II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 16 de Setembro de 1998

que inclui uma autorização condicional ao auxílio concedido pela Itália à Italstrade SpA

[notificada com o número C(1998) 2859]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/269/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do n.º 2 do seu artigo 93.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado [1] os interessados, em conformidade com os artigos citados, a apresentarem as suas observações,

Considerando o seguinte:

I

A Italstrade SpA (a seguir designada «Italstrade») é uma empresa do sector da engenharia e das construções de infra-estruturas civis (estradas, caminhos-de-ferro, etc.). Inicialmente, esta empresa era detida a 100 % pela Iritecna SpA («Iritecna»), uma *holding* detida na totalidade pelo IRI SpA («IRI»), que, por sua vez, é controlado a 100 % pelo Ministério do Tesouro italiano. Em 1993, o IRI, no âmbito da reestruturação do seu sector de engenharia e construção civil, decidiu tomar as seguintes medidas:

— liquidação da Iritecna, com um custo total de 4 490 mil milhões de liras italianas (2,3 mil milhões de ecus),

— criação de uma sub-*holding*, Fintecna SpA («Fintecna»), com o objectivo de privatizar as actividades viáveis.

A Italstrade, por causa das pesadas perdas registadas no período de 1992-1994, foi inicialmente atribuída para ser dissolvida. Posteriormente, foi considerada potencialmente interessante para eventuais investidores privados, tendo em conta, sobretudo, a sua notável carteira de encomendas, constituída principalmente pela quota nos consórcios Irivac 1 e Irivac 2, a quem foram adjudicados os troços Roma-Nápoles e Verona-Veneza do projecto de Alta Velocidade. Consequentemente, a totalidade do capital da empresa foi atribuída à Fintecna, na perspectiva da sua privatização.

A empresa tinha registado perdas num total de 267 mil milhões de liras (137 milhões de ecus), no período de 1991-1994. A margem bruta de exploração da empresa, relativamente ao volume de vendas, passou de 9 % em 1991, um valor negativo equivalente a

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

15 % do volume de vendas em 1994. Nesse período, a Iritecna teve que realizar sucessivas intervenções de apoio financeiro (aumentos de capital e anulação de créditos), num valor superior a 450 mil milhões de liras (231 milhões de ecus).

As acções de reestruturação empreendidas pela empresa (redução de 1 447 para 866 trabalhadores, redução do valor atribuído aos trabalhos em curso, etc.) e as perspectivas ligadas à retoma dos trabalhos relativos ao projecto da Alta Velocidade levavam a considerar possível à Fintecna uma rápida privatização da empresa. O plano de reestruturação submetido à Comissão previa expressamente a possibilidade de colocar no mercado as empresas do sector da construção, entre as quais a Italstrade, já em 1995. Com efeito, já no final de 1994, foi escolhido um consultor para sondar o mercado e seleccionar potenciais adquirentes.

Mediante a Decisão 95/524/CE da Comissão [1] («a decisão») os auxílios concedidos à Iritecna e Fintecna, no âmbito da liquidação da Iritecna, foram declarados compatíveis com o mercado comum. A decisão autorizava igualmente as dotações da Iritecna para cobertura das perdas da Italstrade até 31 de Dezembro de 1994 (450 mil milhões de liras, ou seja, 231 milhões de ecus).

O artigo 1.º da decisão exigia o cumprimento do plano de reestruturação aprovado pela Comissão, que incluía, nomeadamente, a privatização das empresas controladas pela Fintecna, como a Italstrade, num prazo razoável de tempo e sem auxílios adicionais.

Contudo, após a adopção da decisão, o Governo italiano informou a Comissão de que o processo de venda da empresa tinha sido suspenso, a fim de avaliar as implicações jurídicas relativas às garantias contratuais prestadas pelo IRI em relação aos trabalhos do projecto da Alta Velocidade.

Após a resolução destas questões de carácter jurídico, o processo de venda foi reiniciado no mês de Novembro de 1995, com o objectivo de ceder apenas uma quota minoritária do capital; a cessão da totalidade do capital seria, com efeito, adiada até ao momento da anulação das garantias do IRI relativas aos trabalhos da Alta Velocidade.

Entretanto, a Italstrade continuou a registar perdas significativas: em 1995, estas atingiram 15 mil milhões de liras (8 milhões de ecus), passando em 1996, não obstante mais-valias num valor superior a 16 mil milhões, para 96 mil milhões (49 milhões de ecus).

A fim de reconstituir o capital social, absorvido pelas perdas, a Fintecna foi obrigada a dotar a Italstrade de novos fundos num total de 126 mil milhões de liras no período de 1996-1997.

A pedido da Comissão, as autoridades italianas comunicaram, em 24 de Junho de 1997, a execução das referidas intervenções patrimoniais a favor da Italstrade, bem como a retoma das negociações de venda da empresa. Segundo as autoridades italianas, a concessão de fundos à Italstrade por parte da Fintecna devia ser considerada como um acto de administração, nos termos do Código Civil, a fim de evitar a liquidação da empresa.

Por fim, em Março de 1997, a Fintecna cedeu 49 % do capital da Italstrade a um investidor privado (Astaldi) cujo contrato de venda incluía as seguintes cláusulas:

— a concessão por parte da Astaldi à Fintecna de uma opção de venda das restantes acções a um preço pré-estabelecido, válida a partir de Janeiro de 1999 até seis meses após o vencimento das garantias do IRI sobre os trabalhos da Alta Velocidade ou, no caso de anulação antecipada das garantias do IRI, até 30 de Junho de 1999,

— a determinação do preço de venda com base numa avaliação global da Italstrade de 30 mil milhões de liras (15 milhões de ecus),

— a obrigação de a Fintecna reconstituir o capital da Italstrade, no momento da cessão, até um montante de 30 mil milhões de liras.

A fim de cumprir a referida cláusula de reconstituição do capital social, a Fintecna procedeu, em Abril e Agosto de 1997, a uma dotação adicional de fundos a favor da Italstrade, no montante de 27 mil milhões de liras (14 milhões de ecus).

A Comissão decidiu dar início ao processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado relativamente às dotações de capital concedidas de 1995 a 1997, à insuficiência das medidas de reestruturação adoptadas e às condições de privatização da empresa, visto que estas pareciam não preencher as condições impostas na decisão. Por carta de 1 de Agosto de 1997, a Comissão informou o Governo italiano da sua decisão de dar início ao referido processo [2].

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

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

Por carta de 20 de Outubro de 1997, o Governo italiano apresentou oficialmente as suas observações.

Nenhum outro Estado-membro ou terceiro interessado apresentou observações à Comissão no prazo previsto. A Comissão, por carta de 30 de Janeiro de 1998, solicitou às autoridades italianas algumas informações adicionais, que foram prestadas por carta de 6 de Março de 1998, bem como durante uma reunião realizada em Roma, em 20 de Janeiro de 1998. Por último, em 5 de Maio, as autoridades italianas apresentaram à Comissão uma cópia do balanço de 1997 e do seu plano industrial para o período 1998-2000.

As informações fornecidas pelas autoridades italianas revelaram uma dotação de capital suplementar, realizada pela Fintecna, em 31 de Dezembro de 1997, a favor da Italstrade, no montante de 52 mil milhões de liras, concedida como saldo ao adquirente para desvalorizações posteriores dos activos da Italstrade. Com a referida operação, o total dos fundos concedidos pela Fintecna à Italstrade, após 1994, atingiu o montante de 178 mil milhões de liras (91 milhões de ecus).

II

Nas suas observações, aquando do início do processo, o Governo italiano defendeu que:

i) a decisão previa a possibilidade de novas dotações de capital à Italstrade,

ii) estas intervenções foram efectuadas pela Fintecna com recursos próprios na óptica do investidor privado e que, portanto, não constituem auxílios estatais, e

iii) não houve qualquer violação das condições impostas pela decisão.

Além disso, o Governo italiano argumentou que, no caso de as intervenções acima referidas serem consideradas auxílios estatais deveriam, em todo o caso, ser consideradas compatíveis com o mercado comum nos termos do n.º 3 do artigo 92.º do Tratado.

Relativamente ao ponto i), o Governo italiano afirma que a Comissão já estava ao corrente, na altura da decisão, da necessidade de injectar fundos adicionais na empresa, a fim de permitir a sua privatização. Além disso, segundo o Governo italiano, a Comissão teria sido informada atempadamente de todas as recapitalizações realizadas a favor da Italstrade e do andamento do processo de venda da empresa.

O plano de reestruturação aprovado na decisão previa a transferência para a Fintecna das empresas sãs, ou recuperáveis, a fim de favorecer a sua privatização. A decisão teria, consequentemente, considerado a necessidade de financiar algumas reestruturações, em especial no sector da construção em que a Italstrade exerce a sua actividade.

Por outro lado, após a decisão, tanto a Fintecna, como o IRI, a *holding* de controlo, teriam regularmente informado a Comissão sobre a evolução do processo de privatização. Em particular, durante uma reunião realizada em Roma em Junho de 1997, o IRI e a Fintecna teriam fornecido todos os elementos necessários para a avaliação dos factos a que se refere o presente processo nos termos do n.º 2 do artigo 93.º

No que diz respeito ao ponto ii), o Governo italiano sublinha que as intervenções realizadas pela Fintecna a favor da Italstrade foram financiadas através da utilização de recursos gerados pela própria gestão e sem qualquer dotação por parte do Estado. Além disso, a Fintecna teria baseado as suas intervenções no denominado princípio do investidor privado e, portanto, tais intervenções não podem ser consideradas auxílios estatais.

Com efeito, a Fintecna teria comparado os custos decorrentes da liquidação da Italstrade com os custos relativos à sua recapitalização-privatização. Se os custos previsíveis de liquidação fossem superiores aos decorrentes de uma hipótese de recapitalização e cessão da empresa, não poderiam ser considerados como auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 92.º

Em especial, os custos estimados pela Fintecna para a liquidação da Italstrade ascenderiam a 535 mil milhões ou 1 500 mil milhões de liras, respectivamente, em caso de liquidação administrada ou litigiosa. Perante estes custos, a Fintecna teria considerado mais conveniente recapitalizar a Italstrade, assegurando a continuidade da sua exploração, na perspectiva da sua privatização. Assim, a Fintecna ter-se-ia comportado como um investidor privado e, por conseguinte, os fundos concedidos à Italstrade não deveriam ser considerados um auxílio estatal.

Relativamente ao ponto iii), o Governo italiano afirma ter respeitado todas as condições impostas pela decisão, com especial referência ao custo total da reestruturação, ao compromisso de reestruturação do grupo, bem como à privatização da Italstrade.

No que se refere ao custo global do plano aprovado pela Comissão, o Governo italiano sublinha que a decisão tinha autorizado um montante máximo de auxílio igual a 4 490 mil milhões de liras, dos quais,

1 090 mil milhões relativos a fundos já concedidos a empresas controladas, entre as quais a Italstrade, no período de 1991-1993 e 3 400 mil milhões relativos a custos estimados para a liquidação da Iritecna (incluindo 1 653 mil milhões de receitas provenientes de cessões realizadas pela Fintecna).

Na fase actual, as estimativas do Governo italiano apontam para um custo final inferior ao montante máximo mencionado, não obstante os montantes inferiores obtidos com a venda da Italstrade, considerando-se, assim, que a decisão foi respeitada.

No que se refere às medidas de reestruturação previstas na decisão, o Governo italiano sublinha que as medidas realizadas respeitaram efectivamente o plano aprovado pela Comissão. Relativamente às reduções de pessoal (e portanto, indirectamente, de capacidade produtiva), o Governo italiano sublinha que os dados especificados pela Comissão na decisão de início do processo fazem referência ao pessoal dependente «activo» a tempo indeterminado, enquanto os dados constantes dos balanços incluem igualmente o pessoal a tempo determinado e em regime de *Cassa integrazione guadagni*.

No que diz respeito à deterioração dos resultados da Italstrade relativamente às previsões do plano (lucros líquidos de 24 mil milhões de liras em 1995 e 26 mil milhões em 1996), o Governo italiano afirma que este facto deve ser atribuído ao agravamento das condições de mercado e não ao facto de a reestruturação da empresa não ter sido efectuada.

O Governo italiano afirma que os resultados obtidos pela Italstrade no período de 1995-1996 não podem ser directamente comparados com as previsões do plano de reestruturação aprovado pela Comissão na decisão. Segundo o Governo italiano, o não cumprimento das estimativas de venda previstas no plano causou uma redução da margem bruta de 170 mil milhões de liras naquele período. Adicionando a este efeito negativo algumas rubricas não ligadas à gestão, num valor de 99 mil milhões de liras, não previsíveis no momento da elaboração do plano, demonstrar-se-ia que as acções de reestruturação realizadas excederam as previsões.

Relativamente à obrigação de privatização prevista na decisão, o Governo italiano observa o seguinte:

— o processo de privatização encontra-se em exame no Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias,

— a Fintecna, independentemente desta circunstância, respeitou a condição de privatização, tendo cedido a Italstrade dentro do «prazo razoável» previsto pela decisão.

Na decisão de início do processo, a Comissão afirmou que, com base nas informações então disponíveis, a venda da Italstrade não pode ser considerada como uma privatização efectiva, visto que a Fintecna cedeu apenas 49 % das acções na sua posse, conservando 51 %.

O Governo italiano afirma a este respeito que a privatização da Italstrade deve ser considerada como real e definitiva. Com efeito, a cessão de 49 % das acções está associada a cláusulas contratuais específicas com base nas quais a cessão dos restantes 51 % deve considerar-se inevitável. A opção por uma cessão em duas partes separadas deve-se, segundo o Governo italiano, a uma cláusula contratual inserida na convenção entre a empresa TAV SpA («TAV») e o consórcio Iricav, no qual a Italstrade está presente. Este consórcio e adjudicatário das obras, das quais a TAV é a entidade adjudicante, de construção do troço Roma-Nápoles do projecto da Alta Velocidade. Com base nesta cláusula, o IRI é obrigado a manter a «participação maioritária» no consórcio adjudicatário até ao fim dos trabalhos.

Esta cláusula, segundo o Governo italiano, poderia ser suprimida em caso de acordo entre o consórcio Iricav e a entidade adjudicante TAV. Nesse caso, o contrato de cessão da Italstrade prevê já a possibilidade de a Fintecna ceder a quota de capital remanescente.

Para demonstrar que a cessão da Italstrade devere considerar-se definitiva, o Governo italiano acrescenta dois elementos adicionais:

— o facto de a autoridade responsável pela concorrência e pelo mercado ter concluído, durante a sua instrução, que, não obstante a cessão se ter referido apenas a 49 % do capital, a mesma determinou a passagem imediata das responsabilidades de gestão para o adquirente,

— o facto de a sociedade que certifica o balanço da Fintecna, com base no critério do controlo efectivo, excluir os resultados da empresa no ano de 1997 do balanço consolidado da Fintecna.

Além disso, a decisão impunha que a privatização da Italstrade fosse realizada sem auxílios adicionais. A este propósito, o Governo italiano afirma que as intervenções financeiras realizadas pela Fintecna na Itals-

trade após 1994, no montante de cerca de 178 mil milhões de liras (cerca de 91 milhões de ecus), não devem ser consideradas como auxílios estatais na acepção do artigo 92.º, com base nos argumentos expostos no ponto ii). Adicionalmente, o Governo italiano considera que o eventual auxílio devia ser considerado como compatível com o mercado comum pelas razões seguintes:

— os fundos foram concedidos no âmbito de um plano de reestruturação destinado ao restabelecimento da rendibilidade da empresa, como o confirma a sua privatização,

— os fundos foram limitados ao estritamente necessário para garantir à empresa o retorno a condições de mercado.

III

Com base nestas considerações, é necessário verificar em primeiro lugar se as medidas descritas constituem ou não violações das condições previstas na decisão. Nesse caso, seria necessário reexaminar a compatibilidade dos auxílios concedidos à Italstrade até 1994 e aprovados no âmbito da referida decisão. Além disso, a fim de avaliar o cumprimento das condições previstas nos n.os 4 e 5 do artigo 1.º, é necessário determinar se os fundos concedidos à Italstrade após 1994 constituem auxílios estatais na acepção do artigo 92.º do Tratado e, em tal caso, a eventual compatibilidade com o mercado comum das medidas globais de auxílio a favor da Italstrade.

Como já referido, a decisão considerou os auxílios concedidos à Italstrade até 1994 (450 mil milhões de liras, ou seja, 231 milhões de ecus) compatíveis com o mercado comum desde que fossem preenchidas determinadas condições, nomeadamente:

i) a obrigação de a Italstrade executar as medidas previstas no plano de reestruturação aprovado pela Comissão,

ii) o compromisso de privatizar a Fintecna e as suas controladas, entre as quais a Italstrade, nos prazos apresentados à Comissão e, em todo o caso, num prazo razóavel,

iii) a proibição de utilizar as receitas das cessões efectuadas pela Fintecna para apoiar empresas em dificuldade ainda não cedidas,

iv) a proibição de conceder novos auxílios na altura das privatizações,

i) Obrigação de executar as medidas de reestruturação previstas no plano

Na decisão de início do processo, a Comissão afirmou que o reequilíbrio financeiro da Italstrade previsto pelo plano de reestruturação não foi realizado. Em especial, observou o seguinte:

— o número de trabalhadores a tempo indeterminado era, em 1994, de 866 (tendo descido posteriormente para 793 em 1995), isto é, um número superior ao total do sector da construção como previsto no plano de reestruturação,

— o referido aumento de pessoal coincidiu com uma situação económica decididamente negativa, com perdas de 15 mil milhões de liras em 1995 e de 95 mil milhões de liras em 1996.

Nas suas observações, o Governo italiano defendeu que os dados utilizados pela Comissão incluem igualmente trabalhadores inscritos, mas, na realidade, inactivos (tal como, por exemplo, os trabalhadores com o contrato suspenso — *Cassa integrazione guadagni*). Segundo o Governo italiano, uma comparação homogénea teria conduzido aos seguintes resultados:

	1993	1994	1995	1996	1997
Pessoal previsto pelo plano de reestruturação (média)	1 003	759	550	…	609
Pessoal no final do ano, tal como consta dos registos da empresa	854	645	680	642	543

Nota: Dados relativos ao total do sector da construção (Condotte e Italstrade).

Segundo o Governo italiano, os dados acima apresentados demonstram que foi alcançado o objectivo de eficiência do plano.

Contudo, para fazer uma comparação correcta dos dados é necessário confrontar o número médio anual de trabalhadores (estimado como a média aritmética dos dados do final do ano de dois anos sucessivos):

	1993	1994	1995	1996	1997
Pessoal médio anual (estimativa da Comissão)	n. d.	750	663	661	592

Como se pode facilmente notar, só em 1994 é que os dados efectivos corresponderam ao previsto no plano de reestruturação. Posteriormente, quer em 1995, quer em 1996, estes dados pareceram exceder significativamente o que estava previsto no plano.

Ao mesmo tempo, e em parte por isso, a Italstrade obteve resultados muito negativos, contrariamente às previsões do plano de reestruturação. Enquanto o plano previa um lucro líquido de 24 mil milhões e de 26 mil milhões de liras para 1995 e 1996, respectivamente, a Italstrade, nesses dois anos, obteve perdas líquidas de 15 mil milhões e 96 mil milhões. Em 1997, registou um lucro líquido de 2 000 milhões, embora graças a receitas extraordinárias (em grande parte fundos concedidos pela Fintecna) no valor de 66 mil milhões de liras.

A este propósito, não basta argumentar, como faz o Governo italiano, que este agravamento é devido à evolução desfavorável e não previsível do mercado. Com efeito, o plano previa que, graças às medidas de reestruturação internas, a Italstrade estaria em condições de realizar uma margem bruta, antes dos custos de estrutura, equivalente a 7 % do volume de vendas, já a partir de 1995. Teoricamente, uma margem com este valor teria permitido realizar um lucro líquido, não obstante a redução das receitas, de cerca de 12 mil milhões em 1995 e de 13 mil milhões em 1996.

Graças a uma margem industrial de 7 %, a Comissão considerava que, mesmo em circunstâncias mais desfavoráveis do mercado, como veio a verificar-se, a empresa teria condições de manter um equilíbrio económico substancial, sem requerer novas dotações de capital. Na realidade, a Italstrade registou em 1995 e em 1996 uma margem industrial negativa, bem como uma perda líquida superior ao património social em 1996.

Todavia, salienta-se que o período de 1995-1997 foi um dos períodos mais difíceis para o sector da construção em Itália (sector em que a Italstrade obteve mais de 60 % da carteira de encomendas), com uma redução significativa dos montantes adjudicados (sobretudo da adjudicação pública), bem como uma drástica descida das margens de lucro. Para fazer face a esta conjuntura negativa, a empresa realizou medidas de reestruturação mais incisivas relativamente ao que estava previsto no plano aprovado, reduzindo os custos operativos e racionalizando posteriormente a própria estrutura organizativa.

Em especial, a Italstrade reduziu os próprios custos de estrutura de forma ainda mais drástica do que o previsto no plano de reestruturação aprovado pela Comissão. Como demonstrado no quadro 1, perante o agravamento da margem bruta em 1995 e 1996, a Italstrade reduziu os custos de estrutura de 15 mil milhões em 1995 (–6 % relativamente ao plano) para 13 mil milhões em 1997 (–35 % relativamente ao plano).

Os referidos esforços de reestruturação permitiram que a Italstrade obtivesse uma margem bruta equivalente a 6 % do volume de vendas, apesar do nível das receitas se ter mantido a um nível de 70 % inferior ao previsto no plano. Além disso permitiram que a Italstrade obtivesse um lucro líquido, ainda que reduzido, que há muito não se verificava.

Quadro 1

Resultados económico-financeiros da Italstrade

(em mil milhões de liras)

	1995 plano	1995 efectivo	1996 plano	1996 efectivo	1997 plano	1997 efectivo
Volume líquido de vendas	503	197	790	239	854	330
Margem bruta	28	(10)	35	(2)	35	18
Custos de estrutura	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Lucro líquido (perdas)	24	(15)	26	(96)	27	2

Fonte: Balanços de 1995, 1996 e 1997 da Italstrade reclassificados na Nota IRI de 19.1.1998.

Por outro lado, grande parte das perdas líquidas realizadas pela empresa neste período foram devidas a desvalorizações de activos na sequência de margens menores realizáveis sobre obras em curso e sobre os trabalhos já adquiridos.

Além disso, observa-se que as acções de racionalização serão reforçadas posteriormente como previsto no plano apresentado à Comissão, com especial atenção aos custos da estrutura central.

Assim, a condição imposta no n.º 2 do artigo 1.º da decisão pode considerar-se preenchida, tendo em conta igualmente as acções empreendidas pela empresa para enfrentar uma situação de mercado pior do que a prevista no plano de reestruturação.

ii) Compromisso em privatizar a Italstrade, nos prazos previstos e, de qualquer forma, num prazo razoável

A decisão foi adoptada tendo em consideração, nomeadamente, o compromisso do Governo italiano em privatizar rapidamente a Italstrade, de acordo com o que estava estabelecido no plano de reestruturação. Com base nas informações apresentadas, esta privatização foi considerada realizável dentro de um prazo significativamente curto [1]. A rápida cessão da Italstrade foi considerada pela Comissão como um dos principais elementos para a avaliação da compatibilidade dos auxílios concedidos à Iritecna, tendo em conta, nomeadamente, os avultados auxílios de que até então tinha beneficiado o sector da construção da empresa.

A Comissão reconheceu que, na altura da decisão, estavam ainda em curso algumas reestruturações no referido sector. Todavia, com base nas previsões do plano da Iritecna, tinha previsto na decisão que tais reestruturações deviam ser «realizadas até 1995» [2], a fim de permitir a cessão das empresas. Por estes motivos, o disposto nos n.os 3 e 5 do artigo 1.º da decisão estabelecia a obrigação de privatizar as empresas controladas pela Fintecna nos prazos apresentados à Comissão, ou seja, dentro de um período razoável de tempo e sem auxílios estatais adicionais.

Pelo contrário, os processos de cessão foram suspensos pouco tempo após a adopção da decisão e reiniciados apenas em Novembro de 1995. Este facto deveu-se, segundo o Governo italiano, à necessidade de aprofundar as implicações jurídicas das garantias contratuais do IRI sobre os trabalhos relacionados com o projecto da Alta Velocidade.

O contrato para a cessão de 49 % do capital da Italstrade de propriedade da Fintecna à empresa Astaldi só foi assinado em Março de 1997. No início do presente processo, a Comissão não tinha informações suficientes para estabelecer se a cessão pudesse ser considerada «verdadeira» e irreversível, como exigido pela decisão. Em especial, a Comissão tinha levantado dúvidas relativamente:

— à transferência dos poderes de gestão (nomeação dos administradores) da Fintecna para o adquirente,

— aos efeitos financeiros sobre a Fintecna de eventuais perdas adicionais da Italstrade,

— às condições relativas à transferência dos remanescentes 51 % do capital,

— à possibilidade de as garantias do IRI sobre os contratos para a Alta Velocidade poderem ser executadas.

Na sua resposta, o Governo italiano forneceu informações suficientes para eliminar as dúvidas colocadas pela Comissão.

Relativamente à transferência dos poderes de gestão, verifica-se que a responsabilidade de nomeação do administrador-delegado, ao qual são atribuídos os poderes de gestão da empresa mediante autorização prévia do conselho de administração, é atribuída ao adquirente. A limitação dos seus poderes verifica-se exclusivamente em relação a eventuais actos que possam prejudicar a Fintecna ou o IRI no âmbito dos trabalhos para o projecto da Alta Velocidade. Por sua vez, o conselho de administração é composto por sete membros, três dos quais, incluindo o administrador-delegado, nomeados pela Astaldi e outros três pela Fintecna. O presidente do conselho de administração é nomeado pelo presidente da Astaldi com o consenso da Fintecna.

Com base nestas informações, é possível afirmar que o adquirente assumiu integralmente os poderes de gestão da Italstrade, substituindo a Fintecna.

No que diz respeito às eventuais responsabilidades da Fintecna em relação a futuras perdas da Italstrade, o contrato prevê a participação dos accionistas nas eventuais necessidades financeiras da Italstrade proporcionalmente às respectivas quotas de capital social detidas, até à transferência da participação residual na posse da Fintecna. A partir daquele momento, é óbvio que a responsabilidade patrimonial dos resultados da Italstrade caberá inteiramente à Astaldi.

Com base neste mecanismo, a Fintecna poderá ter que injectar novamente fundos públicos na Italstrade na eventualidade de futuros aumentos de capital. Todavia, esses aumentos de capital contarão, de acordo com o estipulado no contrato, com a participação conjunta da Fintecna e da Astaldi, cada qual proporcionalmente à sua quota. Além disso, a presença de um accionista privado garante que cada um dos eventuais investimentos na Italstrade seja efectuado com base no retorno esperado sobre os fundos concedidos. No caso de as perspectivas da Italstrade serem negativas, o investidor privado não concederá fundos adicionais, optando, assim, pela liquidação da empresa.

Por conseguinte, é possível que a Italstrade venha a receber fundos públicos adicionais através da Fintecna

[1] Ver capítulo III, ponto 6.
[2] Ver capítulo IV, ponto 3.

que, no entanto, serão considerados como investimentos de mercado normais, uma vez que concedidos com uma participação significativa (quase paritária) do operador privado. Portanto, esses fundos não poderão ser considerados auxílios estatais na acepção do artigo 92.º do Tratado.

Em caso de dotações de capital, a Comissão presume não existirem auxílios estatais se os recursos públicos forem injectados na empresa proporcionalmente a um investimento análogo de accionistas privados [1].

No caso em apreço, a Fintecna e a Astaldi participarão em eventuais aumentos de capital a favor da Italstrade exclusivamente em proporção com as respectivas quotas de participação na empresa. Nesse caso, é presumível que a eventual concessão de fundos à Italstrade por parte da Fintecna será realizada de acordo com modalidades aceitáveis para um investidor privado em condições normais de mercado.

Relativamente às condições de transferência para a Astaldi dos remanescentes 51 % do capital por parte da Fintecna, o contrato prevê o direito da Fintecna ceder os seus 51 % à Astaldi ao preço estabelecido, a partir de 1 de Janeiro até 30 de Junho de 1999, ou até seis meses após a libertação do IRI das garantias relativas ao projecto de Alta Velocidade.

Com base nas informações prestadas pelo Governo italiano, é evidente que as duas partes não têm uma obrigação jurídica de finalizar a cessão da Italstrade. A Fintecna só tem o direito de ceder o capital remanescente e só no momento em que exercer tal direito é que a outra parte será obrigada a finalizar a cessão. Aliás, é possível que não convenha à Fintecna exercer tal direito e nesse caso, não se concretizando a cessão da Italstrade não seria preenchida a condição prevista na decisão.

Todavia, o Governo italiano assumiu o compromisso de a Fintecna ceder as restantes acções da Italstrade nas condições previstas no contrato, com especial referência aos prazos para o exercício desta opção. Tendo em consideração esse compromisso, a actual participação residual detida pela Fintecna na Italstrade pode ser considerada como exclusivamente temporária e destinada a salvaguardar o IRI relativamente às garantias por si prestadas, no âmbito dos contratos para a Alta Velocidade, face a eventuais incumprimentos do adquirente.

Portanto, embora a Fintecna detenha ainda 51 % da Italstrade, foi cumprida a condição prevista no n.º 3 do artigo 1.º da decisão. Com efeito, os atrasos no processo de venda foram causados por circunstâncias independentes da Fintecna (a cláusula contratual relativa aos trabalhos para o projecto da Alta Velocidade) que, na medida das suas competências agiu com o objectivo de privatizar a Italstrade o mais rapidamente possível. Como referido, este objectivo deve considerar-se atingido em virtude das cláusulas previstas no contrato de venda, assim como do compromisso das autoridades italianas em realizarem o mais brevemente possível a cessão da participação remanescente.

Relativamente às cláusulas contratuais respeitantes aos trabalhos da Alta Velocidade, a Comissão toma nota das negociações entre o IRI e a entidade adjudicante TAV destinadas à eliminação da cláusula que prevê a manutenção no IRI da maioria absoluta do capital da Italstrade. A Comissão considera que uma possível conclusão positiva destas negociações poderia acelerar a passagem, até do ponto de vista formal, da totalidade do capital da Italstrade para a Astaldi.

iii) Proibição de utilizar as receitas das cessões efectuadas pela Fintecna para apoiar empresas em dificuldade e,

iv) proibição de conceder novos auxílios na altura das privatizações

Para estabelecer se a Fintecna respeitou as condições previstas nos n.os 4 e 5 do artigo 1.º da decisão e, em especial, a proibição de conceder auxílios adicionais, é necessário determinar se os fundos concedidos à Italstrade após 1994 podem ser considerados à luz do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado como um investimento realizado numa lógica de mercado ou se constituem auxílios estatais.

A fim de apurar se as relações financeiras entre um Estado e as empresas públicas comportam auxílios na acepção do artigo 92.º, a Comissão analisa os fluxos financeiros na perspectiva do denominado princípio do investidor numa economia de mercado. No caso em apreço, é necessário verificar se os fundos concedidos à Italstrade constituem recursos públicos e se estes recursos foram concedidos segundo o referido princípio.

A Italstrade, no âmbito do plano da Iritecna, foi transferida para a Fintecna, empresa controlada a 100 % pelo IRI que, por sua vez, é uma *holding* industrial, detida a 100 % pelo Ministério do Tesouro italiano. O Governo italiano nomeia o conselho de administração do IRI que, por sua vez, nomeia o conselho de administração da Fintecna.

[1] Ver «Aplicação dos artigos 92.º a 93.º do Tratado à participação das autoridades públicas nos capitais das empresas», boletim CE 9-1984, ponto 3.2.

Segundo uma jurisprudência constante do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (nomeadamente, o acórdão de 21 de Março de 1991 proferido no processo C-305/89, Itália/Comissão), a fim de estabelecer se um auxílio pode ser considerado auxílio estatal na acepção do artigo 92.º do Tratado, «não há que distinguir entre os casos em que o auxílio é concedido directamente pelo Estado e aqueles em que o auxílio é concedido por organismos públicos ou privados que o Estado institui ou legitima para gerir o auxílio» [1]. Assim, embora os fundos concedidos à Italstrade não provenham directamente do Estado, pode ser presumida a sua natureza pública.

A este propósito não é suficiente afirmar, como o faz o Governo italiano nas suas observações, que as intervenções financeiras realizadas pela Fintecna foram efectuadas com meios gerados pela gestão empresarial e não obtidos do Estado. Com efeito, uma utilização não rendível dos fluxos de caixa de gestão, como a realizada na Italstrade, reduz o lucro do accionista da empresa — o IRI — e, em última instância, do Estado. A Fintecna teria podido utilizar os próprios fundos em actividades mais rentáveis, permitindo ao IRI, e portanto ao Estado, obter um rendimento mais elevado do próprio investimento.

Visto que um menor rendimento do investimento do IRI na Fintecna se traduz em última instância num lucro cessante para o Estado, é possível afirmar que, embora os fundos concedidos à Italstrade não tenham sido fornecidos directamente pelo Estado, constituem todavia recursos estatais. Assim, a fim de estabelecer se esses fundos são abrangidos pela proibição prevista no n.º 1 do artigo 92.º, os mesmos devem ser analisados à luz do princípio do investidor numa economia de mercado [2].

Segundo o referido princípio, uma transacção financeira entre o Estado e uma empresa pública comporta um elemento de auxílio quando a mesma não seria efectuada por um investidor privado em condições normais de mercado. Em especial, a presença de auxílios estatais pode ser presumida quando «a situação financeira da empresa e, nomeadamente, a estrutura e o volume da sua dívida são tais que não é previsível uma remuneração normal (em dividendos ou mais-valias) dos capitais investidos num prazo razoável» [3].

A este propósito é necessário avaliar a situação económico-financeira da Italstrade nos anos anteriores aos aumentos de capital apresentada no quadro 2.

Quadro 2

Resultados económico-financeiros da Italstrade

(em mil milhões de liras italianas)

	1993	1994	1995	1996
Volume líquido de vendas	n. d.	245,1	197,3	238,9
Margem bruta	n. d.	(37,5)	18,9 [2]	(2,0)
Lucro líquido (perdas)	(183,0)	(19,3) [1]	(15,0) [2]	(96)
Património líquido	n. d.	30,0	15,0	32,0

[1] Após a anulação de créditos por parte da Iritecna no montante de 186 mil milhões de liras italianas.
[2] Após 45,8 mil milhões de liras italianas de rubricas extraordinárias, dos quais 22 mil milhões relativos à venda de activos a empresas controladas e à Iritecna.
Fonte: Balanços da Italstrade.

Os dados acima apresentados demonstram que a Italstrade não era uma empresa rendível no momento em que a Fintecna efectuou as suas contribuições de capital. Em 1996, a Fintecna forneceu novos fundos embora, com base nos resultados económicos da empresa, não pudesse razoavelmente prever um retorno económico significativo para o investimento.

Além disso, não é suficiente invocar o facto de os custos de liquidação da empresa serem superiores às recapitalizações efectuadas. Com efeito, um accionista privado perante um agravamento das perspectivas de mercado e a impossibilidade de reequilíbrio, teria eventualmente posto em liquidação a empresa muito antes de 1996 e até antes de 1994, evitando assim recapitalizações onerosas e reduzindo sensivelmente os custos de liquidação.

Com base nestas considerações, os recursos financeiros concedidos pela Fintecna à Italstrade após 1994 constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado. Assim, a condição prevista no n.º 5 do artigo 1.º da decisão não foi cumprida, sendo portanto necessário reexaminar, juntamente com a compatibilidade dos novos auxílios, a compatibilidade dos auxílios obtidos pela Italstrade e aprovados no âmbito da decisão (450 mil milhões de liras).

Para apreciar o cumprimento da decisão não basta estabelecer que o montante global dos auxílios aprovados não será ultrapassado. Com efeito, a decisão previa expressamente, que as diferentes privatizações não podiam ser financiadas com auxílios adicionais. A *ratio* desta obrigação consistia na necessidade de reduzir ao mínimo os efeitos de distorção dos auxílios concedidos e portanto na necessidade de destinar os recur-

[1] Colectânea 1991, p. I-1603, ponto 13 da fundamentação do acórdão.
[2] Comunicação da Comissão aos Estados-membros relativa à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 5.º da Directiva 80/723/CEE da Comissão às empresas públicas do sector transformador, JO C 307 de 13.11.1993, p. 3, capítulo III.
[3] *Ibidem*, ponto 16.

sos obtidos através das cessões à redução dos custos de liquidação do Grupo Iritecna/Fintecna.

Além disso, tendo em conta o facto de as empresas mais interessantes para eventuais investidores privados terem sido transferidas para a Fintecna para serem cedidas e, apenas limitadamente, para posteriores reestruturações, a decisão previa especificamente a proibição de conceder auxílios complementares a favor destas empresas.

Em princípio, as privatizações de empresas públicas podem dar origem a auxílios estatais ou a favor do adquirente — no caso em que a venda não tenha sido efectuada por um valor de mercado — ou a favor da empresa cedida, se o contrato de venda impuser condições ao adquirente relativamente à continuação de actividades não rendíveis que um investidor no contexto de uma economia de mercado teria suprimido.

No que se refere à venda da Italstrade a um investidor privado, salienta-se que a operação foi realizada em conformidade com as normas comunitárias aplicáveis. Em especial, quer o processo de vendas de 1994 — posteriormente abandonado — quer o processo de 1995 — mais tarde concluído com a cessão da empresa à Astaldi — decorreram através de leilão público. No âmbito do processo, cerca de 20 investidores mostraram um eventual interesse pela venda das empresas da Fintecna no sector da construção civil. Destes, 13 confirmaram posteriormente o seu interesse e receberam o caderno de encargos; a seguir, três destes foram seleccionados para a «*short list*». Por último, apenas a Astaldi apresentou uma oferta vinculativa, tendo, portanto, sido admitida à fase de «*due diligence*».

O processo seguido pela Fintecna assegurou que todos os potenciais investidores fossem colocados em condições de igualdade na participação na venda e que a melhor oferta fosse seleccionada, o que permite que a Comissão conclua que a empresa foi cedida a um preço de mercado e que, consequentemente, não foi concedido qualquer auxílio à Astaldi relativamente à aquisição da Italstrade.

Além disso, o contrato de venda não prevê obrigações específicas para o adquirente, relativamente à manutenção de eventuais actividades não lucrativas. Assim, considera-se que não houve qualquer auxílio a favor da Italstrade no âmbito das condições de venda.

Após ter estabelecido que os auxílios concedidos à Italstrade posteriormente a 1994 constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e que, consequentemente, também os auxílios recebidos pela empresa antes de 1994 e aprovados pela Comissão na decisão devem, em princípio, ser considerados ilegais, é necessário analisar a possibilidade de o conjunto dos referidos auxílios ser compatível com o mercado comum.

IV

Segundo os n.os 2 e 3 do artigo 92.º alguns auxílios são ou podem ser considerados compatíveis com o mercado comum.

Dada a natureza das medidas em exame, os n.os 2 e 3, alíneas a) e b), da referida disposição, não são aplicáveis. Em virtude da variedade das actividades e das localizações geográficas da Italstrade, e não tendo as medidas uma finalidade regional, pode aplicar-se apenas a derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º, relativamente ao desenvolvimento de específicas actividades económicas. Em especial, tendo em conta as características do auxílio em apreço, este deve ser considerado como um auxílio destinado à reestruturação de empresas em dificuldade.

No que respeita a este tipo de auxílio, a Comissão adoptou as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade («as orientações comunitárias») [1]. Na prática, para que a Comissão possa aprovar medidas de auxílio *ad hoc* a favor de uma empresa em dificuldade, estas devem respeitar as seguintes condições:

i) garantir a restauração da viabilidade a longo prazo da empresa,

ii) evitar indevidas distorções da concorrência,

iii) ser proporcionais aos custos e benefícios da reestruturação e, portanto, limitarem-se ao nível mínimo indispensável,

iv) o plano de reestruturação deve ser integralmente executado,

v) a execução do plano deve ser acompanhada e controlada pela Comissão.

A Comissão só pode considerar que os efeitos do auxílio não são contrários aos interesses da Comunidade e autorizar o auxílio ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º, se todas as condições tiverem sido respeitadas.

Relativamente ao ponto i), as autoridades italianas tinham já apresentado, na altura da decisão, um plano de reestruturação destinado a restaurar a viabilidade da Italstrade a partir do ano de 1995. Os auxílios concedidos à Italstrade até 1994 (450 mil milhões) foram

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

considerados compatíveis precisamente em virtude do referido plano e com base nas orientações comunitárias. Todavia, a Italstrade não obteve os resultados previstos e, consequentemente, teve de recorrer novamente ao apoio público (cerca de 178 mil milhões de liras).

O plano de reestruturação da Italstrade, aprovado pela Comissão aquando da decisão, baseava-se em hipóteses prudentes de evolução da carteira de encomendas da empresa. Em 31 de Dezembro de 1992, a carteira de trabalhos da empresa tinha um valor de 2 377 mil milhões de liras, dos quais 558 mil milhões relativos a encomendas respeitantes ao projecto da Alta Velocidade. Com base no ritmo de execução dos trabalhos estabelecido pela entidade adjudicante, era razoável prever uma evolução do volume de vendas e dos resultados da Italstrade como a descrita no quadro 3.

Quadro 3

Previsão dos resultados económico-financeiros da Italstrade

(em mil milhões de liras)

	1995	1996	1997
Volume líquido de vendas	503	790	854
Margem bruta	28	35	35
Resultado operacional	12	16	15
Lucro líquido (perdas)	24	26	27

Fonte: Plano de reestruturação da Iritecna.

Todavia a crise do mercado da construção civil em Itália foi pior do que o previsto e as encomendas já então adquiridas relativas aos trabalhos da Alta Velocidade, sofreram atrasos por causas independentes da vontade da empresa. Portanto, como evidenciado no quadro 1, o volume de vendas da Italstrade foi muito inferior ao previsto no plano:

— em 1995, foi de 197 mil milhões de liras, o que corresponde a 39 % das previsões,

— em 1996, foi de 239 mil milhões, isto é, 30 % do previsto.

Nestes dois anos, assim como em 1994, o volume de vendas realizado pela Italstrade foi cerca de 50 % inferior ao realizado em 1992, ano em que, aliás, era já extremamente grave a crise do sector em que a Italstrade exerce a sua actividade. Observa-se que a redução do volume de vendas da Italstrade foi superior à verificada no mercado no seu conjunto. Perante este agravamento das condições de mercado devido a causas externas, a Italstrade reagiu procedendo a acções de reestruturação suplementares relativamente às previstas no plano.

Em especial, em 1996, a empresa concebeu um novo plano de reestruturação interna (quadro 4) com o objectivo de recuperar um nível estável de rendibilidade da exploração. O plano prevê, nomeadamente, uma retoma lenta da actividade associada aos projectos de Alta Velocidade, mas baseia-se principalmente em medidas de contenção dos custos de estrutura adicionais relativamente ao plano aprovado no âmbito da decisão.

Quadro 4

Plano industrial da Italstrade para 1998–2000

(em mil milhões de liras)

	1998	1999	2000
Volume líquido de vendas	370	400	453
Margem bruta	21	28,5	31
Custos de estrutura	(15)	(15)	(16)
Lucro líquido (perdas)	6	7,5	9,5

Fonte: Plano de reestruturação da Italstrade 1998-2000.

Os custos de estrutura, em particular, serão mantidos num valor inferior em 25 % ao previsto no plano, a fim de manter uma rendibilidade suficiente, não obstante um nível de volume de vendas sensivelmente inferior ao estimado inicialmente.

A Italstrade registará um lucro líquido equivalente a cerca de 2 % das receitas deste período, apesar de um nível de produção equivalente a menos de 50 % do previsto no plano Iritecna para 1996. Este resultado é possível graças a um corte adicional das despesas de estrutura obtido através de reduções suplementares de pessoal da sede e de reestruturações dos processos operacionais.

Por outro lado, é verdade que, em 1996, a empresa registou mesmo assim perdas tanto a nível de exploração como em termos de resultados líquidos. Contudo, já em 1996, se verificou claramente uma tendência positiva de redução das perdas de exploração, isto é, uma melhoria endógena da capacidade competitiva da empresa. Em 1997, esta tendência foi confirmada pelos resultados positivos, pelo nível de margem bruta e pelos lucros líquidos.

Graças às acções de reestruturação efectuadas pela empresa, em especial no período de 1996-1997, suplementares relativamente ao plano aprovado pela Comissão na decisão, a Italstrade estará em condições de atingir um grau suficiente de rendibilidade, não obstante o agravamento imprevisto das condições de mercado. É necessário, além disso, sublinhar que esta rendibilidade de longo prazo foi atingida graças à contribuição determinante de acções de racionalização

interna (reduções de capacidade, etc.) e não graças a expectativas optimistas de mercado.

Neste contexto, a primeira das condições necessárias para a aprovação de auxílios à reestruturação pode considerar-se preenchida.

A este propósito, a Comissão observa que a empresa foi transferida para um accionista privado e que o Estado, através dos mecanismos contratuais previstos, não cobrirá financeiramente eventuais perdas futuras da Italstrade. Além disso, a presença de um accionista de controlo privado [ver ponto ii) do capítulo III] garante maior segurança relativamente às perspectivas de viabilidade da Italstrade.

No que diz respeito ao ponto ii), é necessário que os auxílios concedidos a uma empresa não provoquem distorções indevidas da concorrência. Em princípio, qualquer auxílio concedido pelo Estado a uma empresa provoca uma distorção indevida da livre concorrência, na medida em que coloca a empresa numa situação económica mais favorável relativamente às suas concorrentes. É necessário portanto ponderar esse efeito com reduções de capacidade produtiva, em especial, em sectores, como o da construção civil, em que existe uma significativa capacidade excedentária disponível.

No caso em apreço, o plano de reestruturação aprovado pela Comissão na decisão previa já reduções significativas de capacidade produtiva. No sector da construção, a capacidade produtiva das empresas baseia-se principalmente nos recursos humanos, quer em termos de capacidades projectuais, quer em termos de força de trabalho de execução. A redução significativa desta base, juntamente com a diminuição notável da produção, mostrava claramente, na altura da decisão, a acentuada redução da quota de mercado da empresa.

Assim, a Comissão considerou que os auxílios concedidos à Italstrade até 31 de Dezembro de 1994 preenchiam os requisitos previstos para os auxílios à reestruturação.

Visto que a Italstrade recebeu, após a decisão, auxílios adicionais, é necessário verificar se estes novos recursos têm um efeito sobre o comércio comunitário, contrário ao interesse comum. Esta situação verificar-se-ia se a empresa tivesse podido utilizar estes recursos para financiar práticas comerciais que lhe permitissem incrementar a própria quota de mercado em detrimento de concorrentes que não beneficiaram de auxílios.

Contudo, como já referido, no período de 1995-1997, a Italstrade reduziu o seu pessoal e, por conseguinte, a sua capacidade produtiva em medida superior ao previsto no plano.

Por outro lado, a Comissão considerou que a evolução do volume de vendas da empresa prevista no plano de reestruturação (ver quadro 3) não tinha um impacto sobre as trocas comerciais de uma forma contrária ao interesse comum. Na realidade, o volume de vendas realizado pela Italstrade no período 1995-1997 foi equivalente a cerca de 30 % do previsto no plano e o ritmo de aquisição de encomendas significativamente inferior tal como apresentado no quadro 5.

Quadro 5

Evolução do volume de vendas e da carteira de encomendas da Italstrade

	1993	1994	1995	1996	1997
Volume líquido de vendas	660	245	197	239	370
Carteira de encomendas	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
Parte respeitante à Alta Velocidade	558	530	480	380	n. d.

Fonte: Balanços da Italstrade.

Dos dados acima expostos conclui-se de forma clara que as actividades concorrenciais da Italstrade sobre os mercados mundiais se reduziram progressivamente na sequência da reestruturação da empresa. O plano de reestruturação aprovada na decisão previa um ritmo de aquisição de encomendas substancialmente igual ao nível do volume de vendas em cada ano do plano. Este nível de produção e aquisição de encomendas foi considerado compatível com o mercado comum na sequência dos significativos esforços de reestruturação já realizados pela empresa.

Apesar da redução do volume de vendas em cerca de 70 % relativamente ao plano, a Italstrade reduziu igualmente a sua carteira de encomendas em cerca de 40 % relativamente a 31 de Dezembro de 1993, limitando significativamente, numa medida superior ao exigido pelo plano Iritecna, a sua actividade concorrencial nos mercados de referência. Portanto, a sua posição competitiva final não afectará as trocas comerciais de forma contrária ao interesse comum.

Relativamente ao ponto iii), para que um auxílio estatal possa ser declarado compatível com o mercado comum é necessário que seja limitado ao mínimo indispensável para financiar o saneamento económico da empresa e que não seja utilizado em actividades concorrenciais agressivas, se não numa medida necessária à recuperação da viabilidade da empresa.

Dos dados fornecidos pelo Governo italiano é possível verificar que os fundos concedidos pela Fintecna à

Italstrade foram necessários para compensar as perdas relativas principalmente à redução dos valores atribuídos aos trabalhos em curso e aos custos inerentes à redução da capacidade produtiva (saída de pessoal). A Fintecna financiou, na pendência do processo de venda, acções de reestruturação adicionais relativamente às previstas no plano Iritecna, a fim de fazer face ao agravamento imprevisto das perspectivas de mercado.

A Comissão considera, portanto, que os auxílios concedidos não aumentaram a liquidez da empresa, sem qualquer relação com o processo de reestruturação, que poderia financiar práticas comerciais agressivas ou investimentos não necessários à reestruturação.

Além disso, a Comissão observa que a Italstrade não beneficiará de qualquer crédito de imposto relativo às perdas cobertas por fundos injectados pela Fintecna.

Por fim, o beneficiário contribuirá de forma significativa para o financiamento da reestruturação, uma vez que os eventuais encargos suplementares ficarão a cargo de ambos os accionistas na proporção das quotas detidas na empresa, até ao momento da transferência definitiva dos remanescentes 51 %.

O Governo italiano deverá apresentar um relatório periódico sobre a evolução do processo de privatização e sobre a execução do plano de reestruturação previsto para a Italstrade,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os auxílios a favor da Italstrade SpA («Italstrade») sob forma de dotações de capital efectuadas nos anos 1995-1997, que atingem globalmente o montante de 178 mil milhões de liras (78 milhões de ecus), bem como os auxílios concedidos antes de 1994 e anteriormente aprovados pela Comissão, num montante de 450 mil milhões de liras, constituem auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE.

Estes auxílios preenchem os requisitos previstos nas orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade, de 27 de Julho de 1994. Assim, não são abrangidos pela proibição prevista no n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e no n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE, por força do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado e do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE, uma vez que são compatíveis com o mercado comum, desde que sejam cumpridas as disposições previstas no artigo 2.º

Artigo 2.º

A Itália cederá a quota remanescente das acções da Italstrade detidas pela Fintecna ao accionista privado nos prazos e condições estabelecidos no contrato de venda, com especial referência aos prazos previstos para o exercício da opção.

Artigo 3.º

A fim de assegurar a plena colaboração no sistema de controlo da presente decisão, a Itália apresentará à Comissão relatórios semestrais sobre a evolução económica e financeira da Italstrade e comunicará atempadamente à Comissão os principais actos relativos à cessão da quota remanescente da Italstrade na posse da Fintecna.

O primeiro relatório incluirá os resultados económicos e financeiros da Italstrade em 30 de Junho de 1998 e deverá ser recebido pela Comissão até 31 de Dezembro de 1998.

Artigo 4.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Setembro de 1998.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão