II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 septembre 1998

portant sur l'autorisation conditionnelle de l'aide accordée par l'Italie à Italstrade SpA

[notifiée sous le numéro C(1998) 2859]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/269/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord instituant l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir, conformément aux dispositions desdits articles [1], mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations,

considérant ce qui suit:

I

Italstrade SpA (ci-après dénommée «Italstrade») est une société qui exerce ses activités dans le secteur de l'ingénierie et des travaux publics (routes, chemins de fer, etc.); à l'origine, elle était contrôlée à 100 % par Iritecna SpA («Iritecna»), société holding détenue entièrement par IRI SpA («IRI»), qui est elle-même contrôlée à 100 % par le ministère italien du Trésor. En 1993, dans le cadre de la restructuration de son secteur de l'ingénierie et de la construction, IRI a entrepris les opérations suivantes:

— la liquidation d'Iritecna, pour un coût total de 4 490 milliards de lires italiennes (2,3 milliards d'écus),

— la création d'une nouvelle sous-holding, Fintecna SpA («Fintecna»), ayant pour objet de privatiser les actifs rentables.

Dans un premier temps, Italstrade, qui avait enregistré de lourdes pertes de 1992 à 1994, a été attribuée à Iritecna pour être dissoute. Ensuite, en raison surtout de l'importance de son carnet de commandes, constitué principalement de sa quote-part dans les consortiums Iricav Uno et Due, adjudicataires des tronçons Rome-Naples et Vérone-Venise du projet de train à grande vitesse, elle a été considérée comme étant potentiellement intéressante pour les investisseurs privés; dès lors, la totalité du capital de la société a été conférée à Fintecna, en vue de sa privatisation.

Au cours de la période 1991-1994, la société a enregistré des pertes d'un montant total de 267 milliards de lires italiennes (137 millions d'écus). La marge brute de la société par rapport au chiffre d'affaires est passée

[1] JO C 328 du 30.10.1997, p. 3.

de 9 % en 1991 à une valeur négative égale à 15 % du chiffre d'affaires en 1994. Au cours de cette période, Iritecna a dû effectuer plusieurs interventions de soutien financier (augmentations de capital et annulation de créances) pour un total de plus de 450 milliards de lires italiennes (231 millions d'écus).

Les actions de restructuration entreprises par la société (compression du personnel de 1 447 à 866 unités, dépréciation des travaux en cours, etc.) et les perspectives liées à la reprise des travaux concernant le projet de train à grande vitesse ont incité Fintecna à envisager la possibilité d'une rapide privatisation de la société. Le plan de restructuration présenté à la Commission prévoyait explicitement la possibilité de mettre sur le marché les entreprises du secteur de la construction, parmi lesquelles Italstrade, dès 1995. Fin 1994 déjà, un consultant a été choisi à cette fin et chargé d'étudier le marché et de chercher des acquéreurs potentiels.

Par la décision 95/524/CE de la Commission [1] (ci-après «la décision»), les aides accordées à Iritecna et Fintecna, dans le cadre de la liquidation d'Iritecna, ont été déclarées compatibles avec le marché commun. La décision autorisait également les apports d'Iritecna pour couvrir les pertes d'Italstrade jusqu'au 31 décembre 1994 (450 milliards de lires italiennes, soit 231 millions d'écus).

L'article 1er de la décision imposait le respect du plan de restructuration approuvé par la Commission, comprenant entre autres, la privatisation des sociétés contrôlées par Fintecna, comme Italstrade, dans un délai raisonnable et sans nouvelles aides.

Après l'adoption de la décision, cependant, le gouvernement italien a informé la Commission que la procédure de vente de la société avait été suspendue, afin d'évaluer les conséquences juridiques pour les garanties contractuelles données par IRI concernant les travaux du projet de train à grande vitesse.

Après lesdites analyses juridiques, la procédure de vente a repris en novembre 1995, dans le but de céder seulement une part minoritaire du capital, la cession de la totalité du capital étant reportée au moment où IRI serait libérée des garanties portant sur les travaux du projet de train à grande vitesse.

Entre-temps, Italstrade continuait à enregistrer des pertes importantes, qui sont passées de 15 milliards de lires italiennes (8 millions d'écus) en 1995, après des plus-values de plus de 16 autres milliards, à 96 milliards de lires italiennes (49 millions d'écus) en 1996.

Afin de reconstituer le capital social, entamé par lesdites pertes, Fintecna a été contrainte d'apporter à Italstrade de nouveaux fonds pour un total de 126 milliards de lires italiennes (64 millions d'écus) pendant la période 1996/1997.

À la demande de la Commission, les autorités italiennes ont annoncé, en date du 24 juin 1997, l'exécution desdites interventions patrimoniales en faveur d'Italstrade, ainsi que la reprise des tractations de vente de la société. D'après les autorités italiennes, l'octroi de capitaux à Italstrade de la part de Fintecna était considéré comme un acte obligatoire aux termes du Code civil, afin d'éviter la liquidation de l'entreprise.

Efin, en mars 1997, Fintecna cédait 49 % du capital d'Italstrade à un investisseur privé (Astaldi), en prévoyant dans le contrat de vente les clauses suivantes:

— l'octroi par Astaldi à Fintecna d'une option de vente sur les actions restantes à un prix prédéterminé, valable à partir de janvier 1999 jusqu'à six mois après l'échéance des garanties IRI sur les travaux du projet de train à grande vitesse ou, en cas de libération anticipée d'IRI, jusqu'au 30 juin 1999,

— la fixation du prix de vente sur la base d'une évaluation globale d'Italstrade de 30 milliards de lires italiennes (15 millions d'écus),

— l'obligation pour Fintecna de reconstituer le capital d'Italstrade, au moment de la cession, à concurrence d'un montant de 30 milliards de lires italiennes.

Afin de respecter cette clause de reconstitution du capital social, Fintecna a accordé, en avril et en août 1997, des fonds supplémentaires à Italstrade pour un montant de 27 milliards de lires italiennes (14 millions d'écus).

La Commission a décidé d'engager la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité concernant les apports de capital octroyés durant les années 1995, 1996 et 1997, l'insuffisance des mesures de restructuration adoptées et les modalités de privatisation de l'entreprise, dans la mesure où celles-ci semblaient ne pas correspondre aux conditions imposées dans la décision. Par lettre du 1er août 1997, la Commission informait le gouvernement italien de sa décision d'ouvrir ladite procédure [2].

[1] JO L 300 du 13.12.1995, p. 23.

[2] JO C 328 du 30.10.1997, p. 3.

Le gouvernement italien a présenté officiellement ses observations dans sa lettre du 20 octobre 1997.

Aucun autre État membre ou tiers intéressé n'a fait parvenir d'observations à la Commission dans les délais prévus. Par lettre du 30 janvier 1998, la Commission a demandé des informations complémentaires aux autorités italiennes. Ces informations ont été fournies par lettre du 6 mars 1998. Enfin, en date du 5 mai, les autorités italiennes ont fourni à la Commission une copie du bilan 1997 de la société et de son plan industriel 1998-2000.

Les informations fournies par les autorités italiennes révélaient une nouvelle injection de capital à concurrence de 52 milliards de lires italiennes, octroyée par Fintecna à Italstrade le 31 décembre 1997, en tant qu'ajustement en faveur de l'acquéreur pour de nouvelles dépréciations des actifs d'Italstrade. Cette opération portait à 178 milliards de lires italiennes (91 millions d'écus) le total des fonds octroyés par Fintecna à Italstrade après 1994.

II

Dans ses observations à l'ouverture de la procédure, le gouvernement italien a affirmé:

i) que la décision prévoyait la possibilité de nouveaux apports de capital à Italstrade,

ii) que ces interventions ont été effectuées par Fintecna avec des fonds propres dans l'optique d'un investisseur privé et que, dès lors, elles ne constituent pas une aide d'État,

et

iii) qu'il n'y a eu aucune infraction aux conditions imposées par la décision.

Le gouvernement italien soutenait en outre que si les interventions visées ci-dessus étaient considérées comme des aides d'État, elles devaient toutefois être déclarées compatibles avec le marché commun aux termes de l'article 92, paragraphe 3, du traité.

Concernant le point i), le gouvernement italien soutient que la Commission était déjà au courant, à l'époque de la décision, de la nécessité d'apporter des fonds complémentaires à la société afin d'en permettre la privatisation. En outre, d'après le gouvernement italien, la Commission aurait été informée en temps opportun de chaque recapitalisation opérée en faveur d'Italstrade et de l'état d'avancement de la procédure de vente de la société.

Le plan de restructuration approuvé dans la décision prévoyait le transfert à Fintecna des entreprises saines ou qu'il était possible d'assainir, afin de favoriser leur privatisation. La décision, aurait dès lors, tenu compte de la nécessité de financer certaines restructurations, en particulier dans le secteur de la construction, qui est celui d'Italstrade.

En outre, après la décision, Fintecna et la société IRI qui la contrôle auraient régulièrement informé la Commission de la progression du processus de privatisation. Notamment, au cours d'une réunion qui s'est tenue à Rome en juin 1997, IRI et Fintecna auraient fourni tous les éléments nécessaires pour évaluer les faits sur lesquels porte la présente procédure en vertu de l'article 93, paragraphe 2.

Pour ce qui est du point ii), le gouvernement italien remarque que les interventions de Fintecna en faveur d'Italstrade ont été financées par des fonds provenant de sa gestion propre et sans aucun apport de l'État. En outre, Fintecna aurait basé ses interventions sur le principe de l'investisseur privé et dès lors, lesdites interventions ne peuvent être considérées comme des aides d'État.

En effet, Fintecna aurait comparé les coûts de la mise en liquidation d'Italstrade et les coûts de sa recapitalisation-privatisation. Lorsque les coûts prévisibles pour la liquidation excèdent ceux résultant d'une éventuelle recapitalisation et cession de la société, il n'y aurait pas d'aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1.

Plus précisément, les coûts estimés par Fintecna pour la liquidation d'Italstrade se seraient élevés à 535 ou 1 500 milliards de lires italiennes, en cas de liquidation volontaire ou forcée respectivement. Vu ces coûts, Fintecna aurait estimé qu'il était plus approprié de recapitaliser Italstrade et de la maintenir en vie, dans l'attente de sa privatisation. Dans cette optique, Fintecna se serait comportée comme un investisseur privé et, dès lors, les fonds accordés à Italstrade ne constitueraient pas une aide d'État.

Concernant le point iii), le gouvernement italien affirme avoir respecté toutes les conditions imposées par la décision, plus particulièrement concernant le coût total de la restructuration, les engagements de restructuration du groupe ainsi que la privatisation d'Italstrade.

Pour ce qui est du coût global du plan approuvé par la Commission, le gouvernement italien remarque que la décision autorisait un montant maximal d'aide de 4 490 milliards de lires italiennes, dont 1 090 milliards

portant sur des fonds déjà accordés au cours de la période 1991-1993 à des sociétés contrôlées parmi lesquelles Italstrade, et 3 400 milliards de coûts estimés pour la liquidation d'Iritecna (dont 1 653 milliards de produits des cessions faites par Fintecna).

Dans l'état actuel des choses, les estimations du gouvernement italien prévoient un coût final inférieur au montant maximal susmentionné, malgré les montants moins élevés issus de la vente d'Italstrade: dès lors, la décision est respectée.

Pour ce qui est des mesures de restructuration prévues dans la décision, le gouvernement italien remarque que celles qui ont été mises en œuvre, en réalité, respectaient le plan approuvé par la Commission. En ce qui concerne les réductions du personnel (et donc, indirectement, de la capacité de production), le gouvernement italien souligne que les chiffres donnés par la Commission dans la décision d'ouverture de la procédure font référence aux salariés «actifs» permanents, à un moment déterminé, tandis que les chiffres empruntés aux bilans comprennent également les salariés à durée déterminée et le personnel en chômage technique.

Pour ce qui est de l'aggravation des résultats économiques d'Italstrade par rapport aux prévisions du plan (bénéfices nets de 24 milliards de lires italiennes en 1995 et de 26 milliards de lires en 1996), le gouvernement italien soutient qu'elle est imputable aux mauvaises conditions du marché et non à l'absence de restructuration de l'entreprise.

Il affirme que les résultats d'Italstrade en 1995/1996 ne peuvent être directement comparés au plan de restructuration approuvé par la Commission dans la décision. D'après le gouvernement italien, la non-réalisation des estimations de vente prévues dans le plan a entraîné une réduction de la marge brute de 170 milliards de lires italiennes au cours de ces deux années. En ajoutant à cet effet négatif quelques postes hors gestion, pour un montant de 99 milliards, imprévisibles au moment de l'élaboration du plan, on démontre que les actions de restructuration prévues ont été plus que respectées.

Pour ce qui est de l'obligation de privatisation prévue dans la décision, le gouvernement italien remarque que:

— cette obligation fait toujours l'objet d'un examen devant le Tribunal de première instance des Communautés européennes,

— indépendamment de ce fait, Fintecna a respecté la condition même en cédant Italstrade dans le «délai raisonnable» prévu par la décision.

Dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission affirme que, sur la base des informations disponibles à ce moment, la vente d'Italstrade ne peut être considérée comme une véritable privatisation, puisque Fintecna n'a cédé que 49 % des actions qu'elle détenait et en conserve 51 %.

À ce propos, le gouvernement italien soutient que la privatisation d'Italstrade doit être considérée comme réelle et définitive. En effet, la cession de 49 % est liée à des clauses contractuelles spécifiques en vertu desquelles la cession des 51 % restants doit être considérée comme inéluctable. Le choix de la cession en deux parties distinctes est dû, d'après le gouvernement italien, à l'existence d'une clause contractuelle dans la convention entre la société TAV SpA («TAV») et le consortium Iricav, dont Italstrade fait partie. Ce consortium est l'adjudicataire des commandes, dont TAV est le donneur d'ordre, concernant la réalisation du tronçon Rome-Naples du projet de train à grande vitesse. Aux termes de cette clause, IRI est tenue de garder une «participation majoritaire» dans le consortium adjudicataire jusqu'à la fin des travaux.

Aux dires du gouvernement italien, cette clause pourrait disparaître en cas d'accord entre le consortium Iricav et le donneur d'ordre TAV. Dans ce cas, le contrat de cession d'Italstrade prévoit déjà la possibilité pour Fintecna de céder la part restante du capital.

Pour démontrer qu'il faut considérer la cession d'Italstrade comme définitive, le gouvernement italien ajoute deux éléments supplémentaires:

— au cours de son instruction, l'autorité garante de la concurrence et du marché a relevé que, bien que la cession ne porte que sur 49 % du capital, elle a toutefois entraîné le transfert immédiat des responsabilités de gestion à l'acquéreur,

— sur la base du critère du contrôle effectif, la société qui certifie le bilan de Fintecna exclut les résultats de la société du compte consolidé Fintecna pour 1997.

En outre, la décision exigeait que la privatisation d'Italstrade se fasse sans aides supplémentaires. À ce propos, le gouvernement italien soutient que les interventions financières effectuées par Fintecna dans Itals-

trade après 1994, pour un montant d'environ 178 milliards de lires italiennes (environ 91 millions d'écus), ne doivent pas être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 92, sur la base de ce qui a déjà été exposé au point ii). À titre alternatif, le gouvernement italien estime que l'aide éventuelle doit être considérée comme compatible avec le marché commun pour les raisons suivantes:

— les fonds ont été accordés dans le cadre d'un plan de restructuration destiné à rétablir la rentabilité de l'entreprise, comme le confirme sa privatisation,

— ils se sont limités au strict nécessaire pour garantir à la société le retour à des conditions de marché.

III

Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, il faut tout d'abord vérifier si les mesures décrites constituent ou non des violations des conditions prévues dans la décision. Dans l'affirmative, il faudrait réexaminer la compatibilité des aides accordées à Italstrade jusqu'en 1994 et approuvées dans le cadre de ladite décision. En outre, afin d'évaluer le respect des conditions reprises dans l'article 1er, paragraphes 4 et 5, il faut déterminer si les fonds accordés à Italstrade après 1994 constituent des aides d'État au sens de l'article 92 du traité et, si c'est le cas, l'éventuelle compatibilité avec le marché commun des mesures globales d'aide en faveur d'Italstrade.

Comme il a été dit, la décision a déclaré les aides accordées à Italstrade jusqu'en 1994 (450 milliards de lires italiennes, soit 231 millions d'écus) compatibles avec le marché commun, pour autant que soient respectées plusieurs conditions dont les suivantes:

i) l'obligation pour Italstrade de mettre en œuvre les mesures prévues dans le plan de restructuration approuvé par la Commission,

ii) l'engagement de privatiser Fintecna et les entreprises qu'elle contrôle, parmi lesquelles Italstrade, en se conformant aux délais indiqués à la Commission et en tout cas dans un délai raisonnable,

iii) l'interdiction d'utiliser les produits des cessions effectuées par Fintecna pour soutenir des entreprises en difficulté non encore cédées,

iv) l'interdiction d'accorder de nouvelles aides à l'occasion des privatisations.

i) Obligation de mettre en œuvre les mesures de restructuration prévues par le plan

Dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission soutient que l'assainissement économique d'Italstrade prévu par le plan de restructuration n'a pas été mené à terme. Elle remarque en particulier que:

— le nombre de salariés permanents est de 866 unités en 1994 (et tombe ensuite à 793 en 1995), soit un nombre supérieur au total du secteur de la construction prévu dans le plan de restructuration,

— ladite augmentation de personnel coïncide avec une conjoncture économique tout à fait négative, avec des pertes de 15 milliards de lires italiennes en 1995 et de 96 milliards de lires italiennes en 1996.

Dans ses observations, le gouvernement italien affirme que les données utilisées par la Commission incluent également les travailleurs inscrits au registre des salaires mais ne travaillant pas en réalité (comme ceux qui étaient en chômage technique). D'après le gouvernement italien, une comparaison homogène aurait mené aux conclusions suivantes:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personnel prévu par le plan de restructuration (moyen)	1 003	759	550	…	609
Personnel à la fin de l'année, suivant le registre du personnel	854	645	680	642	543

Note: chiffres relatifs à l'ensemble du secteur de la construction (Condotte et Italstrade).

D'après le gouvernement italien, les chiffres ci-dessus montrent que l'objectif d'efficacité du plan a été réalisé.

Pour procéder à une comparaison correcte des données, toutefois, il faut comparer le nombre annuel moyen des membres du personnel (moyenne arithmétique des chiffres de fin d'année de deux années consécutives).

	1993	1994	1995	1996	1997
Personnel annuel moyen (estimation de la Commission)	non disponible	750	663	661	592

Comme on peut le remarquer, le chiffre moyen réel reste proche des prévisions du plan de restructuration en 1994 uniquement; ensuite, tant en 1995 qu'en 1996, il dépasse nettement les prévisions du plan.

En même temps et en partie pour cette raison, Italstrade enregistrait des résultats économiques nettement négatifs, à l'inverse des prévisions du plan de restructuration. Au lieu d'un bénéfice net de 24 et 26 milliards de lires italiennes en 1995 et 1996 respectivement, comme prévu dans le plan, Italstrade a enregistré des pertes de 15 et 96 milliards de lires italiennes, pour ces deux années. En 1997 seulement, elle a enregistré un bénéfice de 2 milliards de lires italiennes, même si c'est grâce à des produits exceptionnels (en grande partie des fonds accordés par Fintecna) de 66 milliards.

À ce propos, il ne suffit pas d'affirmer, comme le fait le gouvernement italien, que cette détérioration est due à l'évolution défavorable imprévisible du marché. En effet, le plan prévoyait que, grâce aux mesures de restructuration internes, Italstrade serait en mesure de réaliser une marge industrielle brute, avant les coûts structurels, égale à 7 % du chiffre d'affaires dès 1995. Une telle marge aurait permis, en théorie, de réaliser, malgré la diminution des produits, un bénéfice net d'environ 12 milliards en 1995 et de 13 milliards en 1996.

Grâce à une marge industrielle de 7 %, la Commission estimait que, même dans les conditions de marché les plus pessimistes — comme elles se sont vérifiées par la suite —, la société aurait été en mesure de garder un équilibre économique raisonnable, sans avoir besoin de nouveaux apports de capital. En fait, Italstrade a réalisé en 1995 et en 1996 une marge industrielle négative, ainsi qu'une perte nette supérieure aux actifs de la société en 1996.

Il faut toutefois noter que la période 1995-1997 a été une des périodes les plus difficiles pour le secteur de la construction en Italie (où Italstrade a obtenu plus de 60 % de son carnet de commandes), avec une réduction significative des montants donnés en adjudication (surtout par le secteur public) ainsi qu'une baisse considérable des marges bénéficiaires. Pour faire face à cette conjoncture négative, la société a mis en œuvre des mesures de restructuration plus incisives par rapport à ce qui était prévu dans le plan de restructuration approuvé, en réduisant ses frais d'exploitation et en rationalisant encore sa structure organisationnelle.

Plus particulièrement, Italstrade a réduit ses coûts structurels de façon encore plus draconienne que ne le prévoyait le plan de restructuration approuvé par la Commission. Comme l'indique le tableau 1, face à la détérioration de la marge brute en 1995 et 1996, Italstrade a réduit ses coûts structurels de 15 milliards en 1995 (– 6 % par rapport au plan) à 13 milliards en 1997 (– 35 % par rapport au plan).

Ces efforts de restructuration ont permis à Italstrade d'obtenir une marge brute d'environ 6 % du chiffre d'affaires, bien que les produits soient restés à un niveau de 70 % inférieur aux prévisions du plan. En outre, ils ont permis à Italstrade d'enregistrer un bénéfice net, si petit soit-il, pour la première fois depuis longtemps.

Tableau 1

Résultats économico-financiers d'Italstrade

(en milliards de lires italiennes)

	1995 plan	1995 réel	1996 plan	1996 réel	1997 plan	1997 réel
Chiffre d'affaires net	503	197	790	239	854	330
Marge brute	28	(10)	35	(2)	35	18
Coûts structurels	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Bénéfice net (perte)	24	(15)	26	(96)	27	2

Source: bilans Italstrade 1995, 1996 et 1997 reclassés dans la note IRI du 19 janvier 1998.

Par ailleurs, une grande part des pertes enregistrées par la société au cours de cette période est due à des dépréciations des actifs en raison des marges inférieures réalisables sur des travaux en cours et des travaux terminés.

Il convient de noter, en outre, que les actions de rationalisation seront encore renforcées suivant les prévisions du plan présenté à la Commission, avec une attention particulière aux coûts de la structure centrale.

De ce fait, la condition énoncée à l'article 1er, paragraphe 2, de la décision peut être considérée comme respectée, y compris en raison des actions entreprises par la société pour faire face à une situation de marché plus mauvaise que ne le prévoyait le plan de restructuration.

ii) Engagement de privatiser Italstrade dans les délais prévus ou en tout état de cause dans un délai raisonnable

La décision avait été adoptée compte tenu, entre autres choses, de l'engagement du gouvernement italien de privatiser rapidement Italstrade, conformément aux dispositions du plan de restructuration; sur la base des informations présentées, dans la décision cette privatisation était considérée comme étant réalisable dans un délai assez bref [1]. La Commission avait considéré la cession rapide d'Italstrade comme un des éléments principaux lors de l'évaluation de la compatibilité des aides accordées à Iritecna, compte tenu, entre autres, des aides importantes dont le secteur construction de la société avait bénéficié jusqu'alors.

La Commission reconnaissait que, pour ledit secteur, quelques restructurations étaient encore en cours au moment de la décision; toutefois, compte tenu des dispositions du plan Iritecna, elle estimait dans la décision que celles-ci devaient «être menées à terme dans le courant de 1995» [2], afin de permettre la cession de l'entreprise. Pour ces motifs, l'article 1er, paragraphes 3 et 5, de la décision précisait l'obligation de privatiser les sociétés contrôlées par Fintecna dans les délais indiqués à la Commission ou en tout état de cause dans un délai raisonnable et sans nouvelles aides d'État.

Mais comme il a été dit, les procédures de cession ont été suspendues peu de temps après l'adoption de la décision et reprises seulement en novembre 1995. C'est dû, d'après le gouvernement italien, à la nécessité d'approfondir les implications légales des garanties contractuelles fournies par IRI sur les travaux du projet de train à grande vitesse.

Le contrat de cession par Fintecna de 49 % du capital d'Italstrade à la société Astaldi n'a été paraphé qu'en mars 1997. Au moment de l'ouverture de la procédure, la Commission n'avait pas d'informations suffisantes pour déterminer si la cession pouvait être considérée comme «réelle» et irréversible, conformément à ce qu'énonçait la décision. Plus précisément, la Commission a émis des doutes concernant les éléments suivants:

— le transfert des pouvoirs de gestion (nomination des administrateurs) par Fintecna à l'acquéreur,

— les conséquences financières pour Fintecna des futures pertes éventuelles d'Italstrade,

— les conditions relatives au transfert des 51 % restants du capital,

— la possibilité de faire valoir les garanties IRI sur les contrats du projet de train à grande vitesse.

Dans sa réponse, le gouvernement italien fournit des informations suffisantes pour éliminer les doutes émis par la Commission.

Pour ce qui est du transfert des pouvoirs de gestion, on note que la responsabilité de nommer l'administrateur délégué, qui se voit attribuer les pouvoirs de gestion de la société après accord du conseil d'administration, a été attribuée à l'acquéreur. Ses pouvoirs sont limités uniquement en ce qui concerne d'éventuels actes qui peuvent porter préjudice à Fintecna ou IRI dans le cadre des travaux pour le projet de train à grande vitesse. Le conseil d'administration, lui, se compose de sept membres, dont trois, parmi lesquels l'administrateur délégué, sont nommés par Astaldi SpA («Astaldi»), trois par Fintecna et le président par Astaldi avec l'accord de Fintecna.

Sur la base de ces informations, on peut affirmer que l'acquéreur se substitue entièrement à Fintecna dans les pouvoirs de gestion d'Italstrade.

Pour ce qui est des éventuelles obligations à charge de Fintecna pour les futures pertes d'Italstrade, le contrat prévoit que les actionnaires participent aux éventuels besoins financiers d'Italstrade proportionnellement à la part de capital social qu'ils détiennent respectivement, jusqu'au transfert de la participation restante détenue par Fintecna. À partir de ce moment, bien sûr, la responsabilité patrimoniale des résultats d'Istaltrade incombera intièrement à Astaldi.

Sur la base de ce mécanisme, Fintecna peut à nouveau se trouver amenée à injecter des fonds publics dans Italstrade à l'occasion de futures augmentations éventuelles de capital. Toutefois, ces augmentations de capital prévoiront, conformément aux dispositions du contrat, la participation conjointe de Fintecna et Astaldi, chacune proportionnellement à sa quote-part. La présence d'un actionnaire privé, en outre, garantit que chaque investissement éventuel dans Italstrade se fait sur la base du rendement attendu des fonds octroyés; au cas où les perspectives d'Italstrade seraient négatives, l'investisseur privé n'accordera pas de fonds supplémentaires, mais optera plutôt pour la liquidation de la société.

Il est possible, dès lors, qu'Italstrade reçoive des fonds publics supplémentaires par le biais de Fintecna;

[1] Voir chapitre III, point 6.
[2] Voir chapitre IV, point 3.

cependant, ces fonds seront considérés comme des investissements normaux de marché, dans la mesure où ils seront octroyés avec une participation importante (pratiquement égale) de l'opérateur privé: dès lors, lesdits fonds ne pourront être considérés comme des aides d'État au sens de l'article 92 du traité.

Pour les apports de capital, la Commission postule l'absence d'aides d'État dans les cas où les fonds publics sont injectés dans l'entreprise parallèlement à un investissement comparable d'actionnaires privés [1].

En l'espèce, Fintecna et Astaldi ne participeront à d'éventuelles augmentations de capital en faveur d'Italstrade qu'au prorata de leur quote-part respective dans la société. Dès lors, il est possible de présumer que l'éventuel octroi de fonds à Italstrade de la part de Fintecna se fera suivant des modalités acceptables pour un investisseur privé qui agit dans des conditions normales de marché.

Pour ce qui concerne les conditions du transfert par Fintecna des 51 % restants du capital à Astaldi, le contrat prévoit que Fintecna a le droit de céder ses 51 % à Astaldi au prix établi, du 1er janvier au 30 juin 1999, ou jusqu'à six mois après la libération d'IRI des garanties concernant le projet de train à grande vitesse.

Sur la base des informations fournies par le gouvernement italien, il apparaît évident que les deux parties n'ont pas l'obligation juridique de concrétiser la cession d'Italstrade. Fintecna a seulement le droit de céder le capital restant; ce n'est que si elle exerce ce droit que l'autre partie est obligée de conclure la cession. On peut toutefois imaginer que Fintecna n'ait pas intérêt à exercer ce droit: dans ce cas, la cession d'Italstrade n'étant pas parfaite, la condition prévue dans la décision ne serait pas respectée.

Toutefois, le gouvernement italien s'est engagé à ce que Fintecna cède les actions restantes d'Italstrade aux conditions prévues dans le contrat, notamment en ce qui concerne les délais pour l'exercice de l'option. Compte tenu de cet engagement, la participation restante détenue par Fintecna dans Italstrade peut être considérée comme temporaire et fonctionnelle pour la protection patrimoniale d'IRI par rapport aux garanties données dans le cadre des contrats pour le projet de train à grande vitesse concernant d'éventuelles non-exécutions de l'acquéreur.

Dès lors, bien que Fintecna possède toujours 51 % d'Italstrade, la condition énoncée à l'article 1er, paragraphe 3, de la décision est respectée. En effet, les retards de la vente sont dus à des circonstances extérieures à Fintecna (clause contractuelle relaive aux travaux du projet de train à grande vitesse); Fintecna a œuvré, dans la mesure de ses moyens, dans le but de privatiser Italstrade le plus rapidement possible. Comme il a été dit, cet objectif doit être considéré comme atteint en vertu des clauses prévues dans le contrat de vente ainsi que de l'engagement des autorités italiennes de mener à terme au plus vite la cession de la participation restante.

Pour ce qui est des clauses contractuelles relatives aux travaux du projet de train à grande vitesse, la Commission prend acte que des négociations sont en cours entre IRI et le donneur d'ordre TAV, destinées à supprimer la clause qui prévoit qu'IRI conserve la majorité absolue du capital d'Italstrade. La Commission considère que l'éventuelle conclusion positive de ces négociations pourrait accélérer le transfert, y compris formel, de la totalité du capital d'Italstrade à Astaldi.

iii) Interdiction d'utiliser les produits des cessions effectuées par Fintecna pour soutenir des entreprises en difficulté et iv) interdiction d'accorder de nouvelles aides lors des privatisations

Pour établir si Fintecna a respecté les conditions énoncées à l'article 1er, paragraphes 4 et 5, de la décision et plus particulièrement l'interdiction d'accorder des aides supplémentaires, il faut déterminer si les fonds octroyés à Italstrade après 1994 peuvent être considérés, au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, comme un investissement effectué dans la logique du marché ou s'ils constituent des aides d'État.

Afin de vérifier si les relations financières entre un État et les entreprises publiques comportent des aides au sens de l'article 92, la Commission analyse les flux financiers suivant le principe dit de l'investisseur en économie de marché. Dans le cas examiné, il faut vérifier si les fonds accordés à Italstrade constituent des ressources publiques et ensuite si ces ressources n'ont pas été accordées suivant le principe susdit.

Dans le cadre du plan Iritecna, Italstrade a été transférée à Fintecna, société contrôlée à 100 % par IRI qui, elle-même, est une société *holding* industrielle, appartenant à 100 % au ministère du Trésor italien. Le gouvernement italien nomme le conseil d'administration d'IRI qui, à son tour, nomme le conseil de Fintecna.

[1] Voir «Application des articles 92 et 93 du traité aux participations des autorités publiques dans les capitaux des entreprises», Bulletin CE 9-1984, point 3.2.

Suivant une jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés européennes (notamment l'arrêt du 21 mai 1991, affaire C-305/89, Italie contre Commission), afin d'établir si une aide peut être considérée comme aide d'État au sens de l'article 92 du traité, «il n'y a pas lieu de distinguer entre les cas où l'aide est accordée directement par l'État et ceux où l'aide est accordée par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne» [1]. Dès lors, bien que les fonds accordés à Italstrade ne proviennent pas directement de l'État, on peut conclure à leur nature publique.

À ce propos, il ne suffit pas d'affirmer, comme le fait le gouvernement italien dans ses observations que les interventions financières de Fintecna ont été effectuées avec des moyens issus de la gestion de l'entreprise et non obtenus de l'État. L'utilisation non rentable des flux de caisse de gestion, comme les injections dans Italstrade, réduit en effet le bénéfice de l'actionnaire de la société — IRI — et en fin de compte de l'État. Fintecna aurait pu investir ses fonds propres dans des actifs plus rémunérateurs, en assurant à IRI, et donc à l'État, un meilleur rendement de son propre investissement.

Dans la mesure où le rendement inférieur de l'investissement d'IRI dans Fintecna se traduit en fin de compte par une absence de bénéfice pour l'État, on peut affirmer que, même si les fonds accordés à Italstrade n'ont pas été directement fournis par l'État, ils constituent toutefois des resssources d'État. Dès lors, afin de déterminer s'ils relèvent de l'interdiction de l'article 92, paragraphe 1, il faut les analyser dans l'optique du respect du principe de l'investisseur en économie de marché [2].

Selon ledit principe, une transaction financière entre l'État et une entreprise publique comporte une aide quand elle n'aurait pas été effectuée par un investisseur privé opérant dans des conditions normales de marché. Plus précisément, on peut présumer l'existence d'aides d'État quand «la situation financière de l'entreprise et notamment la structure et le volume de l'endettement sont tels qu'il ne paraît pas justifié d'escompter un rendement normal (en dividendes ou en valeur) des capitaux investis dans un délai raisonnable» [3].

À ce propos, il convient d'évaluer la situation économique et financière d'Italstrade au cours de années précédant les augmentations de capital, situation reproduite dans le tableau 2:

Tableau 2

Résultats économiques et financiers d'Italstrade

(en milliards de lires italiennes)

	1993	1994	1995	1996
Chiffre d'affaires net	Chiffres non disponibles	245,1	197,3	238,9
Marge brute	Chiffres non disponibles	(37,5)	18,9 [2]	(2,0)
Bénéfice net (perte)	(183,0)	(19,3) [1]	(15,0) [2]	(96)
Actifs nets	Chiffres non disponibles	(30,0)	(15,0)	(32,0)

[1] Après annulation de créances à concurrence de 186 miilliards de lires italiennes de la part d'Iritecna.
[2] Après 45,8 milliards de lires italiennes de postes exceptionnels, dont 22 milliards relatifs à la vente d'actifs à des sociétés contrôlées et Iritecna.
Source: bilans Italstrade.

Les chiffres figurant ci-dessus montrent qu'Italstrade n'était pas une entreprise rentable au moment où Fintecna apportait les fonds. Fintecna a fourni de nouveaux fonds en 1996, et pourtant, sur la base des résultats économiques de la société, elle ne pouvait s'attendre raisonnablement à un rendement significatif de l'investissement.

Par ailleurs, il ne suffit pas d'invoquer le fait que les coûts de liquidation de la société auraient été supérieurs aux recapitalisations effectuées. En effet, devant la détérioration des perspectives du marché et l'impossibilité d'assainir, un actionnaire privé aurait mis l'entreprise en liquidation bien avant 1996 et même avant 1994, évitant ainsi des recapitalisations coûteuses et réduisant sensiblement les coûts de liquidation.

Sur la base de ces considérations, les ressources financières octroyées par Fintecna à Italstrade après 1994 constituent des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité. Dès lors, la condition énoncée à l'article 1er, paragraphe 5, de la décision n'a pas été respectée: outre la compatibilité des nouvelles aides, il conviendra donc de réexaminer également la compatibilité des aides obtenues par Italstrade et approuvées dans le cadre de la décision (450 milliards de lires italiennes).

Pour évaluer le respect de la décision, il ne suffit pas de démontrer que le montant total des aides approuvées ne sera pas dépassé. En effet, l'article 1er, paragraphe 5, de ladite décision prévoyait explicitement que les différentes privatisations ne devaient pas être financées par de nouvelles aides d'État. La raison de cette obligation était la nécessité de réduire au minimum les effets de distorsion des aides accordées et, dès

[1] Recueil 1991, p. I-1603, point 13 des motifs.
[2] Communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier (JO C 307 du 13.11.1993, p. 3), chapitre III.
[3] Ibid., point 16.

lors, la nécessité de consacrer toutes les ressources obtenues des cessions à la réduction des coûts de liquidation du groupe Iritecna/Fintecna.

En outre, compte tenu du fait que les entreprises plus attrayantes pour d'éventuels investisseurs privés avaient été transférées à Fintecna pour cession et, de façon limitée seulement, pour de nouvelles restructurations, la décision avait prévu l'interdiction d'accorder de nouvelles aides en faveur de ces entreprises.

En principe, les privatisations d'entreprises publiques peuvent donner lieu à des aides d'État soit en faveur de l'acquéreur — au cas où la vente ne s'effectue pas à la valeur du marché —, soit en faveur de l'entreprise cédée, lorsque le contrat de vente impose des conditions à l'acquéreur concernant le maintien d'actifs non rentables dont, autrement, un investisseur du marché se déferait.

Pour ce qui est de la vente d'Italstrade à un investisseur privé, il convient de remarquer que l'opération a été menée à bonne fin conformément aux règles communautaires pertinentes. Plus précisément, tant la procédure de 1994 — abandonnée ensuite — que celle de 1995 — qui s'est terminée par la cession de la société à Astaldi — ont été effectuées par vente publique. Au cours de la procédure, une vingtaine d'investisseurs ont manifesté un intérêt préliminaire pour la vente des entreprises de Fintecna dans le secteur des travaux publics. Parmi ceux-ci, treize ont confirmé leur intérêt par la suite et ont reçu le mémorandum d'information; ensuite, trois d'entre eux ont été retenus dans la «short list». Enfin, seule Astaldi a présenté un offre contraignante et a, dès lors, été admise en phase de *due diligence* (concertation).

La procédure suivie par Fintecna a mis tous les investisseurs potentiels sur un pied d'égalité pour participer à la vente et a permis de retenir la meilleure offre en fin de compte. Cela permet à la Commission de conclure que l'entreprise a été cédée au prix du marché et que, dès lors, aucune aide d'État n'a été accordée à Astaldi dans le cadre de l'achat d'Italstrade.

En outre, le contrat de vente ne prévoit aucune obligation particulière pour l'acquéreur concernant le maintien d'éventuels actifs déficitaires. Par conséquent, on ne constate aucune aide en faveur d'Italstrade dans le cadre des conditions de vente.

Étant établi que les aides accordées à Italstrade après 1994 constituent des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, et que, dès lors, même les aides reçues par la société avant 1994 et approuvées par la Commission dans la décision doivent être considérées, en principe, comme illégales, il faut analyser la possibilité que l'ensemble desdites aides soient compatibles avec le marché commun.

IV

Selon l'article 92, paragraphes 2 et 3, du traité, certaines aides sont ou peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun.

Vu la nature des mesures examinées, le paragraphe 2 et le paragraphe 3, points a) et b), de l'article 92 du traité ne peuvent pas être appliqués. Vu la diversité des activités et des implantations géographiques d'Italstrade et attendu que les mesures n'avaient pas de finalité régionale, seule peut être applicable la dérogation prévue à l'article 92, paragraphe 3, point c), concernant le développement de certaines activités économiques. Plus précisément, étant donné la nature même de l'aide en question, elle doit être considérée comme une aide destinée à la restructuration d'entreprises en difficulté.

En ce qui concerne ce type d'aide, la Commission a élaboré les lignes directrices communautaires pour les aides au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté («les lignes directrices communautaires») [1]. En pratique, pour que la Commission puisse approuver des mesures d'aide *ad hoc* pour une entreprise en difficulté, lesdites aides doivent respecter les conditions suivantes:

i) garantir le retour à la viabilité de l'entreprise à long terme;

ii) prévenir les distorsions de concurrence indues;

iii) être proportionnées aux coûts et avantages de la restructuration et dès lors, limitées au minimum indispensable;

iv) le plan de restructuration doit être complètement mis en œuvre;

v) la mise en œuvre du plan doit être suivie et contrôlée par la Commission.

Ce n'est que si toutes ces conditions sont respectées que la Commission peut considérer que les effets de l'aide ne sont pas contraires à l'intérêt de la Communauté et les autoriser en vertu de l'article 92, paragraphe 3, point c).

Pour ce qui est du point i), les autorités italiennes avaient déjà présenté, lors de la décision, un plan de restructuration destiné à garantir le retour à la viabilité d'Italstrade à partir de l'année 1995. Les aides accordées à Italstrade jusqu'en 1994 (450 milliards) avaient été considérées comme compatbiles en vertu, précisé-

[1] JO C 368 du 23.12.1994, p. 12.

ment, de ce plan de restructuration et sur la base des lignes directrices communautaires. Toutefois, Italstrade n'a pas réalisé les résultats économiques prévus et, de ce fait, elle a dû avoir recours à nouveau au soutien public (à concurrence d'environ 178 milliards).

Le plan de restructuration d'Italstrade, approuvé par la Commission à l'occasion de la décision, se basait sur des hypothèses prudentes d'évolution du carnet de commandes de la société. Au 31 décembre 1992, le carnet de commandes de la société équivalait à 2 377 milliards de lires italiennes, dont environ 558 concernaient des commandes pour le projet de train à grande vitesse. Sur la base du calendrier d'exécution des travaux, établi par le donneur d'ordre, il était raisonnable de prévoir une évolution du chiffre d'affaires et des résultats économiques d'Italstrade comme décrit dans le tableau 3.

Tableau 3

Prévisions des résultats économiques et financiers d'Italstrade

(en milliards de lires italiennes)

	1995	1996	1997
Chiffre d'affaires net	503	790	854
Marge brute	28	35	35
Résultat d'exploitation	12	16	15
Bénéfice net (perte)	24	26	27

Source: plan de restructuration Iritecna.

Toutefois, la crise du secteur de la construction en Italie était pire que les prévisions et les commandes déjà passées à l'époque concernant les travaux du projet de train à grande vitesse ont été retardées pour des raisons indépendantes de la volonté de la société. Dès lors, comme indiqué au tableau 1, le chiffre d'affaires réalisé par Italstrade a été nettement inférieur aux prévisions:

— en 1995, il était de 197 milliards, c'est-à-dire 39 % des prévisions,

— en 1996, il était de 239 milliards, soit 30 % des prévisions.

Dans les deux cas, comme en 1994, le chiffre d'affaires réalisé par Italstrade est inférieur d'environ 50 % à celui de 1992, exercice au cours duquel, par ailleurs, la crise du secteur d'activité d'Italstrade était déjà très grave. Il faut remarquer que la réduction du chiffre d'affaires d'Italstrade au cours de la période a été plus marquée que la baisse du marché dans son ensemble. Face à cette dégradation exogène des conditions du marché, Italstrade a réagi en mettant en œuvre des mesures de restructuration supplémentaires par rapport aux dispositions du plan.

Plus précisément, en 1996, la société a élaboré un nouveau plan de restructuration interne (tableau 4) en vue de retrouver un niveau stable de rentabilité des opérations. Le plan prévoyait, entre autres choses, une lente reprise de l'activité liée au projet de train à grande vitesse, mais se basait principalement sur de nouvelles mesures de compression des coûts structurels par rapport au plan approuvé dans le cadre de la décision.

Tableau 4

Plan industriel 1998-2000 d'Italstrade

(en milliards de lires italiennes)

	1998	1999	2000
Chiffre d'affaires net	370	400	453
Marge brute	21	28,5	31
Coûts structurels	(15)	(15)	(16)
Bénéfice net (perte)	6	7,5	9,5

Source: plan de restructuration Italstrade 1998-2000.

Les coûts structurels, en particulier, seront maintenus à un niveau inférieur de 25 % par rapport aux prévisions du plan, afin de garder une rentabilité suffisante malgré un chiffre d'affaires sensiblement inférieur aux prévisions de départ.

Italstrade enregistrera un bénéfice net égal à environ 2 % des produits au cours de cette période, malgré un niveau de production égal à moins de 50 % des prévisions du plan Iritecna pour 1996. C'est possible en comprimant les frais structurels par des réductions supplémentaires du personnel et la restructuration des processus d'exploitation.

Il est vrai, par ailleurs, que, en 1996, la société a quand même enregistré des pertes d'exploitation et au niveau du résultat net; toutefois, on constate dès 1996 une tendance positive de diminution des pertes d'exploitation, c'est-à-dire une amélioration endogène de la capacité concurrentielle de l'entreprise. En 1997, cette tendance a été confirmée tant par les résultats positifs qu'au niveau de la marge brute et du bénéfice net.

Grâce aux mesures de restructuration mises en œuvre par l'entreprise, surtout au cours de la période 1996/1997, en plus du plan approuvé par la Commission dans la décision, Italstrade sera en mesure d'atteindre un niveau de rentabilité suffisant malgré la détérioration imprévue des conditions du marché. Il faut remarquer du reste qu'elle atteint cette rentabilité à long terme grâce à la contribution décisive des mesures de rationalisation interne (réductions de capacité,

etc.), plutôt que grâce à des prévisions optimistes du marché.

Dès lors, la première des conditions nécessaires pour l'approbation des aides à la restructuration peut être considérée comme respectée.

À ce propos, la Commission remarque que l'entreprise a été transférée à un actionnaire privé et que l'État, par le biais des mécanismes contractuels prévus, ne supportera pas financièrement les futures pertes éventuelles d'Italstrade. En outre, la présence d'un actionnaire de contrôle privé [voir chapitre III, point ii)] donne de meilleures garanties concernant les perspectives de rentabilité d'Italstrade.

Pour ce qui est du point ii), les aides accordées à une entreprise ne doivent pas fausser indûment le jeu de la concurrence. En principe, chaque aide accordée par l'État à une entreprise fausse indûment le jeu de la libre concurrence, dans la mesure où elle met l'entreprise dans une situation économique privilégiée par rapport à ses concurrentes. Il est nécessaire, dès lors, d'équilibrer cet effet par des réductions de capacité de production, surtout dans des secteurs comme celui des travaux publics, où il existe une surcapacité manifeste.

En l'espèce, le plan de restructuration approuvé par la Commission dans la décision prévoyait déjà des réductions drastiques de la capacité de production. Dans le secteur de la construction, la capacité de production des entreprises est basée principalement sur les ressources humaines, tant en termes de capacité de projet qu'en main-d'œuvre d'exécution; la nette réduction de cette base, ainsi que la diminution considérable de la production, ont démontré clairement, à l'époque de la décision, la réduction significative de la part de marché de la société. Dès lors, la Commission avait estimé que les aides accordées à Italstrade jusqu'au 31 décembre 1994 répondaient aux exigences prévues pour les aides à la restructuration.

Étant donné qu'Italstrade a reçu de nouvelles aides, après la décision, il faut vérifier si ces nouvelles ressources n'ont aucun effet contraire à l'intérêt commun sur les échanges communautaires; ce serait le cas si la société avait pu utiliser ces ressources pour financer des pratiques commerciales lui permettant d'augmenter sa propre part du marché au détriment de concurrents qui n'ont pas bénéficié d'aides.

Toutefois, comme il a été dit, au cours de la période 1995-1997, Italstrade a réduit son personnel et donc sa capacité de production, dans une mesure supérieure à ce que prévoyait le plan.

Par ailleurs, la Commission avait estimé que l'évolution du chiffre d'affaires de la société, telle que prévue dans le plan de restructuration (voir tableau 3), n'aurait aucun effet contraire à l'intérêt commun sur les échanges. En fait, le chiffre d'affaires réalisé par Italstrade au cours de la période 1995-1997 a été égal à environ 30 % de ce que prévoyait le plan et le rythme d'acquisition des commandes a été nettement inférieur, comme l'indique le tableau 5.

Tableau 5

Évolution du chiffre d'affaires et du carnet de commandes d'Italstrade

(en milliards de lires italiennes)

	1993	1994	1995	1996	1997
Chiffre d'affaires net	660	245	197	239	370
Carnet de commandes	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
dont train à grande vitesse	558	530	480	380	n. d.

Source: bilans Italstrade.

Il ressort clairement des chiffres ci-dessus que les activités concurrentielles d'Italstrade sur les marchés mondiaux se sont progressivement réduites à la suite de la restructuration de la société. Le plan de restructuration approuvé dans la décision prévoyait un rythme d'acquisition des commandes très comparable au niveau du chiffre d'affaires pour chacune des années du plan. Ce niveau de production et d'acquisition a été considéré comme compatible avec le marché commun en fonction des efforts considérables de restructuration déjà entrepris par la société.

Indépendamment de la baisse d'environ 70 % du chiffre d'affaires par rapport au plan, Italstrade a réduit également son carnet de commandes de près de 40 % par rapport au 31 décembre 1993, limitant nettement plus que ne le requérait le plan Iritecna son activité concurrentielle propre sur les marchés de référence. Dès lors, sa position concurrentielle finale n'affectera pas les échanges de façon contraire à l'intérêt commun.

En ce qui concerne le point iii), pour que les aides d'État puissent être déclarées compatibles, il faut qu'elles soient limitées au strict nécessaire pour financer l'assainissement économique et qu'elles ne soient pas utilisées pour financer des pratiques concurrentielles agressives, sauf dans la mesure nécessaire au rétablissement de la rentabilité de l'entreprise.

Sur la base des chiffres fournis par le gouvernement italien, il est possible de vérifier que les fonds octroyés

par Fintecna à Italstrade ont été nécessaires pour apurer les pertes relatives, principalement, à des dépréciations d'actifs et aux coûts de réduction de la capacité de production (départs de personnel). Dans l'attente de la procédure de vente, Fintecna a financé des actions de restructuration complémentaires par rapport à ce que prévoyait le plan Iritecna, afin de faire face à la détérioration imprévue des perspectives du marché.

La Commission estime, dès lors, que les aides accordées n'ont pas apporté de liquidités supplémentaires à la société, sans aucun rapport avec le processus de restructuration, qui pourraient financer des pratiques commerciales agressives ou des investissements non nécessaires à la restructuration.

En outre, la Commission observe qu'Italstrade ne bénéficiera d'aucun crédit d'impôt relatif aux pertes couvertes par des fonds apportés par Fintecna.

Le bénéficiaire, enfin, contribuera de façon significative au financement de la restructuration, dans la mesure où les frais supplémentaires éventuels seront à charge des deux actionnaires proportionnellement aux parts respectives qu'ils détiennent dans la société, jusqu'au transfert définitif des 51 % restants.

Le gouvernement italien devra présenter une information régulière sur le déroulement de la procédure de privatisation et l'exécution du plan de restructuration prévu pour Italstrade,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides en faveur d'Italstrade SpA («Italstrade») sous forme d'apports de capital effectués dans les années 1995, 1996 et 1997, et dont le montant global atteint 178 milliards de lires italiennes (78 millions d'écus), ainsi que les aides accordées avant 1994 et précédemment approuvées par la Commission, pour un montant de 450 milliards de lires italliennes, constituent des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité et de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

Les aides sont conformes aux exigences prévues par les «lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté», du 27 juillet 1994. Elles sont, dès lors, exemptées de l'interdiction imposée par l'article 92, paragraphe 1, du traité et par l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, en vertu de l'article 92, paragraphe 3, point c), du traité et de l'article 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE, dans la mesure où elles sont compatibles avec le marché commun, sous réserve du respect de l'article 2.

Article 2

L'Italie cède la part restante des actions d'Italstrade détenues par Fintecna à l'actionnaire privé dans les délais et aux conditions prévus par le contrat de vente et en particulier dans le délai prévu pour l'exercice de l'option.

Article 3

Afin d'assurer sa pleine coopération au système de contrôle de la présente décision, l'Italie présente à la Commission des rapports semestriels sur l'évolution économique et financière d'Italstrade et communique, en temps utile, à la Commission les principaux actes relatifs à la cession de la part restante d'Italstrade détenue par Fintecna.

Le premier rapport présente les résultats économiques et financiers d'Italstrade au 30 juin 1998 et doit parvenir à la Commission pour le 31 décembre 1998.

Article 4

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 septembre 1998.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission