II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 16 de septiembre de 1998

sobre la autorización condicionada de la ayuda concedida por Italia a Italstrade SpA

[notificada con el número C(1998) 2859]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(1999/269/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones [1], de conformidad con los artículos citados,

Considerando lo siguiente:

I

Italstrade SpA (en lo sucesivo, «Italstrade») es una sociedad que desarrolla su actividad en el sector de la ingeniería y las obras públicas (carreteras, líneas ferroviarias, etc.); en sus orígenes, estaba controlada al 100 % por Iritecna SpA (en lo sucesivo, «Iritecna»), sociedad *holding* que pertenece íntegramente al IRI SpA (en lo sucesivo, «IRI»), organismo que, a su vez, está controlado al 100 % por el Miniterio del Tesoro italiano. En 1993, el IRI, dentro del proceso de reestructuración de su sector de ingeniería y obras públicas, emprendió las siguientes operaciones:

— liquidación de Iritecna, con un coste total de 4,490 billones de liras italianas (2 300 millones de ecus);

— creación de un nuevo *subholding*, Fintecna SpA (en lo sucesivo, «Fintecna»), con la misión de privatizar los activos rentables.

Como consecuencia de las pérdidas registradas durante el período 1992-1994, Italstrade fue, en un principio, transferida a Iritecna para su disolución. Posteriormente, a la vista, fundamentalmente, de la importante cartera de pedidos existente, derivada principalmente de la participación en los consorcios Iricav Uno y Due, adjudicatarios de los tramos Roma-Nápoles y Verona-Venecia del proyecto de tren de alta velocidad, se consideró que podía ser interesante para los inversores privados; por ello, la totalidad del capital de la sociedad se transfirió a Fintecna, con miras a privatizarla.

Durante el período 1991-1994, la sociedad había registrado pérdidas por un importe total de 267 000 millones de liras italianas (137 millones de ecus). El margen bruto de la sociedad, en lo que se refiere al volumen de negocios, pasó del 9 % en 1991 a un valor

[1] DO C 328 de 30.10.1997, p. 3.

negativo del 15 % en 1994. A lo largo de este período, Iritecna tuvo que intervenir en repetidas ocasiones para proporcionar ayuda (aumento de capital y cancelación de créditos) por un importe total superior a los 450 000 millones de liras italianas (231 millones de ecus).

Las medidas de reestructuración adoptadas (reducción de plantilla: de 1 447 a 866 empleados; desvalorización de los contratos en curso, etc.) y las perspectivas que abría la reanudación de las obras del proyecto de tren de alta velocidad hicieron que Fintecna considerara factible privatizar rápidamente la sociedad. En el plan de restructuración presentado a la Comisión se preveía explícitamente la posibilidad de situar en el mercado ya en 1995 las empresas del sector de obras públicas, y entre ellas Italstrade. De hecho, ya a finales de 1994 y con esa finalidad, se encargó a una empresa de consultoría que hiciera un estudio del mercado para buscar posibles compradores.

Por Decisión 95/524/CE de la Comisión [1] (en lo sucesivo, «la Decisión»), las ayudas otorgadas a Iritecna y Fintecna, dentro del proceso de liquidación de Iritecna, se declararon compatibles con el mercado común. La Decisión autorizaba también que Iritecna hiciera aportaciones de capital a Italstrade, por el total de las pérdidas por esta última hasta el 31 de diciembre de 1994 (450 000 millones de liras italianas, esto es, 231 millones de ecus).

El artículo 1 de la Decisión establecía que debía respetarse el plan de reestructuración aprobado por la Comisión y que, entre otras cosas, preveía la privatización de las sociedades controladas por Fintecna, como Italstrade, en un plazo de tiempo razonable y sin ayudas adicionales.

Sin embargo, con posterioridad a la aprobación de la Decisión, el Gobierno italiano informó a la Comisión de que se había suspendido el proceso de venta de la sociedad con el fin de analizar las consecuencias jurídicas de las garantías contractuales prestadas por el IRI en relación con los contratos para el tren de alta velocidad.

En noviembre de 1995, una vez finalizados esos trámites legales, el proceso de venta fue reconducido con el fin de ceder sólo una participación minoritaria en el capital, demorando la cesión de la totalidad del capital hasta el momento en que el IRI quedara liberado de las garantías relacionadas con las obras del tren de alta velocidad.

Entretanto, Italstrade seguía registrando fuertes pérdidas, que pasaron de 15 000 millones de liras italianas (8 millones de ecus) en 1995, después de contabilizar plusvalías superiores a los 16 000 millones, a 96 000 millones de liras italianas (49 millones de ecus) en 1996.

Para restablecer el capital social, erosionado como consecuencia de esas pérdidas, Fintecna se vio obligada a facilitar a Italstrade nuevos fondos, por un total de 126 000 millones de liras italianas (64 millones de ecus) durante el período 1996-1997.

A instancias de la Comisión, las autoridades italianas comunicaron, el 24 de junio de 1997, que se habían producido las citadas ayudas patrimoniales en favor de Italstrade, y, asimismo, la reanudación de las negociaciones para la venta de la sociedad. Con arreglo a las autoridades italianas, la concesión de fondos a Italstrade por Fintecna se consideraba un acto necesario en virtud del Código Civil, dirigido a evitar la liquidación de la empresa.

Finalmente, en marzo de 1997, Fintecna cedió el 49 % del capital de Italstrade a un inversor privado, Astaldi SpA (en lo sucesivo, «Astaldi»), previendo en el contrato de venta las siguientes cláusulas:

— concesión por Fintecna a Astaldi de una opción de compra sobre las restantes acciones, a un precio preestablecido y válida desde enero de 1999 y hasta que hayan transcurrido seis meses desde la expiración de las garantías del IRI para el proyecto de tren de alta velocidad o, si el IRI se liberara anticipadamente, hasta el 30 de junio de 1999;

— determinación del precio de venta basándose en una valoración global de Italstrade por un importe de 30 000 millones de liras italianas (15 millones de ecus);

— obligación de Fintecna de reconstituir el capital de Italstrade, en el momento de la cesión, por un importe de 30 000 millones de liras italianas.

Con el fin de dar cumplimiento a la citada cláusula sobre reconstitución del capital social, Fintecna procedió en agosto de 1997 a efectuar nuevas aportaciones de fondos a Italstrade, por un importe de 27 000 millones de liras italianas (14 millones de ecus).

La Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado en relación con las aportaciones de capital efectuadas durante el período 1995-1997, las insuficientes medidas de reestructuración adoptadas y el proyecto de privatización de la empresa, extremos todos ellos que no guardan coherencia con las condiciones impuestas en la Decisión. Por carta de 1 de agosto de 1997, la Comisión informó al Gobierno italiano de su decisión de incoar el procedimiento [2].

[1] DO L 300 de 13.12.1995, p. 23.

[2] Véase la nota 1.

El Gobierno italiano presentó oficialmente sus alegaciones por carta de 20 de octobre de 1997.

Ningún otro Estado miembro o tercer interesado han presentado observaciones a la Comisión dentro del plazo previsto. Mediante carta de 30 de enero de 1998, la Comisión pidió información adicional a las autoridades italianas. Esta información fue facilitada por carta de fecha 6 de marzo de 1998. Por último, el 5 de mayo, las autoridades italianas presentaron a la Comisión una copia del balance de la sociedad para 1997 y el plan de empresa de la misma para el período 1998-2000.

De la información facilitada por las autoridades italianas se deducía que, el 31 de diciembre de 1997, Fintecna había efectuado en Italstrade una nueva aportación de capital, por un importe de 52 000 millones de liras italianas, como compensación al adquirente por posteriores reducciones de valor de las actividades de Italstrade. Con esta operación, el total de los fondos otorgados por Fintecna a Italstrade después de 1994 ascendía a 178 000 millones de liras italianas (91 millones de ecus).

II

En las alegaciones formuladas a propósito de la incoación del procedimiento, el Gobierno italiano sostenía lo siguiente:

i) que la Decisión preveía la posibilidad de efectuar nuevas aportaciones de capital a Italstrade;

ii) que esas aportaciones de capital habían sido efectuadas por Fintecna con sus recursos propios y desde la óptica de un inversor privado y que, por tanto, no constituyen ayuda estatal; y

iii) que no se ha incumplido ninguna de las condiciones impuestas en la Decisión.

El Gobierno italiano alegaba, asimismo, que aun si las citadas aportaciones se consideran ayudas estatales, deberían, en cualquier caso, declararse compatibles con el mercado común, al amparo de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado.

En relación con lo especificado en el inciso i), el Gobierno italiano asegura que la Comisión ya estaba al corriente, en la época en que se aprobó la Decisión, de la necesidad de aportar nuevos fondos a la sociedad para poder privatizarla. Al mismo tiempo, según el Gobierno italiano, la Comisión había sido puntualmente informada de todas y cada una de las operaciones de recapitalización de Italstrade, así como de las sucesivas fases del proceso de venta de la sociedad.

El plan de reestructuración aprobado en la Decisión preveía que las empresas saneadas o saneables serían transferidas a Fintecna, para favorecer su privatización. Por consiguiente, en la Decisión se planteaba la necesidad de financiar algunas reestructuraciones, en especial en el sector de obras públicas, en el que opera Italstrade.

Además, tras aprobarse la Decisión, bien Fintecna, bien la empresa que la controla (IRI), habían tenido informada a la Comisión con regularidad del proceso de privatización. Más en concreto, en una reunión celebrada en Roma en junio de 1997, el IRI y Fintecna habían facilitado todos los datos necesarios para analizar los hechos a que se refiere el presente procedimiento, incoado en virtud del apartado 2 del artículo 93.

En lo que atañe al inciso ii), el Gobierno italiano señalaba que las aportaciones efectuadas por Fintecna en favor de Italstrade se financiaron con recursos generados por la propia empresa, sin contribución alguna del Estado. Por otra parte, Fintecna basó sus intervenciones en el denominado principio del inversor privado y, por tanto, no deben considerarse ayudas estatales.

De hecho, Fintecna había comparado los costes del proceso de liquidación de Italstrade con los costes de la recapitalización-privatización. Si el coste previsible de la liquidación excede del coste estimado de una supuesta recapitalización y cesión de la sociedad, no puede considerarse que exista ayuda estatal a efectos de lo previsto en el apartado 1 del artículo 92.

En concreto, los costes calculados por Fintecna para la liquidación de Italstrade suponían 535 o 1 500 millones de liras italianas, respectivamente, según se tratara de una liquidación administrada o litigiosa. Frente a estos costes, Fintecna habría juzgado más conveniente recapitalizar Italstrade, manteniéndola activa, a la espera de privatizarla. En este sentido, Fintecna se habría comportado como un inversor privado y, en consecuencia, los fondos otorgados a Italstrade no serían ayuda estatal.

En relación con el inciso iii), el Gobierno italiano afirma que cumplió todas las condiciones establecidas en la Decisión, en particular en lo que atañe al coste total de la reestructuración, los compromisos adquiridos sobre la reestructuración del grupo y la privatización de Italstrade.

Por lo que atañe al coste total del plan aprobado por la Comisión, el Gobierno italiano señala que en la Decisión se autorizaba un importe máximo de ayuda de 4,49 billones de liras italianas, 1,09 de los cuales

corresponderían a los fondos ya otorgados a sociedades controladas (entre ellas, Italstrade) durante el período 1991-1993 y 3,4 billones serían el coste estimado de la liquidación de Iritecna (que incluirían los 1,653 billones obtenidos de cesiones efectuadas por Fintecna).

En el momento actual, el Gobierno italiano prevé que el coste final será inferior al importe máximo antes mencionado, pese a que los ingresos procedentes de la venta de Italstrade han sido menores: por tanto, se cumple la Decisión.

Por cuanto se refiere a las medidas de reestructuración previstas en la Decisión, el Gobierno italiano manifiesta que las medidas adoptadas se han atenido, en realidad, al plan aprobado por la Comisión. En relación con la reducción de plantilla (y, en consecuencia, indirectamente, de la capacidad productiva), el Gobierno italiano destaca que los datos expresados por la Comisión en la decisión de incoación del procedimiento corresponden al personal asalariado «activo» contratado por tiempo indeterminado, mientras que los datos que figuran en la contabilidad incluyen también al personal contratado por tiempo determinado, más los trabajadores dependientes de la Cassa integrazione guadagni.

En relación con el deterioro de los resultados económicos de Italstrade frente a lo previsto en el plan (beneficios netos iguales a 24 000 millones de liras italianas en 1995 y 26 000 millones en 1996), el Gobierno sostiene que ello se debe al deterioro de las condiciones del mercado y no a la falta de reestructuración de la empresa.

El Gobierno italiano afirma que los resultados obtenidos por Italstrade en el bienio 1995-1996 no admiten comparación directa con el plan de reestructuración aprobado por la Comisión en la Decisión. Con arreglo al Gobierno italiano, al no haberse materializado las previsiones de ventas previstas en el plan, el margen bruto se redujo en 170 000 millones de liras italianas en el citado bienio. Si a tales efectos negativos se añaden algunas partidas extraordinarias, por un importe de 99 000 millones, que no cabía prever en el momento de la elaboración del plan, queda demostrado que las medidas de reestructuración previstas se han aplicado sobradamente.

En referencia a la obligación de privatizar prevista en la Decisión, el Gobierno italiano señala lo siguiente:

— la citada obligación está aún siendo estudiada por el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas;

— abstración hecha de esa circunstancia, Fintecna ha cumplido tal requisito, al haber cedido Italstrade en el «plazo razonable» que prevé la Decisión.

En la decisión de incoación del procedimiento, la Comisión afirma que, de acuerdo con la información disponible en ese momento, la venta de Italstrade no puede considerarse una verdadera privatización, puesto que Fintecna ha cedido sólo el 49 % de sus acciones, conservando el 51 %.

En ese sentido, el Gobierno italiano opina que la privatización de Italstrade debe considerarse real y definitiva. La cesión del 49 % está vinculada a cláusulas contractuales específicas en virtud de las cuales la cesión del restante 51 % debe considerarse inevitable. Si se ha optado por efectuar la cesión en dos partes, ello se debe, según el Gobierno italiano, a una cláusula contractual existente en el acuerdo entre la sociedad TAV SpA (en lo sucesivo, «TAV») y el consorcio Iricav, del que forma parte Italstrade. El citado consorcio es adjudicatario de los contratos (cuyo comitente es TAV) para la realización del tramo Roma-Nápoles del tren de alta velocidad. Debido a esa cláusula, el IRI está obligado a conservar la «participación mayoritaria») en el consorcio adjudicatario hasta que concluyan las obras.

El Gobierno italiano afirma que la citada cláusula puede ser eliminada por acuerdo entre el consorcio Iricav y el comitente (TAV). En ese supuesto, el contrato de cesión de Italstrade ya prevé la posibilidad de que Fintecna ceda la parte restante del capital.

Con el fin de demostrar que la cesión de Italstrade debe considerarse definitiva, el Gobierno italiano alega otros dos factores:

— el hecho de que la autoridad garante de la competencia y del mercado haya comprobado, en el curso de sus averiguaciones, que, pese a que la cesión haya afectado sólo al 49 % del capital, ha supuesto la inmediata transferencia de la responsabilidad de gestión al adquirente;

— el hecho de que la sociedad que certifica las cuentas de Fintecna, en virtud del criterio del control efectivo, excluirá los resultados registrados por la sociedad en 1997 de la cuentas consolidadas de Fintecna.

La Decisión, además, establecía que la privatización de Italstrade continuara sin más ayudas. A este respecto, el Gobierno italiano sostiene que las ayudas financieras otorgadas por Fintecna a Italstrade con posteriori-

dad a 1994, por un importe aproximado de 178 000 liras italianas (cerca de 91 millones de ecus), no deben considerarse ayudas estatales a efectos de lo dispuesto en el artículo 92, por las razones ya expuestas en el inciso ii). En cualquier caso, el Gobierno italiano cree que la posible ayuda debería considerarse compatible con el mercado común, por las siguientes razones:

— los fondos se otorgaron en el marco de un plan de reestructuración orientado al restablecimiento de la rentabilidad de la empresa, como se aprecia por su privatización;

— dichos fondos se han limitado a lo estrictamente necesario para garantizar que la sociedad vuelva a ajustarse a las condiciones de mercado.

III

Por cuanto antecede, es necesario, en primer lugar, determinar si las medidas señaladas incumplen o no las condiciones previstas en la Decisión. En caso afirmativo, habría que replantearse la compatibilidad de las ayudas otorgadas a Italstrade hasta 1994 y autorizadas en la citada Decisión. Por otro lado, para examinar si se cumplen las condiciones establecidas en los apartados 4 y 5 del artículo 1, es preciso determinar si los fondos concedidos a Italstrade después de 1994 constituyen ayuda estatal a efectos de lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado y, en su caso, si el conjunto de las medidas de ayuda en favor de Italstrade son compatibles con el mercado común.

Como ya se ha mencionado, en la Decisión se declaraban las ayudas otorgadas a Italstrade hasta 1994 (450 000 millones de liras italianas, esto es, 231 millones de ecus) compatibles con el mercado común, siempre y cuando se cumpliera una serie de condiciones, entre las que cabe señalar las siguientes:

i) la obligación de que Italstrade aplicara las medidas previstas en el plan de reestructuración aprobado por la Comisión;

ii) el compromiso de privatizar Fintecna y las empresas controladas por ella, como Italstrade, con arreglo al calendario presentado a la Comisión y, por tanto, dentro de un plazo razonable;

iii) la prohibición de utilizar los ingresos procedentes de las cesiones efectuadas por Fintecna para apoyar empresas en dificultades aún no cedidas;

iv) la prohibición de conceder nuevas ayudas con ocasión de privatizaciones;

i) Obligación de aplicar las medidas previstas en el plan de reestructuración

En la decisión de incoación del procedimiento, la Comisión sostiene que no se ha completado el saneamiento económico de Italstrade previsto en el plan de reestructuración. En particular, se destaca lo siguiente:

— el número de trabajadores con contratos indefinidos era, en 1994, de 866 (que en 1995 se redujeron a 793), esto es, un número superior al del total del sector de obras públicas previsto en el plan de reestructuración;

— ese aumento del personal coincidió con una situación económica claramente negativa, con pérdidas por un importe de 15 000 millones de liras italianas en 1995 y de 96 000 millones en 1996.

El Gobierno italiano, en sus alegaciones, afirma que los datos utilizados por la Comisión incluyen también trabajadores en nómina pero que, en realidad, están inactivos (por ejemplo, los que dependen de la Cassa integrazione guadagni). Según el Gobierno italiano, una comparación homogénea habría llevado a las siguientes conclusiones:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personal previsto en el plan de reestructuración (media)	1 003	759	550	…	609
Personal a finales de año, según datos del libro de registro	854	645	680	642	543

Nota: Datos correspondientes al total del sector de obras públicas (Condotte e Italstrade).

A juicio del Gobierno italiano, los datos acabados de reseñar demuestran que se ha conseguido el objetivo de eficiencia fijado en el plan.

Sin embargo, para realizar una comparación correcta de los datos, es necesario comparar el número medio anual de empleados (calculado como la media aritmética de las cifras de finales de ejercicio de dos años consecutivos):

	1993	1994	1995	1996	1997
Personal medio anual (estimación de la Comisión)	no disponible	750	663	661	592

Como puede apreciarse fácilmente, sólo en 1994 la cifra media efectiva está dentro de lo previsto en el plan de reestructuración; posteriormente, tanto en 1995 como en 1996, la cifra es significativamente superior a lo previsto en el propio plan.

Al mismo tiempo, y en parte por esa causa, Italstrade obtenía resultados económicos muy negativos, contrariamente a lo previsto en el plan de reestructuración. Frente al beneficio neto de 24 000 y 26 000 millones de liras italianas, previsto en el plan de reestructuración para los años 1995 y 1996, respectivamente, en esos dos años Italstrade registró pérdidas por un importe de 15 000 y 96 000 millones de liras italianas. Únicamente en 1997 obtuvo beneficios por un importe de 2 000 millones de liras italianas, si bien gracias a ingresos extraordinarios (en su mayor parte fondos otorgados por Fintecna) por valor de 66 000 millones.

En ese sentido, no basta con afirmar, como hace el Gobierno italiano, que el deterioro se debió a la imprevisible evolución desfavorable del mercado. De hecho, el plan preveía que, gracias a las medidas de reestructuración interna, Italstrade podría obtener un margen bruto de beneficios, antes de contabilizar los costes de organización, igual al 7 % del volumen de negocios, ya a partir de 1995. Ese margen habría permitido, en teoría, realizar un beneficio neto de aproximadamente 12 000 millones de liras italianas en 1995 y 13 000 millones en 1996, pese a la disminución de las ganancias.

Gracias a un margen empresarial del 7 %, la Comisión consideraba que, incluso en hipótesis más pesimistas sobre las condiciones del mercado —que se materializaron—, la sociedad podría mantener un notable equilibrio económico, sin necesitar nuevas aportaciones de capital. En la realidad, Italstrade registró en 1995 y 1996 incluso un margen empresarial negativo, con una pérdida neta, en 1996, superior al patrimonio social.

No obstante, es preciso señalar que el período 1995-1997 fue uno de los más difíciles para el sector de obras públicas en Italia (durante el cual Italstrade obtuvo más del 60 % de su cartera de contratos), con una importante reducción del valor de los contratos adjudicados (sobre todo por el sector público) y una considerable erosión de los márgenes de beneficios. Para hacer frente a esa coyuntura negativa, la sociedad ha adoptado medidas de reestructuración más drásticas de lo previsto en el plan de reestructuración, reduciendo sus gastos de explotación y racionalizando, posteriormente, su estructura organizativa.

En particular, Italstrade ha reducido sus costes de organización más severamente de lo previsto en el plan de reestructuración aprobado por la Comisión. Tal y como se refleja en el cuadro 1, ante el deterioro del margen bruto en 1995 y 1996, Italstrade ha reducido los costes de organización de los 15 000 millones de liras italianas registrados en 1995 (– 6 % con respecto al plan) a 13 000 millones en 1997 (– 35 % con respecto al plan).

Las citadas medidas de reestructuración han permitido a Italstrade conseguir un margen bruto de cerca del 6 % del volumen de negocios, pese a que los ingresos se han mantenido un 70 % por debajo de lo previsto en el plan. Por otro lado, han permitido a Italstrade obtener un beneficio neto, aunque pequeño, por primera vez en mucho tiempo.

Cuadro 1

Resultados económico-financieros de Italstrade

(en miles de millones de liras italianas)

	1995 plan	1995 real	1996 plan	1996 real	1997 plan	1997 real
Volumen de negocios neto	503	197	790	239	854	330
Margen bruto	28	(10)	35	(2)	35	18
Costes de organización	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Beneficio neto (pérdidas)	24	(15)	26	(96)	27	2

Fuente: Balances Italstrade 1995, 1996 y 1997 reclasificados en la Nota del IRI de 19 de enero de 1998.

Por otro lado, la mayor parte de las pérdidas netas registradas por la sociedad en ese período se deben a la desvalorización de las actividades como consecuencia de la disminución de los márgenes realizables por obras ya en curso o contratos ya obtenidos.

Asimismo, cabe señalar que, más adelante, se reforzarán las medidas de racionalización, según lo previsto en el plan presentado a las Comisión, con especial atención a los costes de la organización central.

Por todo lo dicho, puede considerarse cumplida la condición establecida en el apartado 2 del artículo 1 de la Decisión, en atención, además, a las medidas adoptadas por la sociedad para hacer frente a una situación de mercado peor de la prevista en el plan de reestructuración.

ii) El compromiso de privatizar Fintecna y las empresas controladas por ella, como Italstrade, con arreglo al calendrio presentado a la Comisión y, por tanto, dentro de un plazo razonable

La Decisión se tomó a la vista, entre otras cosas, del compromiso del Gobierno italiano de privatizar rápidamente Italstrade, con arreglo a lo previsto en el plan de reestructuración; basándose en la información presentada, en la Decisión se consideraba que la privatización podía efectuarse en un plazo especialmente rápido [1]. La rápida cesión de Italstrade era uno de los principales factores tenidos en cuenta por la Comisión a la hora de evaluar la compatibilidad de las ayudas otorgadas a Iritecna, habida cuenta, entre otras cosas, de las numerosas ayudas de las que hasta entonces se había beneficiado el sector de obras públicas de la sociedad.

La Comisión reconocía que, en el momento de adoptar la Decisión, en ese sector aún estaban en marcha procesos de reestructuración; no obstante, por cuanto figuraba en el plan de Iritecna, en su Decisión llegaba a la conclusión de que el citado plan debía «completarse en el curso de 1995» [2], con el fin de poder efectuar la cesión de las empresas. Por esta razón, los apartados 3 y 5 del artículo 1 de la Decisión establecían la obligación de privatizar las sociedades controladas por Fintecna con arreglo al calendario presentado a la Comisión, esto es, en un plazo de tiempo razonable y sin nuevas ayudas estatales.

Sin embargo, como ya, se ha señalado, los procesos de cesión fueron suspendidos poco después de adoptarse la Decisión y no se reanudaron hasta noviembre de 1995. El Gobierno italiano alega que ello se debió a la necesidad de analizar las implicaciones legales de las garantías contractuales aportadas por el IRI en relación con los contratos para el tren de alta velocidad.

El contrato de cesión del 49 % del capital de Italstrade propiedad de Fintecna a la sociedad Astaldi no se firmó hasta marzo de 1997. En el momento de incoar el procedimiento, la Comisión no disponía de información suficiente para decidir si la cesión podía considerarse «real» e irreversible, según lo exigido en la Decisión. En concreto, la Comisión ha expresado dudas en relación con lo siguiente:

— transferencia de las competencias de gestión (designación de los administradores) de Fintecna al adquirente;

— consecuencias económicas de posibles nuevas pérdidas de Italstrade para Fintecna;

— condiciones para la cesión del restante 51 % del capital;

— posibilidad de que las garantías del IRI sobre los contratos del tren de alta velocidad sean ejecutadas.

En su respuesta, el Gobierno italiano aporta información suficiente para eliminar las dudas expresadas por la Comisión.

Por lo que se refiere a las competencias de gestión, se comprueba que la responsabilidad de la designación del administrador delegado, al que corresponde la responsabilidad de la gestión de la sociedad, previa autorización del consejo de administración, se asigna al adquirente. Sólo se ponen límites a sus competencias en relación con posibles actos que puedan perjudicar a Fintecna o el IRI en lo que respecta a los contratos para el tren de alta velocidad. Por su parte, el consejo de administración se compone de siete miembros, tres (entre ellos el administrador delegado) designados por Astaldi, tres designados por Fintecna y el presidente de Astaldi, con el acuerdo previo de Fintecna.

De acuerdo con estos datos, puede afirmarse que el adquirente sustituye por completo a Italstrade en las competencias de gestión.

En cuanto a los posibles gastos que para Fintecna puedan tener posibles futuras pérdidas de Italstrade, el contrato prevé que los accionistas coadyuvarán a cubrir las posibles necesidades económicas de Italstrade en proporción a la cuota de capital social que posean, hasta que se ceda la participación aún en poder de Fintecna. A partir de ese momento, lógicamente, la responsabilidad patrimonial de los resultados de Italstrade corresponderá por completo a Astaldi.

Con arreglo a este mecanismo, es posible que Fintecna tenga que aportar nuevamente fondos a Italstrade en el supuesto de que se produzcan nuevos aumentos de capital. Sin embargo, en esos aumentos de capital se preverá, según lo establecido en el contrato, la participación conjunta de Fintecna y Astaldi, cada una de ellas en proporción a su participación. Por otra parte, la presencia de un accionista privado garantiza que cualquier posible inversión en Italstrade se efectúe atendiendo a la rentabilidad que quepa esperar de los fondos concedidos; si las perspectivas de Italstrade fueran negativas, el inversor privado no otorgará nuevos fondos, sino que optará por la liquidación de la sociedad.

Así pues, es posible que Italstrade reciba nuevamente fondos públicos a través de Fintecna; no obstante, esos

[1] Véase el punto 6 de la sección III.
[2] Véase el punto 3 de la sección IV.

fondos se considerarán inversiones normales de mercado, pues en ellos participará significativamente (casi paritariamente) el operador privado: por tanto, los citados fondos no podrán considerarse ayudas estatales a efectos de lo previsto en el artículo 92 del Tratado.

Cuando se producen aportaciones de capital, la Comisión asume que no existe ayuda estatal en los casos en que los fondos públicos se inyectan en la empresa en la misma proporción que lo haría un accionista privado [1].

En el caso analizado, Fintecna y Astaldi participarán en posibles aumentos de capital en Italstrade exclusivamente en proporción a sus respectivas cuotas de capital de la sociedad. En este supuesto, cabe suponer que la posible concesión de fondos a Italstrade por parte de Fintecna se producirá de forma aceptable para un inversor privado que actúe en condiciones normales de mercado.

Por lo que atañe a la cesión a Astaldi del restante 51 % de capital propiedad de Fintecna, el contrato prevé el derecho de esta última a ceder su participación del 51 % a Astaldi, al precio preestablecido, a partir del 1 de enero y hasta el 30 de junio de 1999, esto es, en el plazo de seis meses a contar desde que el IRI quede liberado de las garantías otorgadas en relación con el tren de alta velocidad.

Con arreglo a la información aportada por el Gobierno italiano, es evidente que ninguna de las dos partes está legalmente obligada a completar la cesión de Italstrade. Fintecna tiene sólo el derecho de ceder el capital restante; sólo si ella ejerce ese derecho estará obligada la otra parte a culminar la cesión. Cabe, por otra parte, imaginar que Fintecna no juzgue conveniente ejercer ese derecho: en tal caso, la cesión de Italstrade no sería plena y no se habría cumplido la condición establecida en la Decisión.

Ahora bien, el Gobierno italiano se ha comprometido a que Fintecna ceda las acciones restantes de Italstrade en las condiciones previstas en el contrato, en especial en lo que se refiere a los plazos previstos para el ejercicio de la opción. A la vista de ese compromiso, puede considerarse que la actual participación de Fintecna en Italstrade es sólo temporal y dirigida a salvaguardar el patrimonio del IRI, en lo que se refiere a las garantías prestadas en los contratos para el tren de alta velocidad, frente a posibles incumplimientos del adquirente.

[1] Véase la «Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado a la participación de las autoridades públicas en el capital de las empresas», Boletín CE 9-1984, punto 3.2.

En consecuencia, aunque Fintecna posee todavía el 51 % de Italstrade, se cumple la condición prevista en el apartado 3 del artículo 1. La demora en la realización de la venta se ha debido a circunstancias externas a Fintecna (la cláusula contractual sobre los contratos para el tren de alta velocidad); Fintecna ha actuado, dentro de sus posibilidades de control de la situación, con el objetivo de privatizar Italstrade lo más rápidamente posible. Ese objetivo, como ya se ha dicho, ha de considerarse alcanzado, en virtud de las cláusulas previstas en el contrato de venta y del compromiso de las autoridades italianas de completar lo antes posible la cesión de la restante participación.

En relación con las cláusulas contractuales sobre los contratos para el tren de alta velocidad, la Comisión comprueba que existen negociaciones entre el IRI y el comitente TAV dirigidas a eliminar la cláusula que prevé que el IRI posea la mayoría absoluta del capital de Italstrade. La Comisión considera que, si tales negociaciones concluyen favorablemente, ello podría acelerar la cesión, incluso formal, de la totalidad del capital de Italstrade a Astaldi.

iii) Prohibición de utilizar los ingresos procedentes de las cesiones efectuadas por Fintecna para apoyar empresas en dificultades y iv) prohibición de conceder nuevas ayudas con ocasión de privatizaciones

Para determinar si Fintecna ha cumplido las condiciones establecidas en los apartados 4 y 5 del artículo 1 de la Decisión y, en particular, la prohibición de conceder nuevas ayudas, es preciso averiguar si los fondos otorgados a Italstrade después de 1994 pueden considerarse, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado, una inversión realizada en condiciones de mercado o constituyen una ayuda estatal.

Con el fin de decidir si las relaciones financieras entre un Estado y las empresas públicas dan lugar a ayudas, a efectos de los dispuesto en el artículo 92, la Comisión analiza los flujos financieros con arreglo al denominado principio del inversor en una economía de mercado. En el caso analizado, es preciso determinar si los fondos otorgados a Italstrade son recursos públicos y, en su caso, si se han concedido o no aplicando el citado principio.

Ilstrade, dentro del plan trazado para Iritecna, fue transferida a Fintecna, sociedad controlada al 100 % por el IRI que, a su vez, es un *holding* industrial propiedad al 100 % del Ministerio del Tesoro italiano. El Gobierno italiano nombra al consejo de administración del IRI que, a su vez, nombra al consejo de Fintecna.

Con arreglo a la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (en particular, la sentencia de 21 de marzo de 1991, en el asunto C-305-89: Italia contra Comisión), para decidir si una ayuda puede calificarse de ayuda estatal, a efectos de lo establecido en el artículo 92 del Tratado, «no cabe distinguir entre aquellos casos en los que el Estado concede directamente la ayuda y aquellos otros en los que la ayuda la conceden organismos públicos o privados que el Estado instituye o designa para gestionar la ayuda» [1]. Así pues, aunque los fondos otorgados a Italstrade no procedan directamente del Estado, cabe deducir su naturaleza pública.

En este sentido, no basta con afirmar, como hace el Gobierno italiano en sus alegaciones, que las ayudas otorgadas por Fintecna han sido efectuadas con recursos generados por la gestión de la empresa y no proceden del Estado. Un uso no rentable de los flujos de caja, como el efectuado en Italstrade, reduce el beneficio del accionista de la sociedad —el IRI— y, en última instancia, del Estado. Fintecna habría podido emplear esos fondos en actividades más remunerativas, de modo que el IRI y, por ende, el Estado, obtuviera de la inversión una rentabilidad económica mayor.

Dado que un menor rendimiento de la inversión del IRI en Fintecna se traduce, en última instancia, en una pérdida de beneficios para el Estado, es posible afirmar que, aunque los fondos concedidos a Italstrade no hayan sido aportados directamente por aquél, constituyen, sin embargo, recursos estatales. Por tanto, para determinar si están afectados por la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 92, deben analizarse bajo el prisma de la aplicación del principio del inversor en una economía de mercado [2].

Con arreglo a dicho principio, una operación financiera entre el Estado y una empresa pública comporta ayuda si un inversor privado, que opere en condiciones normales de mercado, no la hubiera realizado. En especial, cabe presumir que existe ayuda estatal «si la situación financiera de la empresa, y particularmente la estructura y el volumen de sus deudas, es tal que no cabe esperar obtener dentro de un período razonable de tiempo un rendimiento normal (en dividendos o en ganancias de capital) del capital invertido» [3].

A este respecto, es necesario evaluar la situación económico-financiera de Italstrade en los años previos al aumento de capital, que se refleja en el cuadro 2:

Cuadro 2

Resultados económico-financieros de Italstrade

(en miles de millones de liras italianas)

	1993	1994	1995	1996
Volumen de negocios neto	no disponible	245,1	197,3	238,9
Margen bruto	no disponible	(37,5)	18,9 [2]	(2,0)
Beneficio neto (pérdidas)	(183,0)	(19,3) [1]	(15,0) [2]	(96)
Patrimonio neto	no disponible	30,0	15,0	32,0

[1] Contabilizados 186 000 millones de liras italianas de créditos cancelados por Iritecna.
[2] Contabilizados 45 800 millones de liras italianas de partidas extraordinarias, 22 000 de los cuales corresponden a la venta de activos a sociedades controladas y a Iritecna.
Fuente: Balance Italstrade.

Los precedentes datos demuestran que Italstrade no era una empresa rentable en el momento en que Fintecna aportó los fondos. Fintecna aportó nuevos fondos en 1996, pese a que, a juzgar por los resultados económicos de la sociedad, no cabía razonablemente esperar de la inversión un rendimiento económico significativo.

Por otro lado, no basta con invocar la circunstancia de que los gastos de liquidación de la sociedad habrían sido superiores al importe de las recapitalizaciones efectuadas. Un accionista privado, ante el deterioro de las perspectivas del mercado y la imposibilidad de sanear, habría puesto en liquidación la empresa mucho antes de 1996 e incluso antes de 1994, evitando así costosas recapitalizaciones y reduciendo notablemente los gastos de la propia liquidación.

En atención a cuanto antecede, los recursos financieros concedidos por Fintecna a Italstrade después de 1994 constituyen ayudas estatales, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Por consiguiente, no se ha cumplido la condición prevista en el apartado 5 del artículo 1 de la Decisión, por lo que es preciso examinar, además de la compatibilidad de las nuevas ayudas, la compatibilidad de las ayudas obtenidas por Italstrade y aprobadas en la Decisión (450 000 millones de liras italianas).

Para evaluar el cumplimiento de la Decisión, no es suficiente que el importe total de las ayudas aprobadas no vaya a ser superado. El apartado 5 del artículo 1 de la Decisión preveía explícitamente que las privatizaciones no debían financiarse con ayudas adicionales del Estado. Esa obligación venía motivada por la necesidad de reducir al mínimo los efectos distorsionadores de las ayudas concedidas y, por tanto, de asignar todos

[1] Rec. 1991, p. I-1603, apartado 13.
[2] Comunicación de la Comisión a los Estados miembros sobre la aplicación, a las empresas públicas del sector manufacturero, de los artículos 92 y 93 del Tratado y del artículo 5 de la Directiva 80/273/CEE (DO C 307 de 13.11.1993, p. 3), secc. III.
[3] Ibid., punto 16.

los recursos obtenidos de las cesiones a la reducción de los costes de liquidación del grupo Iritecna/Fintecna.

Por otra parte, habida cuenta de que las empresas más atractivas para posibles inversores privados habían sido transferidas a Fintecna para su cesión y, sólo de forma limitada, para una posterior reestructuración, la Decisión habían previsto específicamente la prohibición de conceder nuevas ayudas a esas empresas.

En principio, las privatizaciones de empresas públicas pueden dar lugar a ayudas estatales, bien en favor del adquirente —si la venta no se efectúa en condiciones de mercado—, bien de la empresa cedida, si el contrato de venta impone al adquirente condiciones en relación con la continuación de actividades no rentables que, de no ser por ello, un inversor de mercado habría eliminado.

En lo que atañe a la venta de Italstrade a un inversor privado, cabe señalar que la operación se llevó a cabo de conformidad con las pertinentes normas comunitarias. Más en concreto, tanto el procedimiento de 1994 —posteriormente interrumpido— como el de 1995 —que concluyó con la cesión de la sociedad a Astaldi— tuvieron lugar mediante subasta pública. En el curso del procedimiento, unos 20 inversores mostraron inicialmente interés en la venta de la empresa de Fintecna en el sector de las obras públicas. De ellos, 13 confirmaron después estar interesados para conformar la «lista restringida». Por último, sólo Astaldi presentó una oferta vinculante y fue admitida, por tanto, a la fase de debida diligencia.

El procedimiento seguido por Fintecna ha garantizado que todos los inversores potenciales estuvieran en condiciones de igualdad para participar en la venta, y que se seleccionara finalmente la mejor oferta. Esto permite a la Comisión considerar que la empresa se cedió a precio de mercado y que, por tanto, Astaldi no recibió ninguna ayuda en relación con la adquisición de Italstrade.

Además, el contrato de venta no impone obligaciones específicas al adquirente en cuanto al mantenimiento de actividades que registraran pérdidas. Por tanto, no se considera que las condiciones de venta comporten ayuda alguna en favor de Italstrade.

Una vez llegado a la conclusión de que las ayudas otorgadas a Italstrade con posterioridad a 1994 constituyen ayudas estatales, a efectos de lo previsto en el apartado 1 del artículo 92, y que, en consecuencia, también las ayudas recibidas por la sociedad antes de 1994 y aprobadas por la Comisión en la Decisión deben, en principio, considerarse ilegales, procede analizar la posibilidad de que el conjunto de esas ayudas sea compatible con el mercado común.

IV

En virtud de los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado, algunas ayudas son o pueden considerarse compatibles con el mercado común.

Dada la naturaleza de las ayudas examinadas, el apartado 2 y las letras a) y b) del apartado 3 no son de aplicación. Habida cuenta de la variedad de las actividades de Italstrade y de su dispersión geográfica, y considerando que las medidas carecen de finalidad regional, sólo puede aplicarse la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 92, en la medida en que está relacionada con el desarrollo de actividades económicas específicas. En particular, habida cuenta de su naturaleza, la ayuda examinada debe considerarse destinada a la reestructuración de empresas en crisis.

En relación con ese tipo de ayuda, la Comisión ha elaborado las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (en lo sucesivo, «las directrices comunitarias)» [1]. En la práctica, para que la Comisión pueda aprobar medidas de ayuda específicas en favor de una empresa en crisis, es necesario que dichas ayudas cumplan las siguientes condiciones:

i) garantizar la recuperación de la rentabilidad a largo plazo de la empresa;

ii) evitar un falseamiento indebido de la competencia;

iii) ser proporcionales a los costes y benficios de la reestructuración y, por lo tanto, reducirse al mínimo indispensable;

iv) plena ejecución del plan de reestructuración;

v) seguimiento y control por parte de la Comisión de la ejecución del plan.

La Comisión sólo podrá considerar que los efectos de la ayuda no son contrarios al interés de la Comunidad y proceder a su autorización con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 en caso de que se cumplan todas las condiciones mencionadas.

Por lo que respecta al inciso i), con ocasión de la Decisión, las autoridades italianas habían presentado ya un plan de reestructuración destinado a lograr la recuperación de la rentabilidad de Italstrade a partir del año 1995. Las ayudas concedidas a Italstrade hasta 1994 (450 000 millones de liras italianas) se consideraron compatibles gracias precisamente a la presentación de dicho plan y basándose en las directrices comunitarias.

[1] DO C 368 de 23.12.1994, p. 12.

Sin embargo, Italstrade no logró alcanzar los resultados económicos previstos y, por consiguiente, tuvo que recurrir de nuevo a la financiación pública (como ya se ha dicho por un importe de unos 178 000 millones de liras italianas).

El plan de reestructuración de Italstrade aprobado por la Comisión en el marco de la Decisión se basaba en unas previsiones prudentes de evolución de la cartera de pedidos de la empresa. A 31 de diciembre de 1992, dicha cartera equivalía a 2,377 billones de liras italianas de los cuales 558 000 millones correspondían a las obras relativas al tren de alta velocidad. Basándose en el ritmo de ejecución de las obras previsto por el comitente, era lógico prever una evolución del volumen de negocios y de los resultados económicos de Italstrade como la que se muestra en el cuadro 3.

Cuadro 3

Previsiones de resultados económico-financieros de Italstrade

(en miles de millones de liras italianas)

	1995	1996	1997
Volumen de negocios neto	503	790	854
Margen bruto	28	35	35
Resultados de explotación	12	16	15
Beneficio neto (pérdidas)	24	26	27

Fuente: Plan de reestructuración Iritecna.

No obstante, en Italia, la crisis en el mercado de obras públicas fue mucho peor de lo previsto y los pedidos que por entonces ya se habían adjudicado y que estaban relacionados con las obras del tren de alta velocidad se retrasaron por causas ajenas a la voluntad de la sociedad. Así pues, como puede observarse en el cuadro 1, el volumen de negocios registrado por Italstrade fue notablemente inferior al previsto:

— en 1995 ascendió a 197 000 millones de liras italianas, es decir, a un 39 % de lo previsto,

— en 1996 ascendió a 239 000 millones de liras italianas, a un 30 % de lo previsto.

En ambos casos, al igual que en 1994, el volumen de negocios de Italstrade fue inferior en un 50 %, aproximadamente, al registrado en 1992, ejercicio en el que, por otra parte, la crisis del sector en el que operaba la empresa era ya muy aguda. Cabe señalar que la disminución del volumen de negocios de Italstrade en ese período fue mucho mayor que la que se produjo en el mercado en su conjunto. Para hacer frente a este deterioro de las condiciones de mercado causado por factores externos, Italstrade adoptó una serie de medidas de reestructuración ulteriores a las incluidas en el plan.

En particular, en 1996, la sociedad elaboró un nuevo plan de reestructuración interna (véase el cuadro 4) con objeto de recobrar un nivel estable de rentabilidad de las operaciones. El plan prevé, entre otras cosas, una lenta recuperación de la actividad vinculada a los proyectos del tren de alta velocidad, aunque se basa principalmente en la adopción de medidas de contención de los costes de organización adicionales a las incluidas en el plan de reestructuración previsto.

Cuadro 4

Plan de empresa 1998-2000 de Italstrade

(en miles de millones de liras italianas)

	1998	1999	2000
Volumen de negocios neto	370	400	453
Margen bruto	21	28,5	31
Coste de estructura	(15)	(15)	(16)
Beneficio neto (pérdidas)	6	7,5	9,5

Fuente: Plan de reestructuración de Italstrade 1998-2000.

Los costes de organización, en particular, se mantendrán en un valor inferior al 25 % respecto de lo previsto en el plan a fin de conservar una rentabilidad suficiente a pesar de un nivel de volumen de negocios sensiblemente inferior al previsto en un principio.

Italstrade registrará un beneficio neto de aproximadamente el 2 % de los ingresos del período, a pesar de su nivel de producción, equivalente aproximadamente al 50 % de lo previsto en el plan de Iritecna para 1996. Ello será posible gracias al recorte adicional de los gastos de estructura que se realizará mediante una reducción suplementaria del personal de la sede y a una reestructuración de los procesos operativos.

Si bien es cierto que en 1996 la sociedad registró pérdidas tanto a nivel operativo como por lo que respecta al resultado neto, en ese año ya se dibujaba una tendencia positiva de reducción de las pérdidas operativas, es decir, una mejora endógena de la capacidad competitiva de la empresa. Dicha tendencia fue confirmada en 1997 por unos resultados más favorables y se reflejó asimismo en el margens bruto y el beneficio neto.

Gracias a las medidas de reestructuración aplicadas por la empresa en el período 1996-1997, adicionales a las incluidas en el plan aprobado por la Comisión en su Decisión, Italstrade podrá alcanzar un nivel de rentabilidad suficiente a pesar del empeoramiento imprevisto de las condiciones de mercado. Además, cabe señalar que dicha rentabilidad a largo plazo se logrará gracias a la contribución de determinadas medidas de

racionalización interna (reducción de capacidades, etc.) más que a las perspectivas favorables del mercado.

Así pues, puede considerarse que se respeta la primera de las condiciones necesarias para la autorización de las ayudas.

A tal respecto, la Comisión observa que la empresa ha sido transferida a un accionista privado y que el Estado, en virtud de los mecanismos contractuales previstos, no tendrá que soportar las eventuales pérdidas futuras de Italstrade. Además, la presencia de un accionista privado que ejerce las tareas de control [véase el inciso ii) de la sección III] aporta mayores garantías por lo que respecta a las perspectivas de rendimiento de la empresa.

En relación con el inciso ii), las ayudas concedidas a una empresa no deberán causar un falseamiento indebido de la competencia. En principio, cada una de las ayudas que el Estado concede a una empresa provoca un falseamiento indebido de la libre competencia, dado que la coloca en una situación económica aventajada con respecto a sus competidores. Así pues, es necesario equilibrar este efecto con una reducción de la capacidad de producción, en particular, en sectores como el de obras públicas en el que se registra un excedente de capacidad significativo.

En el presente caso, el plan de reestructuración aprobado por la Comisión en su Decisión preveía ya una notable reducción de la capacidad de producción. En el sector de obras públicas, la capacidad de producción de una empresa se basa fundamentalmente en los recursos humanos que posee, tanto por lo que respecta al personal destinado a la concepción de proyectos como a la mano de obra necesaria para ejecutarlos. En el momento en que se adoptó la Decisión, la reducción significativa de estos recursos humanos unida a una importante disminución de la producción mostraba claramente una notable reducción de la cuota de mercado de la empresa. Por lo tanto, la Comisión consideró que las ayudas concedidas a Italstrade el 31 de diciembre de 1994 cumplían los requisitos previstos para las ayudas a la reestructuración.

Dado que tras la adopción de la Decisión Italstrade recibió más ayudas, es necesario comprobar si estos nuevos recursos han tenido sobre los intercambios comunitarios un efecto contrario al interés común; así ocurriría si la empresa pudiera utilizar dichos recursos para financiar prácticas comerciales que le permitieran incrementar su propia cuota de mercado en detrimento de los competidores que no se hubieran acogido a ayudas.

No obstante, como ya se ha indicado, en el período 1995-1997, Italstrade procedió a una reducción de personal y, por consiguiente, de su capacidad productiva, superior a la prevista en el plan de reestructuración.

Además, la Comisión había considerando que la evolución del volumen de negocios prevista en el plan de reestructuración (véase el cuadro 3) no incidía en los intercambios comunitarios de forma contraria al interés común. En realidad, el volumen de negocios registrado por Italstrade en el período 1995-1997 correspondondió aproximadamente al 40 % del previsto en el plan y el ritmo de adquisición de pedidos fue notablemente inferior, como puede observarse en el cuadro 5.

Cuadro 5

Evolución del volumen de negocios y de la cartera de pedidos de Italstrade

(en miles de millones de liras italianas)

	1993	1994	1995	1996	1997
Volumen de negocios neto	660	245	197	239	370
Cartera de contratos	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
Contratos relacionados con el tren de alta velocidad	558	530	480	380	no disponible

Fuente: Balances de Italstrade.

Los datos presentados anteriormente muestran que las actividades competitivas de Italstrade en los mercados mundiales se han ido reduciendo debido a la reestructuración de la sociedad. El plan de reestrucuración aprobado en la Decisión preveía un ritmo de adquisición de pedidos equivalente, en esencia, al nivel del volumen de negocios previsto para cada uno de los años del plan. Dicho nivel de producción y de adquisición se consideraba compatible con el mercado común debido a los significativos esfuerzos de reestructuración ya realizados por la sociedad.

A pesar de haber registrado una reducción del volumen de negocios de aproximadamente un 70 % con respecto al plan, Italstrade redujo asimismo su cartera de pedidos en un 40 % con respecto al 31 de diciembre de 1993, limitando de forma significativa y, en cualquier modo, mucho más de lo exigido en el plan de Iritecna, su actividad competitiva en los mercados de referencia. Así pues, su posición competitiva final no incidirá en los intercambios en una medida contraria al interés común.

Por lo que respecta al inciso iii), a fin de que las ayudas puedan declararse compatibles con el mercado común es necesario que se reduzcan a lo estrictamente necesario para la financiación del saneamiento económico y que no se empleen para financiar prácticas competitivas agresivas, o se ejecuten en la medida necesaria para la recuperación de la rentabilidad de la propia empresa.

Estudiando los datos facilitados por el Gobierno italiano puede comprobarse que los fondos concedidos

por Fintecna a Italstrade han sido necesarios para compensar las pérdidas relativas a la desvalorización de la actividad, principalmente, y a los costes de reducción de la capacidad productiva (salida de personal). En el contexto del retraso registrado en el procedimiento de venta, Fintecna ha financiado medidas de reestructuración adicionales a las previstas en el plan de Iritecna, a fin de hacer frente a un deterioro imprevisto de las perspectivas de mercado.

Así pues, la Comisión considera que las ayudas concedidas no han aportado una liquidez adicional a la empresa que no guarde ninguna relación con el proceso de reestructuración y que haya podido servir para financiar prácticas comerciales agresivas o inversiones no necesarias para la reestructuración.

Además, la Comisión observa que Italstrade no se beneficiará de ningún crédito fiscal relativo a las pérdidas cubiertas con los fondos aportados por Fintecna.

Por último, el beneficiario contribuirá de forma significativa a financiar la reestructuración, ya que los eventuales costes adicionales correrán a cargo de ambos accionistas y serán proporcionales a sus respectivas cuotas de participación en la sociedad, hasta el momento de la cesión definitiva del 51 % restante.

El Gobierno italiano deberá presentar un informe periódico sobre el progreso del procedimiento de privatización y sobre la ejecución del plan de reestructuración de Italstrade previsto,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las ayudas en favor de Italstrade SpA concedidas en forma de aportaciones de capital efectuadas durante el período 1995-1997 y cuyo importe global asciende a 178 000 millones de liras italianas (78 millones de ecus), así como las ayudas otorgadas antes de 1994 y anteriormente autorizadas por la Comisión, por un valor de 450 000 millones de liras italianas, constituyen ayudas estatales a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE.

Dichas ayudas cumplen los requisitos previstos en las «Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas en crisis» de 27 de julio de 1994. Así pues, quedan eximidas de la prohibición impuesta por el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE y por el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y a la letra c) del apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE, dado que son compatibles con el mercado común, siempre que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 2.

Artículo 2

Italia cederá al accionista privado el resto de las acciones de Italstrade bajo el control de Fintecna en las condiciones previstas en el contrato de venta, con referencia expresa a los términos previstos para el ejercicio de la opción.

Artículo 3

A fin de garantizar su plena colaboración en el sistema de control de la presente Decisión, Italia presentará a la Comisión informes semestrales sobre la evolución económica y financiera de Italstrade SpA y le comunicará en tiempo hábil los principales hechos que se produzcan en relación con la cesión de la cuota restante de Italstrade SpA bajo el control de Fintecna SpA.

El primer informe incluirá los resultados económicos y financieros de Italstrade SpA a 30 de junio de 1998 y deberá recibirse en la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 1998.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 16 de septiembre de 1998.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión