile 2011	Avvio dei lavori relativi al progetto di investimento.

5.3.4. **Proporzionalità dell'aiuto**

(64) In base al punto 22 dei criteri di valutazione, nello scenario 2 «nel caso di un incentivo alla scelta del sito, […] l'aiuto sarà generalmente considerato proporzionale se corrisponde alla differenza tra i costi netti che l'azienda beneficiaria sostiene per investire nella regione assistita e i costi netti necessari per investire nella regione o nelle regioni considerate come alternativa». La Germania rileva che i calcoli utilizzati per l'analisi dell'effetto di incentivazione potrebbero essere impiegati anche quale base della valutazione della proporzionalità dell'aiuto.

(65) Rispetto allo scenario 3, lo scenario di produzione 5 presenta uno svantaggio in termini di costi del valore di 65 milioni di EUR.

(66) Anche tenendo conto dell'aiuto massimo consentito di 47,5 milioni di EUR (valore nominale), vi è ancora uno svantaggio in termini di costi con lo scenario 5 pari a 27,52 milioni di EUR.

(67) La Germania sostiene pertanto che non vi è rischio di sovracompensazione, in quanto l'aiuto non compensa interamente lo svantaggio legato al sito produttivo di Lipsia. L'aiuto è pertanto da ritenersi opportuno.

(68) La Germania evidenzia che nella sua decisione finale in merito alla localizzazione del progetto, Porsche AG tiene conto di criteri non solo finanziari, ma anche qualitativi.

5.3.5. **Effetti negativi dell'aiuto sulla concorrenza e gli scambi**

(69) La Germania sottolinea che gli aiuti a finalità regionale hanno il solo obiettivo di compensare lo svantaggio legato al sito produttivo di Lipsia, al fine di bilanciare i costi aggiuntivi dell'intero assemblaggio a Lipsia rispetto allo scenario produttivo che vede le fasi di realizzazione della carrozzeria e verniciatura a [sito 1 in Germania] e il successivo trasporto delle carrozzerie verniciate per l'assemblaggio a Lipsia. L'aiuto è da ritenersi opportuno, pertanto non vi sono effetti sulla concorrenza. L'investimento nel progetto Macan e i suoi effetti sulla concorrenza e sugli scambi si verificherebbero in ogni caso.

(70) Pertanto, la Germania ritiene che l'aiuto sia in linea con il punto 40 dei criteri di valutazione e che non causi effetti sulla concorrenza e gli scambi.

6. **VALUTAZIONE E COMPATIBILITÀ DELLE MISURE CON IL MERCATO INTERNO**

6.1. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

(71) Il sostegno finanziario è offerto dalle autorità tedesche sotto forma di sovvenzione diretta e premio all'investimento. Consiste in un aiuto concesso sotto forma di risorse statali e non statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(72) L'aiuto è concesso a controllate di un unico gruppo di imprese, il gruppo VW, ed è pertanto selettivo.

(73) Il sostegno finanziario è inteso a sollevare i beneficiari dai costi che avrebbero dovuto normalmente sostenere con risorse finanziarie proprie. Tali imprese godono pertanto di un vantaggio economico nei confronti di imprese loro concorrenti.

(74) Il sostegno finanziario è destinato a un investimento nel settore automobilistico. Poiché gli autoveicoli sono oggetto di scambi tra gli Stati membri, è probabile che l'aiuto incida sugli scambi tra gli Stati membri.

(75) La misura favorisce la produzione del gruppo VW e pertanto falsa o minaccia di falsare la concorrenza.

(76) Secondo la Commissione le misure si configurano pertanto come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

6.2. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

(77) Le autorità tedesche hanno notificato la misura di aiuto prevista prima della sua attuazione, ottemperando così all'obbligo previsto a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, nonché all'obbligo di notifica individuale di cui all'articolo 7, lettera e), del regolamento (CE) n. 1628/2006 ([19]) della Commissione e di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 800/2008 ([20]) della Commissione.

6.3. BASE GIURIDICA DELLA VALUTAZIONE

(78) L'obiettivo dell'aiuto consiste nella promozione dello sviluppo regionale. Poiché le autorità tedesche si sono impegnate a concedere l'aiuto prima del 1º luglio 2014 (previa approvazione della Commissione, qualora non ancora concessa), la valutazione della compatibilità dell'aiuto con il mercato interno si basa sugli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale in materia di aiuti di Stato regionali per il periodo 2007-2013, con proroga al 30 giugno 2014 a norma del punto 186 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2014-2020 ([21]). In particolare, occorre tenere conto delle disposizioni di cui alla

([19]) Regolamento (CE) n. 1628/2006 della Commissione, del 24 ottobre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti di Stato per investimenti a finalità regionale (GU L 302 dell'1.11.2006, pag. 29).

([20]) 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).

([21]) GU C 209 del 23.7.2013, pag. 1.

sezione 4.3 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 («Aiuti destinati ai grandi progetti di investimento») ai fini di tale valutazione. Qualora la Commissione, durante il procedimento formale di indagine, non riesca a stabilire con certezza l'eventuale superamento dei valori soglia di cui al punto 68, lettera a) (quota di mercato) e lettera b) (aumento di capacità/mercato) degli orientamenti, viene svolta la valutazione approfondita richiesta sulla base dei criteri per una valutazione approfondita degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento.

(79) La valutazione della Commissione deve essere svolta in tre fasi:

— anzitutto, deve confermare che la misura è compatibile con le disposizioni generali degli orientamenti in materia di aiuti di Stato regionali;

— in secondo luogo, deve accertare se sia possibile escludere con certezza che la verifica della quota di mercato e dell'aumento di capacità ai sensi del punto 68, lettere a) e b), non renda necessaria la conduzione di una valutazione approfondita;

— in terzo luogo, deve avviare una valutazione approfondita sulla base dei risultati della verifica condotta nella seconda fase.

6.4. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO CON I CRITERI DI COMPATIBILITÀ GENERALI DEGLI ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO A FINALITÀ REGIONALE

(80) Già al considerando 36 della procedura di avvio del procedimento, la Commissione ha riscontrato che l'aiuto soddisfa i criteri degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale in termini di compatibilità con il mercato interno. Il procedimento di indagine formale non ha evidenziato elementi tali da mettere in dubbio tale valutazione. In particolare, la Commissione rileva quanto segue:

— non vi è alcuna indicazione del fatto che Porsche Leipzig, Porsche AG o il gruppo VW siano in difficoltà finanziarie, in quanto non si è in presenza di nessuno dei casi contemplati dagli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([22]). Ne consegue che il gruppo a cui appartiene il beneficiario è ammissibile agli aiuti a finalità regionale;

— l'aiuto è concesso conformemente a regimi di esenzione per categoria che soddisfano i criteri generali in materia di compatibilità con il mercato interno, definiti dagli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale;

— poiché il progetto di investimento porta a una diversificazione della gamma di prodotti di uno stabilimento esistente, con la produzione del nuovo modello di autovettura Porsche Macan, si configura il caso di un investimento iniziale ai sensi del punto 34 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale;

— i costi di investimento ammissibili all'aiuto sono stati definiti in base a detti orientamenti;

— il beneficiario ha l'obbligo di mantenere l'investimento nella regione per almeno cinque anni dalla conclusione del progetto;

— il contributo proprio del beneficiario, privo di elementi di aiuto, è pari almeno al 25 % dei costi ammissibili all'aiuto;

— per il programma sono complessivamente previsti costi ammissibili all'aiuto pari a 521 559 981,66 EUR (valore attuale, attualizzato alla data della notifica). Non vi è alcuna indicazione del fatto che negli ultimi tre anni precedenti l'inizio dei lavori relativi al progetto di investimento in oggetto, il beneficiario abbia beneficiato di aiuti a finalità regionale per un altro progetto di investimento. Il progetto previsto non costituisce dunque alcun progetto unico d'investimento, ai sensi del punto 60 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, con altri progetti di investimento precedenti;

— in base al meccanismo di riduzione previsto dal punto 67 dei suddetti orientamenti, ne consegue un'intensità di aiuto massima dell'8,37 % in termini di ESL;

— poiché l'intensità dell'aiuto previsto (valore attuale: 43 666 078,75 EUR) non supera l'intensità di aiuto massima consentita e l'aiuto notificato non deve essere combinato ad altri aiuti a finalità regionale, l'intensità di aiuto prevista per il progetto è in linea con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

(81) In base a tali considerazioni la Commissione conclude che i criteri generali in materia di compatibilità con il mercato interno, definiti dagli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, sono soddisfatti.

([22]) GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

6.5. VALUTAZIONE IN CONFORMITÀ AL PUNTO 68 DEGLI ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO A FINALITÀ REGIONALE

(82) Il considerando 78 della decisione di avvio del procedimento recita quanto segue: «Nel caso in cui le osservazioni ricevute in risposta all'avvio del procedimento di indagine formale non permettano alla Commissione di concludere con certezza che i valori soglia di cui al punto 68, lettera a) e lettera b), si procederà a una valutazione approfondita del progetto di investimento sulla base della comunicazione della Commissione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento». La Commissione deve a tal fine valutare se le osservazioni ricevute consentono di giungere a tale conclusione.

(83) Nelle proprie osservazioni la Germania è rimasta sulla posizione già rispecchiata nella decisione di avvio del procedimento, senza aggiungere commenti o informazioni rispetto a quanto presentato in fase di esame preliminare. Nello specifico, la Germania ha continuato a sostenere che il mercato del prodotto rilevante dovesse essere definito come segmento B secondo la classificazione POLK (invece che segmento SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight); inoltre il mercato geografico rilevante dovrebbe comprendere almeno il mercato SEE e quello nordamericano nel loro insieme (invece che soltanto il mercato SEE). Tale posizione riguardo al mercato geografico rilevante è sostenuta in particolare dall'argomentazione secondo cui il mercato mondiale è servito a partire da un solo sito di produzione.

(84) Per quanto riguarda il **mercato del prodotto rilevante,** la Commissione stabilisce quanto segue: la decisione di condurre una valutazione approfondita non pregiudica l'esito della valutazione approfondita di compatibilità che ne deriva. Tuttavia, prima di approvare l'aiuto, la Commissione deve essere convinta che il contributo positivo derivante dalla misura di aiuto andrà a compensare in ogni caso eventuali effetti negativi in termini di commercio e concorrenza. Pertanto, ai fini della decisione riguardo al possibile svolgimento di una valutazione approfondita della compatibilità della misura di aiuto, la definizione di mercato del prodotto rilevante deve essere circoscritta il più possibile, tenendo conto delle caratteristiche precipue dell'autovettura che si prevede di produrre.

(85) Nella decisione di avvio del procedimento, per quanto riguarda i veicoli utilitari sportivi, la Commissione è partita dal presupposto che, in considerazione della loro natura differente rispetto alle autovetture «tradizionali» dal punto di vista di prezzo, dimensioni, prestazioni del motore ecc., la classificazione del tipo IHS Global Insight fosse più adatta rispetto a quella già offerta da POLK e dovesse pertanto essere applicata al progetto in questione. Per gli stessi motivi, in un'altra recente causa in materia di aiuti, riguardante sempre i SUV, la Commissione ha fatto riferimento alla relativa classificazione IHS Global Insight e non al più ampio segmento B di POLK ([23]).

(86) La Commissione rimane quindi del parere che, per la definizione del mercato di prodotto rilevante dei SUV, la classificazione IHS Global Insight sia più adatta rispetto alla segmentazione sulla base del sistema POLK. La Germania non ha addotto alcuna argomentazione contraria a tale riguardo. L'argomentazione secondo cui il gruppo VW basa tutta la propria pianificazione strategica a lungo termine e le proprie analisi sulla base concettuale POLK, appare irrilevante in questo contesto. La Commissione non ha inoltre ricevuto alcuna informazione da soggetti terzi durante il procedimento di indagine formale che permetta di capire meglio la segmentazione del mercato riguardo al tipo di autovettura in oggetto. La Commissione mantiene pertanto il proprio approccio basato su una definizione aperta del relativo mercato del prodotto, applicando un concetto di definizione di un plausibile mercato alternativo, delimitando singoli segmenti per quanto riguarda le autovetture (compresa la segmentazione più limitata per la quale vi siano dati disponibili) in aggiunta ai segmenti combinati come plausibili mercati di prodotto ([24]); il segmento SUV-D secondo il sistema IHS Global Insight non è scartato in quanto plausibile segmento di mercato alternativo.

(87) Per quanto riguarda invece il **mercato geografico rilevante,** la Commissione resta sulla posizione iniziale secondo cui, con questa definizione, si deve intendere il mercato SEE o un mercato più ampio. Pertanto la Commissione non esclude che il mercato geografico si limiti al SEE.

(88) Nella decisione di avvio del procedimento (considerando 58) la Commissione fa riferimento a due procedimenti di indagine formale in corso in quel momento, ([25]) dove si analizzava la questione se in determinati segmenti dell'industria automobilistica il relativo mercato geografico si estendesse oltre il SEE. Secondo le conclusioni della valutazione approfondita condotta dai servizi della Commissione, non si poteva escludere che il mercato geografico in relazione ai prodotti e ai periodi di riferimento si estendesse oltre lo Spazio economico europeo. Poiché entrambi gli Stati membri coinvolti nella decisione di avvio del procedimento in oggetto hanno scelto di ritirare le proprie notifiche di aiuto regionale prima che la Commissione arrivasse a una decisione definitiva, non è stato possibile confermare attraverso decisioni formali le conclusioni delle valutazioni approfondite svolte in quei casi.

([23]) Cfr. nota 11.

([24]) Decisioni in materia di aiuto: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, decisione del 9 febbraio 2011, C(2011) 612 (GU C 151 del 21.5.2011, pag. 5); SA. 32169 Volkswagen Sachsen, decisione del 13 luglio 2011, C(2011) 4935 (GU C 361 del 10.12.2011, pag. 17).

([25]) SA.27913, C 31/2009, HUN — Grande progetto di investimento — Aiuto in favore di Audi Hungaria Motor Kft, decisione del 28 ottobre 2009, C(2009) 8131 (GU C 64 del 16.3.2010, pag. 15); decisione di proroga del 6 luglio 2010, C(2010) 4474 (GU C 243 del 10.9.2010, pag. 4); decisione del 13 luglio 2011, C(2011) 4935, in SA.32169, C/2011 — DE — Grande progetto di investimento — Aiuto in favore di Volkswagen Sassonia (GU C 361 del 10.12.2011, pag. 17).

(89) La Commissione ritiene dunque che le argomentazioni addotte dalla Germania in fase di esame preliminare, e confermate senza ulteriori elementi o informazioni nel contesto del procedimento di indagine formale, siano insufficienti a dissipare il dubbio che il mercato geografico possa essere limitato allo Spazio economico europeo. In particolare, la Commissione rileva quanto segue:

(90) Il fatto che grandi produttori di veicoli operino a livello internazionale e in concorrenza globale non prova da solo che i singoli mercati siano integrati e costituiscano un solo mercato mondiale (ovvero un mercato combinato tra SEE e America settentrionale). Ciò vale anche per l'argomentazione secondo cui i dieci maggiori OEM (Original Equipment Manufacturers — produttori di ricambi originali) hanno siti produttivi e sistemi per la distribuzione in tutto il mondo. In realtà, secondo la Commissione, l'instabilità dei tassi di cambio potrebbe essere un fattore che ha portato gli OEM a decidere di costruire impianti produttivi più vicini alla domanda regionale; lo stesso vale per le politiche di protezione efficaci (alte tariffe di importazione a carico dei produttori finali, concessione di incentivi sotto forma di tariffe basse sui prodotti intermedi a vantaggio di produzione/assemblaggio finale a livello locale). Una terza argomentazione a sostegno dell'esistenza di strutture di produzione globalizzate, nonostante i mercati non siano integrati, è il fatto che taluni stati permettano le importazioni solo in parallelo con la creazione di joint venture per la produzione locale. La presenza globale di grandi attori come produttori, pertanto, non dimostra l'esistenza di un mercato globale (o comunque più ampio dello Spazio economico europeo). Allo stesso modo, l'esistenza di sistemi di distribuzione che coprono tutto il mondo non dimostra che il mercato sia globalizzato (ovvero più ampio dello Spazio economico europeo) dal punto di vista della concorrenza. Il fatto che Porsche AG intenda servire il mercato mondiale da un solo sito, inoltre, non è sufficiente ad avvalorare la tesi secondo cui il mercato geografico si estenda oltre lo Spazio economico europeo. In realtà il mercato dei SUV-D è relativamente piccolo rispetto ad altri segmenti, per cui le economie di scala potrebbero indurre a favorire una strategia basata sul sito unico. Dato che il modello deve essere venduto col nome Porsche e che l'alta qualità dei veicoli di lusso prodotti da Porsche AG, secondo i clienti, è finora associata alla produzione in Germania, un secondo sito di produzione all'estero potrebbe essere dannoso in termini di strategia di marketing. La stessa Germania (cfr. il precedente considerando 57) ha spiegato la scelta di Lipsia al posto di [Sito 1 in Germania], tra l'altro, per motivi legati alla fama del marchio.

(91) Anche l'argomentazione secondo cui una parte notevole dei flussi commerciali, ad esempio oltre il 20 % della produzione realizzata nel SEE, sia destinata al mercato dell'America settentrionale pare insufficiente a dimostrare l'esistenza di un mercato globale (ovvero, nello specifico, un mercato che va oltre il SEE). Secondo la Commissione, i flussi commerciali possono aiutare a capire il grado di integrazione delle varie aree geografiche se il volume delle importazioni ed esportazioni è messo in relazione ai livelli di produzione e di consumo locali. L'esistenza di flussi commerciali stessi non basta tuttavia a provare l'esistenza di un mercato geografico integrato. La presenza di trasporti tra il SEE e altre regioni non significa che i mercati siano integrati nel senso che le condizioni di mercato (ad esempio i prezzi) in un mercato influenzano le condizioni in un altro. Ciò è vero in particolare quando i trasporti esistenti sono effettuati soprattutto dai produttori stessi e non da spedizionieri ed esportatori indipendenti coinvolti nell'arbitrato dei prezzi. Il livello dei prezzi può certo essere interamente legato a un mercato (ed essere elevato su un mercato e basso altrove) e per nulla allineato alle condizioni di un ipotetico mercato integrato. L'analisi dei flussi commerciali non spiega la questione principale per la delimitazione dei mercati, vale a dire se le importazioni e le esportazioni possono evitare l'aumento dei prezzi sul mercato locale. La Commissione conclude che la Germania non abbia presentato ulteriore materiale empirico a dimostrazione dell'esistenza di movimenti di prezzi correlati, ovvero della reattività delle importazioni nette ai cambiamenti nei relativi prezzi. I dati empirici forniti nei casi citati in precedenza sono irrilevanti per quanto riguarda il caso di specie, in quanto quest'ultimo fa riferimento a segmenti di mercato diversi (segmento A nella classificazione POLK) oltre che a periodi differenti.

(92) La Commissione constata che Porsche intenda esportare una parte consistente della sua produzione di Macan in Cina. Tale intento, di per sé, non prova l'esistenza di un mercato integrato.

(93) La Commissione riconosce che l'importanza delle barriere commerciali sta diminuendo col passare del tempo, tuttavia è convinta che uno dei fattori principali per quanto riguarda la produzione all'estero e le decisioni di delocalizzazione dei produttori di automobili dell'UE sia da ricercare nelle barriere all'accesso poste dai mercati di destinazione. Il livello elevato dei dazi ostacola ancora notevolmente l'accesso degli esportatori UE, soprattutto in l'Asia. Barriere di altro tipo, tra cui requisiti di certificazione onerosi e discriminatori, richiesta di prove supplementari, accise e simili, hanno un impatto notevole sulle esportazioni di veicoli UE verso i mercati del sud-est asiatico, della Cina e dell'America meridionale. La Commissione ammette che gli Stati Uniti sono di gran lunga la destinazione principale per le esportazioni complessive di veicoli dalla UE, tuttavia la stessa UE e gli Stati Uniti adottano approcci fortemente divergenti rispetto alla regolamentazione e alla sorveglianza del mercato. Tali discrepanze a livello di regolamentazione probabilmente ancora oggi rappresentano la più consistente barriera all'accesso per quanto riguarda le esportazioni di auto dall'UE verso gli USA.

(94) La Commissione ha inoltre preso atto delle argomentazioni esposte in relazione al calo del costo dei trasporti, che però non la convincono del tutto. Nell'attuale situazione economica, in cui si registra un aumento del costo del carburante, sembra infatti difficile prevedere con certezza un calo del costo dei trasporti in futuro. Pertanto non pare possibile prendere in considerazione l'ipotetico calo dei costi previsto per il futuro.

(95) Alla luce di quanto sopra, non avendo ricevuto alcuna informazione aggiuntiva durante il procedimento di indagine formale da cui si possa concludere che il relativo mercato geografico sia più esteso del SEE, la Commissione conferma la propria valutazione secondo cui il mercato geografico in questione, indipendentemente dalla limitazione scelta per il mercato del prodotto, è il SEE o un mercato più ampio. La Commissione sottolinea ancora una volta come sia necessario accertare se il contributo positivo derivante dalla misura di aiuto riesca in ogni caso a compensare gli effetti negativi che produce sugli scambi e sulla concorrenza. Al fine di stabilire se sia necessario condurre una valutazione approfondita riguardo alla compatibilità della misura di aiuto, la definizione di mercato del prodotto in questione deve quindi essere circoscritta il più possibile, tenendo conto delle caratteristiche dell'autovettura da produrre.

6.5.1. **Conclusioni riguardo alla quota di mercato [punto 68, lettera a), degli orientamenti in materia di aiuti Stato a finalità regionale]**

(96) La Commissione ha portato a termine la prova prevista dal paragrafo 68, lettera a), degli orientamenti in materia di aiuti Stato a finalità regionale in tutti i mercati del prodotto e geografici rilevanti plausibili, per verificare se la quota di mercato del beneficiario superi il 25 % prima e dopo l'investimento.

(97) Poiché non è stato possibile definire un singolo mercato a livello di produzione e geografico, si è dovuto tenere conto dei risultati di tutti i mercati plausibili. Nel segmento B della classificazione POLK, il gruppo VW durante tutto il periodo dal 2010 al 2015 copre una quota del mercato [> 25] % dell'intero SEE. La Commissione ritiene pertanto che la soglia stabilita nel punto 68, lettera a), sia superata. Nel caso del prodotto SUV-D la quota di mercato, invece, non è superata in nessuno dei mercati geografici plausibili (SEE, SEE + America settentrionale e mercato globale).

6.5.2. **Conclusioni riguardo alla capacità produttiva in un mercato con prestazioni inferiori alla media [punto 68, lettera b), degli orientamenti per gli aiuti a finalità regionale]**

(98) Poiché non è stato possibile stabilire se si possa considerare il mercato delle autovetture nel suo complesso senza alcuna segmentazione, o solo il segmento B secondo la classificazione POLK, oppure solo il segmento SUV-D del sistema IHS Global Insight, la Commissione ha dovuto verificare se la capacità creata dal progetto, misurata sulla base dei dati relativi al consumo apparente del prodotto in questione all'interno del SEE, superi il 5 % di tutti i mercati plausibili.

(99) Per quanto riguarda il segmento SUV-D secondo la classificazione IHS Global Insight, la capacità di produzione oltrepassa di gran lunga la soglia del 5 %, se si prende come base il mercato SEE. Al considerando 72 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha già rilevato che il mercato in questione presentava prestazioni inferiori alla media ed era addirittura in declino negli ultimi cinque anni precedenti all'investimento.

(100) La Commissione giunge quindi alla conclusione che la soglia del 5 % per l'aumento di capacità in un mercato con prestazioni al di sotto della media prevista dal punto 68, lettera b), degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale è stata superata in questo mercato per quanto riguarda il segmento SUV-D secondo il sistema IHS Global Insight.

6.5.3. **Conclusione**

(101) Alle luce delle considerazioni sopra esposte, la Commissione conclude che non si possa escludere il superamento dei valori soglia di cui al punto 68, lettere a) e b). La Commissione decide pertanto di condurre una valutazione approfondita in seguito all'avvio della procedura a norma dell'articolo 108, comma 2, TFUE, al fine di stabilire se l'aiuto è necessario per produrre effetti di incentivazione per il progetto di investimento e se i vantaggi della misura di aiuto permettono di compensare le distorsioni della concorrenza e le conseguenze sugli scambi tra Stati membri indotti dall'aiuto.

6.6. VALUTAZIONE APPROFONDITA DELLA MISURA DI AIUTO

(102) La valutazione approfondita è stata condotta sulla base dei criteri di valutazione.

6.6.1. **Effetti positivi dell'aiuto**

6.6.1.1. *Obiettivo dell'aiuto*

(103) Le autorità tedesche hanno spiegato gli effetti positivi dell'investimento a livello regionale. Grazie all'investimento sono stati conseguiti i seguenti effetti:

— effetti sullo sviluppo regionale: si prevede che il progetto di investimento generi 1 040 nuovi posti di lavoro e 30 nuovi posti di praticantato, oltre agli 833 posti di lavoro e ai 29 posti da praticantato esistenti. Inoltre, è prevista la creazione di almeno 2 700 posti di lavoro indiretti. In questo modo, si stima che saranno creati almeno 744 posti di lavoro indiretti nelle vicinanze dello stabilimento esistente;

— attrazione di fornitori e fornitori di servizi del settore automobilistico e di altri settori nella regione: la Commissione ritiene che il progetto di investimento di Porsche AG svolga un ruolo importante per la creazione e l'ulteriore ampliamento dell'industria automobilistica in Sassonia, riuscendo ad attrarre fornitori e fornitori di servizi nella regione;

— partecipazione attiva del beneficiario a diversi reti e iniziative di cluster: per favorire lo sviluppo dell'industria automobilistica nella regione di Lipsia e nella Germania orientale nel suo complesso, il beneficiario dell'aiuto partecipa attivamente a iniziative di rete e cluster, ad esempio, all'iniziativa Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD);

— formazione professionale: è prevista la formazione professionale supplementare del personale attraverso misure interne ed esterne.

(104) La Commissione ritiene che la Germania abbia trasmesso informazioni sufficienti a dimostrare che il progetto contribuirà allo sviluppo della regione di Lipsia.

6.6.1.2. *Adeguatezza dell'aiuto*

(105) Secondo i punti 17 e 18 dei criteri di valutazione, gli aiuti di Stato sotto forma di sovvenzioni dirette non sono l'unico strumento disponibile per compensare le carenze del mercato e promuovere le condizioni generali nelle regioni meno favorite. Gli aiuti rappresentano uno strumento adeguato quando offrono vantaggi rispetto ad altre misure politiche. In base al punto 18 dei criteri di valutazione, per «strumenti adeguati» si intendono solo «le misure per le quali lo Stato membro ha preso in considerazione altre opzioni e per le quali i vantaggi derivanti dal ricorso a uno strumento selettivo come l'aiuto di Stato sono stati accertati[…]».

(106) Nelle motivazioni addotte a giustificazione dell'adeguatezza dell'aiuto, la Germania ha fatto riferimento alla situazione economica della Sassonia e addotto prove del fatto che la regione è svantaggiata rispetto alla situazione generale di altre regioni tedesche. Nel 2011, anno di inizio dei lavori, il PIL pro capite della Sassonia è stato pari solo al 75 % della media tedesca, mentre il tasso di disoccupazione è stato di circa il 50 % superiore alla media del paese. Negli anni compresi tra il 2007 e il 2009 il reddito medio disponibile della Sassonia è stato pari a circa l'82 % della media tedesca. La Germania afferma che in precedenza la Commissione avrebbe già riconosciuto che, in tali condizioni economiche, una sovvenzione diretta costituisce uno strumento adeguato per compensare i deficit di sviluppo di una regione.

(107) In considerazione della situazione socioeconomica della regione di Lipsia, confermata dal suo stato di regione ammessa a beneficiare di aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, con massimale di aiuto pari al 20 %, e in conformità ad altre decisioni precedenti (ad esempio, alla decisione nella causa in materia di aiuti di Stato Dell Products Poland) ([26]), la Commissione conviene che la concessione di aiuti di Stato sia uno strumento adeguato per raggiungere gli obiettivi di sviluppo della regione interessata.

6.6.1.3. *Effetto di incentivazione/scenario controfattuale*

(108) Poiché un'impresa può avere numerose ragioni valide per realizzare un progetto di investimento in una determinata regione, anche in assenza di aiuti di Stato, la Commissione deve valutare in modo approfondito, sulla base dei criteri di valutazione, se l'aiuto è necessario quale incentivo all'investimento. L'obiettivo di tale valutazione approfondita è determinare se l'aiuto contribuisce realmente a influenzare il comportamento del beneficiario al punto tale da indurlo a effettuare investimenti (ulteriori) nella regione assistita interessata. Secondo il punto 22 dei criteri di valutazione, l'effetto di incentivazione è dimostrabile in due scenari diversi: in assenza di aiuto non verrebbe effettuato alcun investimento, in quanto l'investimento risulterebbe non redditizio per l'impresa in nessun sito (scenario 1); in assenza di aiuto l'investimento verrebbe effettuato in un'altra regione dell'UE (scenario 2).

([26]) Cfr. nota 15.

(109) In base ai criteri di valutazione, lo Stato membro è tenuto a dimostrare in modo dettagliato che l'aiuto produce un effetto di incentivazione e a dimostrare con opportune prove che l'aiuto influenza realmente la decisione relativa al progetto e alla sua localizzazione. In questo contesto, lo Stato membro deve altresì fornire una descrizione dettagliata dello scenario controfattuale (lo Stato membro non concede alcun aiuto al beneficiario). La Commissione ritiene che entrambi gli scenari debbano essere rappresentati in modo realistico.

(110) Le autorità tedesche ritengono che l'aiuto a favore di Porsche Leipzig e Porsche AG rientri nello scenario 2 e hanno quindi presentato uno scenario controfattuale per l'investimento concreto e la pianificazione del sito per la produzione del modello Macan che ha considerato diversi siti oltre a Lipsia, tutti in Germania.

(111) I criteri di valutazione prevedono che l'onere di dimostrare l'effetto di incentivazione sia a carico dello Stato membro. Il numero 25 dei criteri di valutazione prevede che «lo Stato membro potrebbe dimostrare l'effetto di incentivazione dell'aiuto presentando documenti aziendali dai quali risulti che è stato effettuato un confronto tra i costi e i benefici dell'ubicazione dell'investimento nella regione assistita in questione e quelli dell'ubicazione in un'altra regione». Lo Stato membro è tenuto a presentare relazioni finanziarie, piani aziendali interni e documentazione di altra natura relativa a scenari di investimento diversi.

(112) La Germania ha trasmesso documenti attuali e originali che documentano il processo decisionale in più fasi di Porsche AG relativo alla sede del progetto di investimento.

(113) Sulla base di tale documentazione, vengono sottoposti a valutazione cinque scenari per la scelta del sito produttivo. Tutti i siti, eccetto Lipsia, si trovano in regioni non assistite della Germania.

(114) Nel corso del processo di pianificazione sono stati effettuati diversi calcoli e stime di costi con un livello di esattezza e precisione sempre maggiore. Su questa base, lo scenario più adatto, ovvero il cosiddetto scenario di base, è stato definito nuovamente tre volte ([27]). La documentazione trasmessa consente alla Commissione di giungere alla conclusione che, a parità di esattezza delle stime relative ai costi di produzione associati a un dato sito produttivo (presupponendo lo stesso fatturato per tutti gli scenari), lo scenario 3 (realizzazione della carrozzeria e verniciatura a [sito 1 in Germania], consegna della carrozzeria verniciata all'assemblaggio a Lipsia) e lo scenario 5 (realizzazione della carrozzeria, verniciatura e assemblaggio a Lipsia) sono risultati essere i più competitivi (opzioni di sito produttivo).

(115) Come si evince dalla documentazione, nell'ultima fase del processo decisionale sono stati confrontati pertanto solo gli scenari 3 e 5.

(116) Come spiegato al considerando 53 della presente decisione, le stime finali dei costi di produzione riferiti ai singoli siti evidenziano uno svantaggio in termini di costi di 65 milioni di EUR per lo scenario 5 (Lipsia) rispetto allo scenario 3 ([sito 1 in Germania]/Lipsia). Per compensare lo svantaggio in termini di costi dello scenario 5 e in vista della imminente decisione formale del consiglio di vigilanza sulla localizzazione del progetto di investimento, Porsche Leipzig ha iniziato a verificare con le autorità della Sassonia la possibilità di ricevere aiuti di Stato per far realizzare il progetto di investimento a Lipsia.

(117) Con lettera del 25 febbraio 2011 Porsche Leipzig ha richiesto allo SMWA di valutare la possibilità di concedere un aiuto per il progetto di investimento. In seguito a un incontro a cui hanno partecipato Porsche Leipzig e le autorità della Sassonia e in occasione del quale Porsche Leipzig ha illustrato il progetto di investimento e lo stato del processo decisionale, con lettera del 9 marzo 2011 le autorità della Sassonia hanno comunicato a Porsche Leipzig la propria decisione di sostenere il progetto di investimento relativo all'assemblaggio completo a Lipsia del SUV Macan nell'ambito delle possibilità di sostegno regionale disponibili.

(118) Come spiegato al considerando 56 della presente decisione, tenendo conto dell'importo massimo consentito dell'aiuto lo svantaggio in termini di costi dello scenario 5 rispetto allo scenario 3 si è ridotto a 27,52 milioni di EUR. Altri criteri qualitativi sono stati inoltre presi in considerazione a favore dello scenario 5.

(119) Il 15 marzo 2011 il consiglio di vigilanza ha deciso di ubicare l'intero progetto di investimento a Lipsia (scenario 5). come emerge dal verbale del consiglio di vigilanza, tale decisione è stata assunta condizionatamente alla concessione di aiuti di Stato.

(120) Successivamente alla decisione assunta con riserva dal consiglio di vigilanza, in data 24 marzo 2011 Porsche Leipzig ha presentato domanda formale di aiuto a finalità regionale. In data 29 marzo 2011, Sächsische Aufbaubank ha confermato che il progetto di investimento soddisfa essenzialmente le condizioni di ammissibilità all'aiuto. In seguito a tale conferma formale, nell'aprile 2011 sono stati avviati i lavori relativi al progetto di investimento.

([27]) Cfr. nota 17.

(121) In considerazione di quanto sopra esposto, conformemente al punto 20 dei criteri di valutazione, la Commissione riscontra che i criteri generali per il procedimento di indagine formale dell'effetto di incentivazione di cui al punto 38 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale sono soddisfatti. Il beneficiario ha presentato domanda formale di aiuto a finalità regionale e, prima dell'inizio dei lavori relativi al progetto di investimento, la sede competente ha confermato per iscritto che il progetto soddisfa essenzialmente le condizioni di ammissibilità all'aiuto. Inoltre, le autorità tedesche hanno trasmesso prove inequivocabili del fatto che l'aiuto ha effettivamente avuto un ruolo nella decisione in merito alla scelta del sito produttivo. La decisione di Porsche AG di spostare l'intero assemblaggio del modello Macan a Lipsia è stata assunta solo in seguito alla conferma della disponibilità dell'aiuto di Stato e del sostegno delle autorità per il progetto e dopo l'autorizzazione con riserva del sito produttivo condizionatamente alla concessione di un aiuto di Stato. La Commissione ritiene pertanto che lo scenario controfattuale illustrato dalla Germania in base ai punti 23 e 25 dei criteri di valutazione sia realistico e che sia stato comprovato con documentazione originale e attuale. L'aiuto produce pertanto un effetto di incentivazione reale (sostanziale). Attraverso la riduzione degli svantaggi in termini di costi a favore dello stabilimento di Lipsia, l'aiuto ha influenzato la decisione in merito alla scelta del sito produttivo dell'impresa favorita. In assenza di aiuto l'investimento non sarebbe stato effettuato a Lipsia.

6.6.1.4. *Proporzionalità dell'aiuto*

(122) Affinché l'aiuto sia proporzionale, il suo importo e la sua intensità devono essere ridotti al minimo necessario a garantire il progetto di investimento nella regione assistita.

(123) In generale, si considera che un aiuto a finalità regionale sia adeguato rispetto alla portata dei problemi delle regioni assistite quando l'aiuto non supera le percentuali massime applicate alla sua concessione, compresa la riduzione automatica e progressiva dei massimali per i grandi progetti di investimento (peraltro già indicati nella Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale). In questo caso, l'intensità di auto applicata non è superiore ai massimali regionali rettificati dal meccanismo di riduzione, già indicato al considerando 80.

(124) Oltre al principio generale di proporzionalità stabilito negli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, i criteri di valutazione sulla proporzionalità prevedono altresì una valutazione molto più approfondita. In base allo scenario 2 dei criteri di valutazione, l'aiuto è da considerarsi adeguato quando equivale alla differenza tra i costi netti sorti a carico del beneficiario a seguito dell'investimento nella regione assistita, e i costi netti dell'investimento in un sito produttivo alternativo.

(125) Dalla documentazione trasmessa dalle autorità tedesche si evince che l'aiuto era limitato all'importo necessario, in quanto la differenza tra i costi dello scenario 3 e i costi dello scenario 5 non è stata superata. Il calcolo finale mostra che, anche in presenza di aiuto, in termini nominali lo scenario 5 è più costoso di 27,5 milioni di EUR rispetto all'opzione 3 (differenza che sale a 65 milioni di EUR in assenza di aiuto). Tenuto conto di taluni vantaggi strategici non quantificabili (secondo impianto per l'assemblaggio completo dei veicoli a nome Porsche), di aspetti qualitativi (possibilità di evitare i rischi legati al trasporto tra [sito 1 in Germania] e Lipsia) e di vantaggi di immagine ([…]) che hanno influenzato la decisione a favore dell'investimento nel sito produttivo di Lipsia, le autorità tedesche ritengono che lo svantaggio rimanente in termini di costi sia accettabile.

(126) Poiché l'aiuto è limitato all'importo necessario a compensare i costi netti aggiuntivi del progetto di investimento presso lo stabilimento di Lipsia rispetto a un sito produttivo alternativo, la Commissione ritiene che la proporzionalità dell'aiuto sia dimostrata.

6.6.2. **Effetti negativi dell'aiuto sulla concorrenza e gli scambi**

(127) Il punto 40 dei criteri di valutazione stabilisce quanto segue: «Se però l'analisi controfattuale suggerisce che anche in assenza dell'aiuto l'investimento sarebbe stato realizzato in ogni caso, benché forse facendo cadere la scelta su un altro sito (scenario 2), e se l'aiuto è proporzionale, eventuali indicatori di distorsioni della concorrenza — quali una quota di mercato elevata e un incremento della capacità in un mercato poco efficiente — risulterebbero in linea di principio essere gli stessi a prescindere dall'esistenza dell'aiuto».

(128) Poiché la decisione in merito all'investimento si basa sullo scenario 2 e l'aiuto è ridotto al minimo, non sono stati riscontrati effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza. L'investimento sarebbe stato effettuato in un altro sito produttivo e avrebbe potuto distorcere ugualmente la concorrenza in ogni caso. Pertanto, la Commissione ritiene che l'aiuto non abbia effetti negativi sulla concorrenza.

(129) Il punto 53 dei criteri di valutazione stabilisce che «[…] una valutazione da cui risulti che, in assenza dell'aiuto, l'investimento sarebbe stato realizzato in una regione più povera (maggiori svantaggi regionali — intensità massima dell'aiuto regionale più elevata) o in una regione che si ritiene presenti gli stessi svantaggi a livello regionale della regione prescelta (stessa intensità massima dell'aiuto regionale) rappresenterà, al momento di soppesare gli effetti negativi e positivi complessivi dell'aiuto, un elemento negativo che è improbabile possa venire compensato da un qualche elemento positivo, poiché contraddice l'obiettivo stesso degli aiuti a finalità regionale».

(130) Poiché nulla indica alla possibilità che l'investimento sarebbe stato effettuato in un'altra regione assistita con un'intensità di aiuto superiore o comparabile (o che sarebbe stato preso in considerazione un sito produttivo al di fuori della Germania), la Commissione ritiene che l'aiuto non abbia un effetto anti-coesione, l'unico a contrastare il vero e proprio obiettivo di un aiuto a finalità regionale.

6.7. VALUTAZIONE

(131) Dopo aver appurato che l'aiuto costituisce un incentivo a effettuare l'investimento nella regione interessata ed è adeguato, occorre effettuare un confronto tra gli effetti positivi e negativi che esso produce.

(132) La verifica ha confermato che la misura di aiuto produce un effetto di incentivazione dell'investimento, che contribuisce in modo significativo allo sviluppo di una regione meno favorita ammessa a beneficiare dell'aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, senza che si arrechi pregiudizio a una regione assistita con un'intensità di aiuto superiore o comparabile (assenza di effetto anti-coesione). La Commissione ritiene che un investimento in una regione più povera porti maggiori benefici alla coesione nell'Unione europea rispetto allo stesso investimento in una regione meno svantaggiata. In base al punto 53 dei criteri di valutazione, la Commissione presume che «gli effetti positivi di aiuti a finalità regionale che semplicemente compensano la differenza dei costi netti relativi alla scelta di un'ubicazione alternativa per l'investimento in una regione più sviluppata […] saranno considerati di norma, all'atto di soppesare gli effetti negativi e positivi degli aiuti, superiori ad eventuali effetti negativi nell'ubicazione alternativa per il nuovo investimento».

(133) In considerazione di quanto sopra esposto, la Commissione ritiene altresì che nel caso di un aiuto, il cui importo equivale alla differenza tra i costi netti del progetto di investimento nel sito produttivo prescelto e i costi netti dell'investimento presso un sito alternativo più sviluppato, gli effetti positivi in termini di obiettivi e proporzionalità (cfr. sopra) sono compensati dagli effetti negativi sugli scambi del sito alternativo.

(134) In base al punto 68 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale e tenuto conto della valutazione approfondita, condotta sulla base dei criteri di valutazione, la Commissione giunge alla conclusione che l'aiuto sia necessario per produrre effetti di incentivazione al progetto di investimento e che i vantaggi della misura di aiuto permettono di compensare gli effetti di distorsione della concorrenza e le conseguenze sugli scambi tra Stati membri.

7. **CONCLUSIONE**

(135) La Commissione è giunta alla conclusione che l'aiuto all'investimento a finalità regionale previsto a favore di Porsche Leipzig GmbH e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, concesso prima del 1º luglio 2014 previa approvazione della Commissione, soddisfa tutti i requisiti previsti dagli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale e dai criteri di valutazione e sia pertanto da ritenersi compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato cui la Germania intende dare esecuzione a favore di Porsche Leipzig GmbH e Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft del valore di 43 666 078,75 EUR (valore attuale, attualizzato alla data della notifica), con un'intensità di aiuto massima dell'8,37 % in termini di equivalente sovvenzione lordo, è compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

2. L'attuazione dell'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 1, viene pertanto autorizzata, a condizione che l'aiuto sia concesso prima del 1º luglio 2014.

Articolo 2

La Repubblica federale di Germania trasmette alla Commissione i seguenti documenti:

— entro due mesi dalla concessione dell'aiuto, copia della documentazione relativa alla misura di aiuto in oggetto;

— con frequenza quinquennale a partire dall'approvazione dell'aiuto da parte della Commissione, una relazione intermedia (che riporti indicazioni sugli importi dell'aiuto versati, sull'esecuzione del contratto di aiuto e su tutti gli altri progetti di investimento avviati all'interno dello stabilimento/dell'impianto);

— entro sei mesi dal pagamento dell'ultima tranche di aiuti sulla base del calendario dei pagamenti comunicato, una relazione conclusiva dettagliata.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 luglio 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente