COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 15 de julio de 1997

relativa a la ayuda financiera concedida a Lloyd Triestino di Navigazione SpA y a Italia di Navigazione SpA

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/234/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 los interesados, de conformidad con lo dispuesto en los mencionados artículos, para que le presentaran sus observaciones y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

El 16 de febrero de 1994 [SG(94) A/3082 de 24 de febrero de 1994], la Representación Permanente de Italia notificó a la Secretaría General de la Comisión un nuevo Decreto-Ley ([1]) con el número 22/94 ([2]), que contenía medidas urgentes para distintos sectores de la economía italiana. Dicho Decreto-Ley incluía una propuesta para conceder ayuda financiera al sector marítimo, específicamente en forma de una inyección de capital para Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA (en adelante «Lloyd Triestino» y la empresa Italia di Navigazione, SpA (en adelante «Società Italia»), dos compañías de transporte marítimo internacional del grupo Finmare ([3]), como parte de un plan general de reestructuación. Este Decreto-Ley fue sustituido posteriormente por la Ley 204/95, que sigue vigente. El objeto de la presente consulta y propuesta de Decisión de la Comisión es esta recapitalización.

A la vista de la publicación del Decreto-Ley 22/94 en la *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* el 15 de enero de 1994 y de su consiguiente entrada en vigor, el plan de recapitalización fue registrado por la Secretaría General como ayuda de Estado no notificada.

El 27 de julio de 1994, la Comisión decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 ([4]), por considerar que, en tales circunstancias, había dudas sobre la compatibilidad de la ayuda financiera propuesta con el Tratado. En respuesta, se recibieron observaciones de la Asociación (privada) italiana de armadores [Confederazione Italiana Armatori, «Confitarma» ([5])], de las autoridades del Reino Unido y de abogados representantes de un competidor de Lloyd Triestino.

Las autoridades italianas presentaron sus observaciones e información adicional en cartas de 13 de octubre y 24 de noviembre de 1994. Durante 1995 tuvo lugar un intercambio regular de correspondencia, mientras el plan de reestructuración de Finmare tomaba forma. El 15 de

([1]) Según la Constitución italiana (artículo 77), en casos de necesidad o urgencia extraordinarias, el Gobierno puede adoptar medidas provisionales que tienen fuerza de ley. Estos decretos-leyes surten efecto inmediatamente tras su publicación en la *Gazzetta ufficiale* (Boletín Oficial) del Estado italiano y siguen vigentes hasta un máximo de sesenta días. El Gobierno debe presentar estos decretos-leyes al Parlamento para su transformación en ley y dejan de surtir efecto si, transcurridos sesenta días desde su publicación en la *Gazzetta ufficiale,* no se convierten en ley. En muchos casos, los decretos-leyes han sido sustituidos tras su expiración por sucesivos nuevos decretos-leyes, aunque se pueden modificar algunas de sus disposiciones, por lo que las medidas pueden permanecer en vigor durante meses o incluso años sin convertirse en ley. Sin embargo, el Tribunal Constitucional de Italia dictaminó en 1996 que los decretos-leyes ya no podrían renovarse una vez transcurrido un período de sesenta días, ya que esto está en contradicción con el principio según el cual los decretos-leyes sólo se admiten en casos de urgencia.

([2]) Decreto-Ley 22/94, de 13 de enero de 1994, publicado en la *Gazzetta ufficiale* nº 11 de 15 de enero de 1994.

([3]) Finmare es un holding estatal que controla directamente doce compañías de transporte marítimo que operan en diferentes sectores, incluidos servicios internacionales de línea (contenedores) (Società Italia y Lloyd Triestino), navegación local y costera mediterránea y cabotaje. Finmare efectúa el 45 % del transporte a granel de Italia, el 9 % del transporte de contenedores, el 18 % de los fletes costeros y el 65 % del tráfico de pasajeros entre puertos italianos (Informe de actividad del ejercicio 1992/93 del Grupo IRI).

([4]) DO C 333 de 29. 11. 1994, p. 6.

([5]) Confitarma representa el 83 % de los armadores privados de Italia.

mayo de 1997, las autoridades italianas enviaron la información final requerida por la Comisión para adoptar una decisión. También se celebraron muchas reuniones bilaterales, tanto en Bruselas como en Roma, la última de ellas el 17 de abril de 1996.

DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

Se proponía una inyección de capital de 60 000 millones de liras italianas (31 millones de ecus), a pagar en 1996, Lloyd Triestino recibiría 40 000 millones de liras italianas y Società Italia, 20 000 millones. Las autoridades italianas han confirmado que esta ayuda financiera no se había pagado a ninguna de las dos compañías infracapitalizadas antes de que la Comisión adoptara una decisión.

La propuesta de conceder ayuda financiera para recapitalizar a Lloyd Triestino y a Società Italia forma parte de la fase final de la reestructuración de la flota pública italiana. El objetivo principal de la inyección de capital es proporcionar a dichas compañías una base financiera suficiente y facilitar su adaptación a las condiciones normales de mercado con miras a la privatización, prevista para comienzos de 1997.

El Estado italiano ha subrayado que, sin la inyección de capital, las dos compañías, que son importantes fuentes de empleo, serían financieramente demasiado débiles para ser privatizadas. En consecuencia, el Gobierno italiano se propone completar el proceso de reestructuración actual tal como se ha planificado y hacer posible la privatización.

La privatización prevista está avanzando: Finmare encargó a Citibank que buscara posibles compradores y se dio gran publicidad al anuncio de manifestaciones de interés por la compra, al que han respondido algunas importantes compañías italianas y extranjeras de transporte marítimo. El Gobierno italiano ha preparado un proyecto de ley, tal como exige la legislación italiana, a fin de que la venta tenga lugar tan pronto como la Comisión adopte una decisión sobre la recapitalización.

ANTECEDENTES

Desde la década de 1970, el grupo Finmare ha experimentado graves dificultades financieras que incitaron a las autoridades italianas a proponer la reestructuración del grupo. La segunda fase de la reestructuración, desarrollada en virtud de la Ley de 5 de diciembre de 1986, establecía la división del grupo en una serie de sectores de actividad, de los que la división de servicios de línea (contenedores) sería el primero en ser privatizado.

A pesar de ello, Lloyd Triestino y Società Italia siguieron teniendo pérdidas: las cuentas consolidadas del ejercicio 1991 mostraron unas pérdidas globales de 53 000 millones de liras italianas (27 millones de ecus). Para cubrir estas pérdidas, ambas compañías habían liberado medios financieros mediante ventas de activos en el contexto del reciente proceso de reestructuración. Además, a lo largo de los años, las dos compañías habían recibido ayudas, concedidas en virtud de la Ley marco 234/89, aprobadas por la Comisión [1], que habían sido notificadas. La Comisión ha verificado que las ayudas concedidas formaban parte del régimen de ayudas establecido por la Ley marco y que cumplían las condiciones en virtud de las cuales se había aprobado dicho régimen. Consecuentemente, esta ayuda ha de considerarse una ayuda existente. En los últimos años, ambas compañías han operado prácticamente en la situación de equilibrio financiero.

Sin embargo, hacia 1991, el IRI [2], sociedad matriz de Finmare, empezó a dudar de la importancia estratégica de las compañías y de la capacidad de las compañías del holding público para administrar sus propios asuntos. En consecuencia, desde la primavera de 1992, el grupo Finmare tuvo que invertir considerables recursos para desarrollar y aplicar un plan de reestructuración.

En enero de 1994, se presentó al Gobierno un proyecto de plan de reestructuración que preveía:

— una rápida privatización del sector del transporte a granel,
— la adquisición de las compañías que prestaban servicios de enlace con las islas por los ferrocarriles del Estado,
— una fusión de las dos compañías en el sector de servicios de línea internacionales.

No obstante, al final no se ha propuesto la fusión de Lloyd Triestino y Società Italia, sino privatizarlas por separado. Además, algunas actividades y activos se han transferido o vendido antes de las fusiones para mejorar los balances financieros de las compañías dentro del grupo Finmare.

Mientras se estaba desarrollando el plan detallado para la fase final de la reestructuración, el Gobierno publicó el Decreto-Ley 22/94, de 13 de enero de 1994, en el que se establecía que «para mejorar la situación financiera y hacer posible una privatización rentable de las empresas del grupo Finmare, previa aprobación de los ministros de Transportes y de Navegación y del Tesoro de un plan de reestructuración presentado por Finmare, se autoriza la intervención del Ministerio del Tesoro para aprobar el proceso de recapitalización de las compañías que operan en el sector de los transportes marítimos internacionales de mercancías».

En septiembre de 1995, el Gobierno presentó el plan definitivo de reestructuración del grupo Finmare, cuya finalidad era la consolidación financiera de las compañías antes de su privatización. Tras los debates con los comisiones responsables de la Cámara de Diputados y del Senado, el plan fue definitivamente aprobado y enviado a la Comisión en enero de 1996.

[1] DO C 239 de 25. 9. 1990, p. 10.
[2] El IRI (Istituto per la ricostruzione industriale) es una entidad pública creada en 1933 para coordinar y financiar, a través de subholdings, actividades económicas consideradas de interés nacional (por ejemplo, RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri, Finmare).

Como ya se ha indicado, dentro del grupo Finmare se realizaron después de julio de 1996 algunas fusiones, transferencias y ventas de activos. De esas operaciones, las únicas que afectaron a las dos compañías en cuestión fueron las siguientes:

— la compañía de navegación costera Sidemar, filial al 100 % de Finmare, cesó sus operaciones en septiembre de 1995, tras la venta de su flota de catorce buques a operadores privados. Los activos y pasivos restantes se transfirieron entonces a Lloyd Triestino mediante una fusión efectuada el 1 de septiembre de 1996. El resultado fue un aumento de los activos de esta última compañía de unos 50 000 millones de liras italianas (25 millones de ecus);

— del mismo modo, dos buques propiedad de Viamare, otra compañía del grupo Finmare, fueron vendidos a Tirrenia, el principal operador de cabotaje de Italia occidental, perteneciente también al grupo Finmare. El otro buque de Viamare se vendió a una compañía griega. Posteriormente, Viamare cesó sus operaciones; los activos y pasivos restantes se transfirieron a Società Italia a través de una fusión. Las deudas de Viamare se cancelaron y Società Italia recibió 16 000 millones de liras italianas (8 millones de ecus).

Estos acuerdos han afectado a la situación financiera general de Lloyd Triestino y de Società Italia, habiendo aumentado los activos de ambas compañías. Como se trataba de un acuerdo dentro del grupo Finmare, las autoridades italianas consideraron que no constituían una ayuda de Estado con arreglo a los artículos 92 y 93 del Tratado CE.

Sin embargo, al producirse beneficios para Lloyd Triestino y Società Italia como consecuencia de la reestructuración, los acuerdos pueden constituir una ventaja financiera indudable que podría constituir una ayuda de Estado. Por lo tanto, la Comisión ha tenido en cuenta esas cantidades al evaluar la ayuda financiera concedida a dichas compañías.

APERTURA DEL PROCEDIMIENTO (27 DE JULIO DE 1994)

Por decisión de 27 de julio de 1994, la Comisión decidía iniciar el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado, puesto que en esa fase la inyección de capital propuesta no podía justificarse como operación de interés común europeo.

Un Estado miembro y dos partes interesadas presentaron observaciones sobre la inyección de capital propuesta para Lloyd Triestino y Società Italia en el marco del procedimiento del apartado 2 del artículo 93.

i) **El Gobierno del Reino Unido**

El Gobierno del Reino Unido acogió con satisfacción la decisión de iniciar el procedimiento, por considerar en general que no se puede conceder ayuda de Estado cuando pueda falsear la competencia entre amardores comunitarios de forma contraria a los intereses de operadores económicos y consumidores. Subrayaba, en particular, que hay muchas compañías comunitarias de transporte marítimo en el mercado de servicios de línea y que la concesión de ayuda financierà a las dos compañías italianas podría perjudicar el desarrollo comercial de compañías más eficaces [1].

Además, la Comisión no podía aprobar una ayuda financiera para la reestructuración, puesto que no se facilitaban detalles del proceso de reestructuración ni pruebas de un avance hacia el restablecimiento del equilibrio financiero, no estaba claro el objetivo de la privatización y había muchas dudas sobre los efectos de la privatización, que podría generar nuevos costes de liquidación en el futuro. El principio del inversor en una economía de mercado no podía aplicarse, ya que no se habían cuantificado los efectos de las diferentes estrategias.

El Gobierno del Reino Unido consideraba favorablmente la intención de las autoridades italianas de privatizar las dos compañías y reconocía que la inyección de capital propuesta podría aprobarse si la privatización garantizaba la vuelta al equilibrio financiero con arreglo a un plan de acción realista plenamente documentado, con un calendario definido. Esto puede ser beneficioso para la Comunidad al promover la competencia y al poner término a las subvenciones a las dos compañías, evitando al mismo tiempo las repercusiones políticas de una liquidación. El Gobierno del Reino Unido proponía que las medidas de ayuda financiera y el plan de acción fueran verificados y controlados constantemente por la Comisión a lo largo del período de recuperación del equilibrio financiero, y que todos los Estados miembros y las partes interesadas debían tener acceso a la documentación y tener la oportunidad de presentar observaciones.

ii) **Un competidor de Lloyd Triestino**

Un competidor de Lloyd Triestino afirmaba que dicha compañía había abusado de su posición dominante en rutas entre Italia, los países del Mediterráneo y Sudáfrica, aumentando su tonelaje y aplicando tarifas inferiores a los costes, así como firmando contratos vinculantes con transportistas. La Comisión no ha encontrado elementos de prueba de esta denuncia.

iii) **Confitarma**

Confitarma ha llamado la atención de la Comisión en repetidas ocasiones sobre las medidas de ayuda financiera propuestas, facilitando copias de nuevos decretos-leyes e indicando las secciones relativas a dicha ayuda. En general, ha manifestado su preocupación porque la ayuda financiera en favor de la flota pública de servicios de línea y, en particular, la recapitalización podrían falsear la

[1] Las rutas cubiertas son: para Lloyd Triestino: África, Asia y Oceanía; para Società Italia: Norteamérica y América del Sur. En estas rutas hay plena libertad de prestación de servicios para todos los operadores y la competencia es muy fuerte.

competencia, perjudicando el desarrollo de estrategias comerciales normales. Esta posición ha sido apoyada por las autoridades de defensa de la competencia y del mercado en una Decisión de 26 de enero de 1993 dirigida a las autoridades italianas.

iv) **Respuesta de las autoridades italianas**

Las autoridades italianas facilitaron información específica (confidencial en el plano comercial) sobre la evolución de Lloyd Triestino y Società Italia durante el período de reestructuración. Dicha información ponía de manifiesto una mejora considerable de la productividad, y un aumento del número de contenedores transportados a pesar de las reducciones de plantilla y del número de buques. Las compañías han adoptado una nueva estrategia comercial basada en la cooperación con otros operadores, fletes de tramos, etc. Por otra parte, la deuda de las compañías se ha reducido, los ingresos han aumentado y ambas compañías están operando ahora en un entorno financiero más saneado. Sin embargo, a pesar de estas mejoras, en especial en materia de productividad y de reducción de costes de funcionamiento, sigue siendo necesaria una nueva inyección de capital para que las compañías, actualmente infracapitalizadas, lleguen a ser financieramente sólidas y estén preparadas para la privatización.

Los servicos de la Comisión solicitaron también información más detallada sobre la posición financiera de Lloyd Triestino y Società Italia, información que facilitaron las autoridades italianas en las reuniones celebradas en Bruselas los días 12 de noviembre de 1996 y 17 de abril de 1997 y en la correspondencia posterior.

En opinión de las autoridades italianas, las cantidades propuestas o concedidas a las dos compañías no eran superiores a las que un propietario que operase racionalmente hubiera invertido en compañías de su propiedad de las que tuviera la intención de desprenderse. En cualquier caso, los beneficios de la eventual venta para la privatización superarían cualquier cantidad invertida en las compañías por su propietario para prepararlas para la privatización. Los servicios de la Comisión pidieron pruebas de esta aseveración, que las autoridades italianas se comprometieron a facilitar.

VALORACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS

Se contrató a un asesor independiente de prestigio internacional para efectuar una detallada valoración de las compañías.

El asesor utilizó dos métodos para determinar el valor de las compañías. El principal método utilizado fue el de *discounted cash flows* (DCF) (actualización de los flujos de caja), basado en la hipótesis de que el valor de la compañía depende de los flujos de capital circulante que se prevé que se generen en el futuro.

Se utilizó también un segundo método (de control), el método de *excess earnings* (EE), basado en la hipótesis de que el valor de la compañía depende del valor de sus activos y de la rentabilidad prevista de la compañía.

El método DCF utilizado por el asesor se considera en general como el más adecuado para valorar objetivamente una compañía. Para poder aplicar dicho método se requiere un determinado nivel de información sobre el rendimiento pasado y futuro de la compañía. En este caso se utilizó la información siguiente:

— balances preliminares de Lloyd Triestino y Società Italia para 1996;

— balances de Lloyd Triestino y Società Italia para 1992, 1993, 1994 y 1995, certificados por auditores;

— resúmenes de los balances de Lloyd Triestino y Società Italia correspondientes a 1997;

— los planes financieros de Lloyd Triestino y Società Italia para los años 1997-1999.

Desde 1992, Lloyd Triestino ha tratado de mejorar su rendimiento financiero, inicialmente mediante la consolidación de algunos de sus servicios, lo que dio lugar a una fuerte reducción de su capacidad global y una disminución de pérdidas netas, y últimamente a través del mecanismo de uma amplia cooperación con sus socios. La compañía ha empezado a arrendar sus buques a los socios y luego ha tomado en arrendamiento un número fijo de tramos. Estos cambios han producido un aumento general de los activos e ingresos de la compañía (de 291 600 millones de liras italianas en 1992 a 666 300 millones en 1996) y una reducción de los costes de funcionamiento. Desde 1992, Lloyd Triestino ha reducido sus pérdidas anuales de 29 300 millones de liras italianas en 1992 a 1400 en 1996.

El rendimiento de Società Italia también ha mejorado en los ultimos años, principalmente como resultado de su dedicación a algunas rutas específicas; sus ingresos han aumentado de 186 900 millones de liras italianas en 1992 a 329 900 millones en 1996. Sin embargo, la compañía sigue siendo vulnerable al aumento de la competencia y de la capacidad disponible en el mercado mundial y está gravemente infracapitalizada. Las pérdidas netas (de 18 700 millones de liras italianas en 1992) se han reducido progresivamente hasta alcanzar una situación de equilibrio en 1996.

Como es práctica habitual, se utilizó un método de control, que debiera haber sido el denominado «método de la comparación», con arreglo al cual se comparan las principales cifras financieras de compañías similares intercambiadas o vendidas en los mercados financieros o sujetas recientemente a operaciones de fusión/adquisición. No obstante, dada la ausencia de un número suficiente de compañías comparables y de operaciones de fusión/adquisición, no se utilizó este método, recurriéndose en su lugar al método de *excess earnings.*

Utilizando los métodos citados se ha obtenido una gama de valores que tiene en cuenta una serie de variables y que se basa en determinadas técnicas. El asesor afirma que se ha alcanzado una gama realista de valores para las compañías. Tales valores no pueden revelarse por razones de confidencialidad comercial, ya que esto tendría repercusiones en el precio de venta de las compañías.

Todos los valores indicados, incluidos los valores mínimos, eran, para cada una de las compañías, substancialmente superiores a la cuantía total de la ayuda financiera concedida a ellas. Así, incluso con arreglo a la valoración más baja de las compañías, el precio de venta previsto sería superior a la inyección de capital propuesta (60 000 millones de liras italianas, o sea 31 millones de ecus), más el valor de los activos transferidos a consecuencia de la reestructuración del grupo Finmare (liquidación de Sidermar y Viamare), por valor de 66 000 millones de liras italianas (33 millones de ecus).

VALORACIÓN JURÍDICA

De acuerdo con el apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE, «serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

Con arreglo al artículo 222 del Tratado CE, el Derecho comunitario es imparcial con respecto al carácter público o privado de las empresas. En consecuencia, las ayudas financieras para facilitar la privatización de empresas de propiedad estatal no pueden beneficiarse de una excepción al principio básico de incompatibilidad de las ayudas de Estado con el mercado común establecido en el apartado 1 del artículo 92.

Sin embargo, cuando una privatización se efectúa mediante la venta de acciones en el mercado bursátil, se presume en general que se realiza en condiciones de mercado y que no implica una ayuda de Estado.

Si la empresa no se privatiza mediante la venta de acciones en bolsa, sino a través de una operación de compraventa (venta de la empresa íntegramente o por partes a otras empresas), la operación deberá ajustarse a una serie de condiciones, tal como estableció la Comisión en su XXIII Informe anual sobre la política de competencia (1993) [1]:

— se debe celebrar una subasta pública, abierta a todos los interesados, transparente y no condicionada a la ejecución de otras acciones, como la adquisición de activos que no sean aquellos a los que se refiere la oferta o la continuación de determinadas actividades empresariales,

— la empresa se venderá al mejor postor,

— se deberá conceder a los ofertantes tiempo e información suficientes para realizar una adecuada valoración de los activos antes de presentar sus ofertas.

Si se cumplen estas condiciones, se puede presumir, sin ulterior examen del caso, que no ha habido ayuda de Estado.

Antes de la venta de acciones en Bolsa, pueden cancelarse o reducirse las deudas sin que ello sea considerado ayuda de Estado, siempre que el producto de la emisión (o de la compraventa) supere la reducción de la deuda.

En el caso que nos ocupa, incluso el valor mínimo que resulta de la valoración más baja con respecto al valor de venta previsto de las dos compañías supera ampliamente la cuantía de la inyección de capital propuesta (60 000 millones de liras italianas) más el valor de los activos (66 000 millones de liras italianas, o sea 33 millones de ecus) transferidos como consecuencia de la reestructuración del grupo Finmare (liquidación de Sidermar y Viamare).

Además, la ayuda financiera, objeto de la presente consulta, debería, como inversión, de acuerdo con la teoría general financiera, implicar una prima de riesgo y se debería tener en cuenta también el tiempo transcurrido entre la inversión y la remuneración del capital invertido. En este contexto, cabe señalar que el índice de variación de los valores de venta oscila entre el 20 % y el 25 % y que el valor más bajo se ha elegido como la base de la evaluación, con lo que se tiene en cuenta la prima de riesgo. En cuanto a la cuestión del tiempo, se prevé que el período de tiempo entre el pago de los fondos y la venta sea muy breve (la venta está prevista para finales de 1997), por lo tanto, el más bajo de los valores previstos superará sin más el importe de los intereses que se obtendrían si las cantidades invertidas en las dos compañías se depositara en un banco durante el mismo tiempo.

En consecuencia, por las razones expuestas, la ayuda financiera no puede considerarse una ayuda de Estado.

CONCLUSIONES

En conclusión, la inyección de capital de 60 000 millones de liras italianas (31 millones de ecus), prevista en la notificación, junto con la ayuda financiera derivada de la reestructuración del grupo Finmare, ha puesto efectivamente a las dos compañías en condiciones de ser privatizadas. Los asesores independientes han indicado también que cabe prever que ambas compañías puedan ahora obtener beneficios. Las autoridades italianas han aceptado el principio de no concer a estas dos compañías más ayudas en relación con la privatización.

[1] XXIII Informe sobre la política de competencia, puntos 402 y 403.

Las autoridades italianas se han comprometido a proceder rápidamente a la privatización de Lloyd Triestino y Società Italia de forma transparente mediante subasta pública y han confirmado, mediante compromiso recibido el 4 de julio de 1997, el plan siguiente:

— se ha designado recientemente a un consultor independiente para que asesore al Gobierno sobre la preparación de la privatización,

— estos preparativos concluirán a más tardar a finales de octubre de 1997,

— el anuncio de licitación se publicará a más tardar a finales de noviembre de 1997,

— la fecha límite para la presentación de ofertas será a finales de diciembre de 1997.

El Gobierno italiano confirmó además su propósito de completar la venta de las dos compañías dentro de los tres meses siguientes a la fecha límite para la presentación de las ofertas.

Al aprobar este plan, la Comisión ha tenido en cuenta estos compromisos y velará por la aplicación del plan.

Las autoridades italianas se han comprometido a presentar, en un plazo de tres meses a partir de la firma del contrato de venta, un informe sobre los resultados obtenidos mediante la ayuda financiera y sobre el proceso de privatización.

Por lo tanto, se propone a la Comisión que no formule objeciones con respecto a la ayuda financiera concedida por las autoridades italianas a las dos compañías,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda financiera otorgada a Lloyd Triestino y a Società Italia di Navigazione en forma de una inyección de capital de 60 000 millones de liras italianas (31 millones de ecus) y la transferencia a estas compañías de activos procedentes de la liquidación de las compañías de transporte marítimo de línea Sidermar y Viamare, pertenecientes al grupo Finmare, por valor de 66 000 millones de liras italianas (33 millones de ecus), es decir, en total 126 000 millones de liras italianas (64 millones de ecus), no constituyen una ayuda de Estado con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE.

Artículo 2

Al adoptar la presente Decisión, la Comisión toma nota de los siguientes compromisos contraídos por las autoridades italianas:

— además de las cantidades mencionadas en el artículo 1, no se concederán otras ayudas a Lloyd Triestino y Società Italia para su privatización; las autoridades italianas procederán a la prevista privatización de Lloyd Triestino y Società Italia de forma transparente mediante una subasta pública, en las condiciones establecidas en el XXIII Informe sobre la política de competencia, tal como se ha indicado ya en el presente documento;

— el Gobierno italiano ha confirmado además su propósito de completar la venta de las dos compañías en el plazo de los tres meses siguientes a la fecha límite de presentación de ofertas. El anuncio de licitación para la venta de dichas compañías se publicará a más tardar a finales de noviembre de 1997 y la fecha límite para la presentación de ofertas será a finales de diciembre de 1997. Las autoridades italianas proporcionarán a la Comisión un informe sobre los resultados de la privatización y sobre el precio de venta, dentro de los tres meses siguientes a la firma del contrato de venta.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 1997.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión