DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 31 de mayo de 1989

relativa a la ayuda otorgada por el Gobierno italiano a Alfa Romeo, empresa del sector del automóvil

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(89/661/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Después de haber emplazado a los interesados, de conformidad con lo dispuesto en el mencionado artículo, para que presentaran sus observaciones,

Considerando lo que sigue:

I

Mediante carta de 1 de octubre de 1986, la Comisión solicitó al Gobierno italiano información relativa a una supuesta ayuda en forma de aportación de capital (209 000 millones de LIT) que, según una información de prensa, el Gobierno italiano habría otorgado en 1985 e Alfa Romeo, empresa del sector del automóvil.

Por carta de 21 de noviembre de 1986, de su Representación Permanente, el Gobierno italiano confirmó que en 1985 sus accionistas Finmeccanica e IRI otorgaron a Alfa Romeo la cantidad de 206 200 millones de LIT en concepto de aportación de capital, destinada a cubrir las pérdidas sufridas por la empresa en 1984 y en el primer semestre de 1985. Además, declaró que no podía proporcionar la información sobre la cobertura de las pérdidas sufridas hasta finales de 1986, debido a la reciente conclusión de las negociaciones de adquisición de Alfa Romeo por Fiat.

Por télex de 18 de diciembre de 1986, la Comisión solicitó información al Gobierno italiano sobre cualquier otra ayuda prevista o ya concedida a Alfa Romeo o a Fiat, en relación con la operación de adquisición de Alfa Romeo por parte de esta última empresa.

Mediante télex de la Representación Permanente italiana de 30 de enero de 1987, el Gobierno italiano comunicó a la Comisión que no se había concedido, ni previsto, ninguna aportación de capital público en relación con la operación de adquisición. La adquisición de Alfa Romeo por parte de Fiat se llevó a cabo tras un proceso de evaluación de las dos ofertas presentadas por Ford y Fiat, de lo que se encargó una empresa consultora independiente, por lo que respondía a condiciones normales del mercado. En último lugar, se declaró que aún no se disponía de los datos financieros requeridos por la Comisión, pero que se enviarían lo antes posible.

A una posterior petición de información de la Comisión, el Gobierno italiano respondió, mediante télex de 27 de marzo de 1987, que los expertos independientes habían considerado que ambas ofertas eran económicamente aceptables, pero que era preferible la de Fiat, ya que ofrecía una renovación más rápida de la gama de productos de Alfa Romeo, incluía a lo asociados italianos de Alfa Romeo, evitaba en parte futuras pérdidas para Finmeccanica y contenía una más clara exposición de los objetivos de empleo. Además, en dicho télex se proporcionaba información sobre el precio de compra de Alfa Romeo mediante la asunción parcial de las deudas de Alfa Romeo, hasta un límite de 700 000 millones de LIT (incluidos los préstamos concedidos en virtud de la Ley 675/77), y el pago de 1 billón 50 000 millones de LIT, que Fiat efectuará en cinco plazos anuales a partir del sexto año desde el 1 de enero de 1987, fecha de la adquisición. Por lo que respecta al endeudamiento de Alfa Romeo, el Gobierno italiano señaló que las deudas que Fiat no asumía permanecerían a cargo de Finmeccanica (incluido el crédito obtenido al amparo de la Ley 46/82).

A pesar de que la Comisión solicitó en diversas ocasiones información detallada sobre las transacciones realizadas con motivo de la venta de Alfa Romeo a Fiat y sobre la oferta presentada por Ford, la carta enviada por el Gobierno italiano el 2 de julio de 1987 no contenía ninguna información adicional.

El 29 de julio de 1987, la Comisión decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a la nueva inyección de capital a Alfa Romeo, efectuada en 1985 por un importe de 206 200 millones de LIT y a la subvención que suponían los términos en los que Fiat adquirió Alfa Romeo. Con arreglo a la información de que disponía, la Comisión temía que el Gobierno italiano hubiera ayudado a Fiat, en el sentido de que podría haberle concedido una ventaja competitiva cobrándole un precio menor que el del segundo ofertante, Ford, por los activos de Alfa Romeo adquiridos por Fiat a finales de 1986. Además, la Comisión se proponía valorar hasta qué punto se había tenido en cuenta al fijar el precio de venta la aportación de capital efectuada en 1985.

La Comisión, por carta de 6 de agosto de 1987, emplazó al Gobierno italiano para que presentara sus observaciones y respondiera a las preguntas concretas planteadas en la carta. De acuerdo con el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, también se solicitó a los demás Estados miembros y a las terceras partes interesadas que presentaran sus observaciones.

II

En el marco de dicho procedimiento, el Gobierno italiano envió sus observaciones con carta de 7 de octubre de 1987, en la que confirmaba su punto de vista, según el cual la venta de Alfa Romeo al grupo Fiat no contenía los elementos de ayuda a que se refiere el artículo 92 del Tratado. También proporcionó algunos datos según los cuales en 1986 se

concedió a Alfa Romeo la cantidad adicional de 408 900 millones de LIT. El grupo ha venido sufriendo pérdidas desde 1978, y en 1986 las pérdidas alcanzaron los 313 000 millones de LIT. Además, se señaló que la parte de las deudas de Alfa Romeo no asumida por Fiat ascendía a 291 000 millones de LIT.

El Gobierno italiano indicó asimismo que Finmeccanica remitiría, de forma directa, la información requerida sobre las condiciones de la adquisición y sobre la comparación entre las dos ofertas.

La Comisión recibió las observaciones enviadas por Finmeccanica con cartas de 20 de octubre de 1987, 29 de diciembre de 1987 y 8 de marzo de 1988.

Otros cuatro Estados miembros enviaron sus observaciones, en el marco del procedimiento mencionado.

III

De la información enviada por el Gobierno italiano y por Finmeccanica como parte del procedimiento se llegó a la conclusión de que la aportación de nuevo capital por valor de 408 900 millones de LIT en 1986 sirvió para reducir el endeudamiento financiero neto de Alfa Romeo en esa misma cantidad. Esta aportación de capital efectuada por Finmeccanica se realizó en parte a través de la empresa filial SAIGE, cuyas acciones son en su totalidad propiedad de Finmeccanica. Por lo tanto, esta aportación mejoró de forma sustancial la situación financiera del grupo Alfa Romeo. Debe señalarse que esta aportación de capital se decidió en junio de 1986 durante las negociaciones de venta entre Finmeccanica y Ford celebradas entre mayo y septiembre de 1986.

Por lo tanto, el 10 de mayo de 1988 la Comisión decidió ampliar el procedimiento iniciado el 29 de julio de 1987, con el fin de cubrir también los elementos que constituyen ayuda en forma de provisión de nuevo capital por valor de 408 900 millones de LIT. Además, la Comisión volvió a solicitar al Gobierno italiano información detallada sobre la venta de Alfa Romeo, así como sobre las condiciones exactas de las dos ofertas.

El 19 de mayo de 1988, la Comisión instó por carta al Gobierno italiano a que enviara sus observaciones. Mediante cartas de fecha 25 de mayo de 1988, planteó a Finmeccanica y al Gobierno italiano preguntas más concretas sobre la evaluación de las dos ofertas recibidas. De acuerdo con el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, los demás Estados miembros y otras terceras partes fueron también invitados a enviar sus observaciones.

IV

Las autoridades italianas presentaron sus observaciones en carta de 21 de julio de 1988. Los Anexos de dicha carta, la carta de Finmeccanica de 15 de julio de 1988, así como la carta de las autoridades italianas del 17 de noviembre de 1988 y sus Anexos contenían información detallada sobre los siguientes aspectos:

— la situación financiera de Alfa Romeo a finales de 1986;

— el calendario de las negociaciones entre Finmeccanica y las dos empresas interesadas en la compra durante 1986;

— las condiciones del contrato de venta entre Fiat y Finmeccanica;

— las disposiciones financieras en cuanto a los activos de Alfa Romeo que permanecieron en manos de Finmeccanica, las condiciones de su venta a los bancos públicos, así como el pago del endeudamiento financiero restante por parte de Finmeccanica;

— la creación, por parte de Fiat, del grupo Alfa Romeo, y sus actividades durante 1987;

— las inversiones realizadas en 1986 y 1987 en las instalaciones de Alfa Romeo y la ayuda obtenida para estas inversiones.

En relación con la aportación de capital por valor de 408 900 millones de LIT a Alfa Romeo, acordada y realizada en junio de 1986 por los accionistas Finmeccanica y su empresa filial Saige, el Gobierno italiano declaró que no había razones objetivas para vincular esta recapitalización a las posteriores decisiones relativas a la venta de Alfa Romeo: al contrario que la aportación de capital realizada en 1985, que ascendió a 206 200 millones de LIT, la nueva aportación de capital no se realizó para compensar pérdidas, ya que esto se había logrado mediante la reducción del capital social, sino que se vinculó a un programa trienal de inversiones (1986-1988) y a la necesidad de la empresa de mantener una situación financiera saneada a la luz de las estratégicas decisiones que se debían tomar para encontrar una solución definitiva a su crisis estructural. Por lo tanto, la aportación de capital debía considerarse, en opinión del Gobierno italiano, como totalmente compatible con el Tratado. Además, teniendo en cuenta el prestigio y el importante papel de Alfa Romeo en el mercado mundial de vehículos deportivos, un programa de reestructuración a gran escala que además aumentara el potencial tecnológico bien podría resultar atractivo para los accionistas privados. El Gobierno italiano consideraba además que la operación estaba en la misma línea que la política del Gobierno de privatización de aquellos sectores en los que la participación estatal no fuera de importancia capital.

Del mismo modo, se señaló que, en el momento en que la junta general de accionistas de Alfa Romeo decidió aumentar el capital en 408 900 millones de LIT y cuando los accionistas desembolsaron este aumento de capital, las negociaciones sólo habían comenzado con Ford; este hecho serviría por sí mismo para demostrar que esta operación no estaba planeada para favorecer a Fiat. Por lo tanto, las autoridades italianas consideraban que la declaración contenida en la carta de la Comisión según la cual el aumento de capital habría permitido a Fiat adquirir Alfa Romeo sin asumir la carga total de su deuda carecía de fundamento.

Con respecto a la comparación entre las ofertas de Fiat y Ford, las autoridades italianas insistieron en que la decisión en favor de Fiat se basó en la valoración financiera que de ambas ofertas realizó una empresa consultora independiente, cuyas conclusiones sirvieron de base para la «Fairness Opinion» emitida el 3 de noviembre de 1986. Sobre la base de estas conclusiones, el importe ofrecido a Finmeccanica por ambas propuestas, la de Fiat y la de Ford, era económica-

mente aceptable y entraba dentro del ámbito de valores considerado «equitativo». No obstante, los consultores consideraron que la propuesta de Fiat era preferible para Finmeccanica desde el punto de vista financiero. Según las autoridades italianas, el Consejo de Administración de Finmeccanica aceptó la oferta de Fiat porque, además de sus ventajas económicas, presentaba las siguientes ventajas, en comparación con la oferta de Ford:

— liberaría a Finmeccanica de la obligación de compartir las pérdidas de Alfa Romeo a partir del 1 de enero de 1987 y de contribuir al proceso de reestructuración preciso para eliminar los motivos estructurales de tales pérdidas;

— permitiría una más rápida renovación de la gama de modelos de Alfa Romeo; ofrecería una mejor garantía de que iba a alcanzar un grado razonable de competitividad en el mercado europeo en un período relativamente corto;

— incluiría en su oferta a todas las empresas operativas de Alfa Romeo;

— supondría un compromiso más firme con los objetivos de empleo.

Estas consideraciones llevaron a los órganos de administración de Finmeccanica y de IRI a decidir en favor de Fiat. El Gobierno italiano adoptó una decisión análoga el 7 de noviembre de 1986.

Otros dos Estados miembros enviaron sus observaciones en relación con la ampliación del procedimiento.

V

Alfa Romeo ocupa el segundo lugar entre los fabricantes de automóviles de Italia. La empresa, fundada en 1910, pasó a formar parte del grupo estatal IRI en 1933. Al igual que respecto a casi todas las industrias automovilísticas, la primera subida de los precios del petróleo en 1973-1974 provocó una crisis sin precedentes en el mercado del automóvil y produjo también pérdidas en Alfa Romeo. No obstante, Alfa Romeo nunca se recuperó económicamente y continuó sufriendo pérdidas de forma ininterrupida durante los siguientes catorce años.

Al principio, los problemas de la empresa se derivaban de las decisiones estratégicas que se habían tomado en los años precedentes. A finales de los sesenta, la empresa decidió ampliar su gama de modelos y comenzó a fabricar vehículos ligeros, para lo que se construyeron las plantas de construcción y montaje de Alfa Sud cerca de Nápoles. En estas fábricas, que se pusieron en funcionamiento en 1972, Alfa Romeo dobló prácticamente su capacidad anual de producción hasta llegar a los 400 000 vehículos. No obstante, estas fábricas siempre tuvieron un exceso de capacidad, sufrieron problemas de relaciones laborales y de baja productividad laboral. La importante carga financiera de Alfa Sud impidió la renovación de los vehículos fabricados en las fábricas de Alfa Romeo en Milán y la modernización de sus respectivas estructuras productivas. A finales de los setenta, la dirección de la empresa adoptó una estrategia de mercado defensiva, abandonó sus actividades en el extranjero y las empresas en participación y procedió a una planificación año por año.

1980 fue el año del cambio de rumbo de la estrategia de la empresa. Se adoptó un plan estratégico para diez años, basado en grandes inversiones destinadas a aumentar el volumen de producción y hacerlo más competitivo, y acompañado de una agresiva política de comercialización. El plan incluía también una reestructuración organizativa. En concreto, Alfa Romeo y Alfa Sud se fusionaron en una única empresa (Alfa Romeo Auto), mientras que las actividades en el ámbito de los motores de aviones y de los vehículos industriales fueron asumidas por dos nuevas entidades (Avio y Arveco). Las principales características del nuevo plan de producción, cuyo objetivo era llegar a un nivel de punto muerto de cerca de 300 000 vehículos al año, eran las siguientes: renovación de la gama de modelos y reducción de su vida comercial; un acuerdo con el grupo Fiat para la fabricación en común de componentes y una empresa en participación con la empresa japonesa Nissan para la fabricación de un nuevo vehículo ligero (Arna) en la fábrica de Nápoles. Alfa Romeo proporcionaría los mismos motores que utilizaba en la fabricación del Alfa Sud, así como los componentes mecánicos, y Nissan aportaría las carrocerías. El considerable aumento de la producción y de la utilización de la fábrica, previsto en el plan, no llegó nunca a hacerse realidad, ya que era un objetivo demasiado optimista, dado que Arna resultó ser un fracaso. Por el contrario, Alfa Romeo sufrió continuas pérdidas en su cuota de mercado y su producción descendió en el período 1981-1984.

En vista del considerable exceso de capacidad productiva a escala europea en el período 1983-1984, Alfa Romeo procedió a revisar sus objetivos; se definieron nuevas estructuras de organización, que no estaban basadas en la mejora de la situación en el mercado en términos de volumen y precios, ya que esto carecía de realismo, sino en una drástica reducción de los costes de producción y de los costes de explotación, y en una reestructuración general de sus recursos. La empresa revisó su plan de inversiones con el objetivo de reducir el nivel de punto muerto (220 000 vehículos al año), renovando totalmente el proceso de producción y sacando el máximo provecho de la gama de modelos fabricados (utilizando los mismos macrocomponentes para distintos modelos), todo ello trajo consigo una gran reducción de la plantilla, transferida a la «Cassa integrazione».

Alfa Romeo obtuvo una ayuda estatal para financiar una parte de estas inversiones, en virtud de las Leyes 675/77 y 46/82. En noviembre de 1983 y en julio de 1984, la Comisión aprobó unas ayudas a la inversión para Alfa Romeo por una cantidad de 88 000 millones de LIT en forma de subvenciones y por una cantidad de 363 000 millones de LIT en forma de préstamos a bajo tipo de interés y de reducción de intereses, en apoyo al traslado de determinadas actividades a las fábricas del Mezzogiorno y a la producción en común de piezas con Fiat. En diciembre de 1984, la Comisión aprobó también unos préstamos a bajo tipo de interés por valor de 81 600 millones de LIT y unos subsidios de 39 600 millones de LIT en apoyo a las inversiones innovadoras y a los gastos en investigación y desarrollo. Estas inversiones subvencionadas no estaban vinculadas a la posterior aportación de capital que se realizó en 1985, ni formaban parte de una operación más amplia de reestructuración del grupo, técnica o económica, sino que consistió en una medida más limitada, destinada específicamente al traslado de determinadas actividades al Mezzogiorno. En ningún momento, a lo largo de esos años, notificaron o expresaron las autoridades italianas a la Comisión su intención de realizar una nueva aportación de capital o de

conceder una subvención con el fin de apoyar otras inversiones o una reestructuración económica, o de recuperar las pérdidas de gestión del grupo.

Dado que el plan de inversiones no obtuvo los resultados esperados en cuanto a la productividad laboral y la calidad de sus productos, los resultados económicos de Alfa Romeo empeoraron de forma drástica en los años 1984 y 1985.

La decisión de poner a la venta las actividades relacionadas con los automóviles del grupo Alfa Romeo fue resultado de una serie de análisis de la futura estrategia que debía adoptarse una vez demostrado que el plan de reestructuración elaborada en 1980 había fracasado. Estos estudios fueron realizados en 1985 y 1986, tanto directamente por Finmeccanica e IRI como por los órganos gubernamentales y parlamentarios pertinentes y demostraron que el grupo no podía obtener rentabilidad como fabricante privado y que la única solución posible para salir de la profunda crisis económica y mercantil de Alfa Romeo era fusionar la empresa con un gran fabricante de automóviles.

A principios de 1986 se entró en contacto con los principales fabricantes de automóviles del mundo para determinar si tenían interés en adquirir bien participaciones en las empresas de Alfa Romeo, bien simplemente la línea dedicada a la fabricación de motores. Únicamente Ford y Fiat presentaron sus propuestas.

Después de realizar exhaustivos estudios técnicos y tras las negociaciones entre Finmeccanica/Alfa Romeo y Ford, el 30 de septiembre de 1986 Ford presentó una propuesta formal para la adquisición de Alfa Romeo, válida hasta el 7 de noviembre de 1986. La propuesta de Ford consistía en mantener Alfa Romeo como una única empresa de la que Ford adquiriría una minoría de acciones (cerca del 20 %) y disfrutaría de una opción para adquirir un paquete mayoritario en los tres años siguientes. Ford mantendría la identidad, la marca y las características distintivas de Alfa Romeo y aumentaría gradualmente el volumen de producción hasta llegar a la utilización de la capacidad productiva total en 1994, manteniendo el nivel actual de empleo. La propuesta también incluía opciones de compra para la adquisición de las restantes acciones en los siguientes cinco años, de forma que se completaría la adquisición de todas las acciones en ocho años. Ford adquiriría las acciones ordinarias de Alfa Romeo Auto, sus filiales Alfa Romeo Credit y Leasing y las empresas nacionales de venta en quince países. También adquiriría con posterioridad Arna, Spica y Arveco. La propuesta contenía también un plan de inversiones para los cinco años siguientes, de un coste aproximado de 4 billones de LIT; el coste de las inversiones se repartiría entre los accionistas (es decir, Finmeccanica y Ford) de forma proporcional a sus respectivas participaciones. Las pérdidas de explotación se distribuirían también del mismo modo. Ford esperaba que Alfa Romeo volviera a repartir beneficios en 1990.

El 1 de octubre de 1986, Fiat comunicó a Finmeccanica su deseo de cooperar en la reestructuración y el relanzamiento de Alfa Romeo, explicó los puntos principales de su propuesta y se comprometió a dar más detalles lo antes posible. El 24 de octubre, Fiat envió a Finmeccanica una propuesta de trabajo, y el 1 de noviembre, una carta que contenía más detalles. Fiat declaró que su oferta consistía en adquirir el capital neto invertido del grupo Alfa Romeo, que se estimó, sobre la base de los datos ofrecidos por Finmeccanica, en 1 billón 750 000 millones de LIT. Fiat propuso asumir, en el momento de la adquisición, deudas financieras netas del grupo por valor de 700 000 millones de LIT. El billón 50 000 millones de LIT restantes, que estarían sometidos al control de una auditoría, se pagarían en cinco plazos anuales, comenzándose a pagar el primer plazo al final del sexto ejercicio a partir de la fecha de adquisición y el último al final del décimo año.

El objetivo de Fiat era crear una nueva entidad jurídica mediante la fusión de las actividades de Alfa Romeo y Lancia para la fabricación de coches de lujo. La nueva empresa, que se llamaría Alfa Lancia, alcanzaría en 1992 una capacidad de producción de 620 000 automóviles al año, entre ellos, 300 000 de marca Alfa Romeo. Se mantendría y utilizaría en su totalidad la capacidad productiva actual de Alfa Romeo (400 000 automóviles) con vistas a incrementar la cuota de mercado de los vehículos Alfa y Lancia. Entre 1987 y 1995, Fiat invertiría cerca de 5 billones de LIT en la nueva empresa, de los cuales cerca del 75 % se destinaría a las fábricas de Alfa Romeo. Para finales de 1990, se ocuparía a 28 000 trabajadores en la fábrica de Alfa Romeo. Hasta 1990, los trabajadores despedidos a causa del exceso de mano de obra quedarían a cargo de la «Cassa integrazione» o se acogerían a un programa de jubilación anticipada. Los elementos del grupo Alfa Romeo absorbidos por la nueva empresa serían los activos fijos y no fijos, las obligaciones de hasta 700 000 millones de LIT netos, el capital circulante y las acciones de Alfa Romeo Spa y Alfa Romeo Auto y sus participaciones en sus empresas filiales italianas y extranjeras, con la excepción de Alfa Romeo International.

El 6 de noviembre de 1986, el Consejo de Administración de Finmeccanica decidió aceptar la oferta de Fiat, precisando que la aceptación de dicha oferta incluía la decisión de transferir a Fiat todas las acciones de la nueva empresa que pudieran serle asignadas, bien directamente o a través de empresas bajo su control.

A principios de diciembre de 1986, y como consecuencia del contrato de venta entre Finmeccanica y Fiat, Alfa Romeo Auto y Alfa Romeo Spa transfirieron sus activos al grupo Fiat, sobre la base de su valor contable.

Desde el 1 de enero de 1987, Fiat asumió la responsabilidad total y efectiva sobre la gestión de los activos transferidos. El 2 de enero de 1987, Fiat adquirió de Alfa Romeo Spa y de Alfa Romeo Auto todos los activos y las participaciones antes mencionadas de las filiales de Alfa, por un valor total de 1 billón 24 600 millones de LIT, tal y como se definió posteriormente de acuerdo con los balances revisados en fecha 31 de diciembre de 1986. En la misma fecha se creó y comenzó a funcionar también el grupo Alfa Lancia. Ese mismo día, la nueva empresa adquirió también la responsabilidad sobre los 700 000 millones de LIT de las obligaciones netas financieras del antiguo grupo Alfa Romeo.

En mayo de 1987, Alfa Romeo Spa y Alfa Romeo Auto cambiaron sus denominaciones por las respectivas de Finmilano y Sofinpar. En junio de 1987 Finmilano y Sofinpar fueron vendidas respectivamente al Banco di Roma y a Credito Italiano, esta última entidad controlada por IRI, por la cantidad de 198 900 millones de LIT. Antes de su venta,

los activos y obligaciones que no fueron adquiridos por Fiat fueron transferidos a Finmeccanica. Finmilano y Sofinpar se quedaron únicamente con 212 200 millones de LIT de créditos financieros, que representaban los fondos obtenidos por ambas empresas después de transferir a Finmeccanica los restantes activos de Alfa Romeo. Estas dos empresas nominales conservaron los créditos fiscales acumulados mediante las pérdidas del grupo Alfa Romeo, lo que constituyó la razón principal para su adquisición por parte de los dos bancos.

El Grupo Alfa Lancia ha sido una empresa rentable desde su primer año de existencia, a pesar de las pérdidas de su división Alfa Romeo. Fiat logró llegar a un acuerdo con los sindicatos de Alfa Romeo, lo que permitió mejorar rápidamente su rendimiento económico. El Grupo Alfa Lancia continuó recibiendo ayudas en virtud de las Leyes 675/77, 1089/68 y 219/81, en apoyo a las inversiones realizadas en las fábricas del antiguo Grupo Alfa Romeo. En 1987, estas ayudas ascendieron a 12 400 millones de LIT en subvenciones y a 67 700 millones de LIT en préstamos a bajo tipo de interés destinados a sufragar los 207 000 millones de LIT de inversiones.

VI

En el momento de su venta, la estructura del Grupo Alfa Romeo era la siguiente:

— Alfa Romeo Spa: empresa del Grupo Alfa Romeo (accionistas: Finmeccanica: 84 %, IRI: 16 %, otros 0,002 %).

— Alfa Romeo Auto: fabricación de automóviles (accionistas: Finmeccanica 49 %, Alfa Romeo Spa: 33,4 %, SAIGE: 17,6 %)

— Arna: montaje de automóviles (accionistas: Alfa Romeo: 50 %, Nissan: 50 %)

— Arveco: vehículos comerciales, piezas (Alfa Romeo 100 %)

— Spica: piezas y accesorios (Alfa Romeo: 100 %)

— Merisinter, MC, Autodelta: pequeños fabricantes (Alfa Romeo 100 %)

— Alfa Romeo Credit, Alfa Romeo International, Alfa Romeo Leasing: empresas financieras

— 15 empresas de distribución en distintos países.

En 1986, último año de funcionamiento, el grupo Alfa Romeo fabricó 168 100 automóviles, 86 500 en Milán y 81 800 en Nápoles. El grupo vendió 180 200 automóviles, 104 700 en Italia y 75 500 fueron exportados, lo que supone un aumento del 6,3 % y del 49,2 %, respectivamente, en comparación con las cifras de ventas de 1985. En 1986, la cuota de mercado de Alfa Romeo en los sectores correspondientes de Italia alcanzó un 14,6 % y su cuota de mercado en toda la CE ascendió a cerca de un 1,6 %. El volumen de negocios del grupo en 1986 ascendió a 3 billones de LIT, de los cuales el 28 % correspondió a las exportaciones. En los ochenta se mantuvo la capacidad de producción de 400 000 coches al año. La tasa de utilización de esta capacidad correspondiente a 1986 es, por lo tanto, de un 42 %. En este mismo año, el grupo Alfa Romeo contaba con cerca de 32 500 trabajadores en plantilla; además, 13 000 trabajadores perdieron temporalmente su trabajo y quedaron a cargo de la «Cassa Integrazione». Los resultados económicos, negativos, del grupo en 1986 descendieron a - 313 300 millones de LIT, frente a los 465 500 millones de LIT de pérdidas — cifra récord — de 1985.

Fiat es una empresa privada dedicada fundamentalmente a la fabricación y comercialización de turismos, vehículos comerciales e industriales, y maquinaria agrícola, que en total representan el 75 % de su actividad. Las restantes actividades son, entre otras, las siguientes: equipos industriales, máquinas herramienta, electrónica, aeronáutica, telecomunicaciones, biotecnología, así como operaciones y servicios financieros. En 1986, Fiat fabricó 1 698 700 automóviles y 59 200 vehículos comerciales, y su cuota de mercado en Europa aumentó a un 14,0 %; en Italia, se mantuvo en posición dominante con una cuota de mercado del 61,9 %. La empresa ha obtenido buenos resultados económicos en los últimos años. Incluso tras la adquisición de Alfa Romeo, la tasa de utilización de su capacidad de producción es superior al 90 %. En 1988, Fiat fue líder en el mercado europeo, con una cuota de mercado estimada en un 14,9 % en Europa Occidental y con 1,93 millones de automóviles registrados.

VII

En su examen de la compatibilidad con el mercado común de las transferencias de recursos estatales en forma de aportación de capital al grupo Alfa Romeo en 1985 y 1986 y de fijación de un precio de compra inferior al precio del mercado en favor de Fiat, la Comisión analizó hasta qué punto estas medidas contienen elementos que constituyan una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

La Comisión considera que las aportaciones de capital por valor de 206 200 millones de LIT en 1985 y de 408 900 millones de LIT en 1986, destinadas respectivamente a Alfa Romeo Spa y a Alfa Romeo Auto, contienen elementos que constituyen una ayuda o son ayudas comprendidas en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 92 del Tratado. De acuerdo con las cuentas consolidadas comunicadas por las autoridades italianas por carta del 7 de octubre de 1987, las pérdidas sufridas y el capital aportado al grupo Alfa Romeo durante el período 1979-1986 pueden desglosarse de la siguiente forma:

(en miles de millones de LIT)

	Pérdidas	Aportaciones de capital
1979	91,8	131,6
1980	75,5	201,4
1981	114,4	134,0
1982	91,4	133,7
1983	121,7	1,5
1984	210,9	0,0
1985	465,5	376,4
1986	313,3	408,9
Total	1 484,5	1 387,5

Es evidente que durante el período de referencia todas las pérdidas sufridas por el grupo, que sumaron un total de 1 billón 484 500 millones de LIT, fueron financiadas por aportaciones del Estado que ascendieron a 1 billón 387 500 millones de LIT. Esta cifra incluye las aportaciones de capital de 206 200 millones de LIT y 408 900 millones de LIT efectuadas en 1985 (1) y 1986, que constituyen el objeto de la presente Decisión.

Las dos aportaciones de capital antes mencionadas, que sumaron 615 100 millones de LIT se llevaron a cabo por el Estado italiano por medio de IRI y Finmeccanica (esta última también operaba mediante su filial SAIGE). Conviene señalar que Finmeccanica carecía de recursos propios, puesto que sus balances de 1985 y 1986 indican un flujo de caja negativo. Por consiguiente, IRI, propietaria de Finmeccanica, se vió obligada a intervenir tanto para compensar el flujo de caja como para financiar las intervenciones realizadas por Finmeccanica durante esos dos años: cf las aportaciones de capital de 773 500 millones de LIT y de 1 billón 20 800 millones de LIT realizadas por IRI, a las que se hace referencia en la página 21 del informe financiero de Finmeccanica de 1986.

Debe asimismo señalarse que IRI recibió recursos estatales con esta finalidad en forma de subvenciones de capital y obligaciones convertibles, específicamente destinadas a Finmeccanica, en particular «. . . para la recapitalización y reestructuración financiera de empresas en los sectores de la ingeniería y del automóvil . . .» (Ver, por ejemplo, la Gazzetta ufficiale della Repúbblica Italiana, serie general n° 163 de 12 de julio de 1985, página 4954 y n° 6 de 9 de enero de 1986, página 40).

El caso que nos ocupa, por lo tanto, se refiere a ayudas concedidas por el Estado italiano, o con recursos estatales, a Alfa Romeo Auto, *por vías indirectas,* a través de entidades financieras públicas (IRI y Finmeccanica) totalmente controladas por el Estado. A este respecto, es relevante la siguiente jurisprudencia del Tribunal de Justicia: Sentencia del 14 de noviembre de 1984, Asunto 323/82-Intermillis(2); Sentencia del 10 de julio de 1986, Asunto 234/84 — Meura (3) y Asunto 40/85 — Boch (4). Además, por lo que respecta a las «ayudas de Estado» con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado, concedidas mediante operaciones financieras por empresas privadas con sus propios recursos, véase la Sentencia del 30 de enero de 1985, Asunto 290/83 — Crédit Agricole (5), y la Sentencia del 2 de febrero de 1988, Asuntos acumulados 67/68 y 70/85 — Van der Kooy (6).

Con independencia de lo anteriormente dicho, la Comisión, por lo que se refiere al elemento de ayuda que constituyen las dos subvenciones a Alfa Romeo, desea asimismo referirse a su Comunicación del 17 de septiembre de 1984 relativa a la adquisición por las autoridades públicas de participaciones en las empresas.

Según esta comunicación, existe una ayuda estatal cuando el Estado aporta capital nuevo en circunstancias que no serían aceptables para un inversor privado que actuase en condiciones normales de economía de mercado. Así ocurre cuando la situación económica de la empresa y, en particular, la estructura y el volumen de su deuda, no permite esperar una recuperación normal del capital invertido (en dividendos o beneficios de capital) dentro de un plazo razonable de tiempo o cuando la empresa, debido a un insuficiente flujo de caja o por otro motivo, no puede conseguir en el mercado de capitales los fondos necesarios para un programa de inversión.

En vista de las pérdidas de Alfa Romeo, que aumentaron rápidamente a partir de 1983, así como de las cifras de su endeudamiento neto, cada vez más elevadas (1 billón 427 700 millones de LIT netas en 1985), su flujo de caja negativo en los últimos años analizados y la imposibilidad de una recuperación razonable del capital invertido, las aportaciones de capital por valor de 206 200 millones de LIT en 1985 y de 408 900 millones de LIT en 1986 constituyen ayuda estatal, ya que un inversor privado no habría realizado estas inversiones en tales circunstancias actuando en condiciones normales de economía de mercado.

De hecho, como señaló el Gobierno italiano en su carta del 21 de noviembre de 1986, IRI y Finmeccanica proporcionaron a Alfa Romeo Spa la aportación de capital de 206 200 millones de LIT para compensar las pérdidas que sufrió en 1984 (98 000 millones de LIT) y en la primera mitad de 1985 (111 000 millones de LIT). El saldo de 2 800 millones fue cubierto por las reservas de la empresa. De los 206 200 millones de LIT que recibió, Alfa Romeo Spa transfirió 200 000 millones de LIT a Alfa Romeo Auto para un incremento de capital que se realizó en 1986.

La aportación de capital de 408 900 millones de LIT correspondiente a 1986 permitió la recapitalización de Alfa Romeo Auto, puesto que en el ejercicio económico de 1986 había reducido su capital en acciones de 336 600 millones de LIT a 20 200 millones de LIT con el fin de compensar las pérdidas sufridas en 1985 y en el primer trimestre de 1986, que en total ascendían a 317 800 millones de LIT. Las reservas de la empresa cubrieron el saldo de 1 400 millones de LIT. Sin estas aportaciones de capital, Alfa Romeo Auto hubiera entrado en proceso de liquidación en 1986. Por estas razones, el incremento de capital por valor de 408 900 millones de LIT acordado en la junta general extraordinaria de accionistas, que se celebró el 10 de junio de 1986, se utilizó para mejorar la situación financiera neta de Alfa Romeo mediante una reducción de sus deudas por la misma cantidad. En efecto, Alfa Romeo Auto reembolsó sus deudas transfiriendo la misma cantidad a Alfa Romeo Spa, que, a su vez, devolvió diversos préstamos, entre junio y diciembre de 1986. Tomando el grupo en su conjunto, en 1986, el endeudamiento financiero neto se redujo de 1 billón 427 700 millones de LIT a 991 000 millones de LIT.

Ambas aportaciones de capital, la de 206 200 millones de LIT (1985) y la de 408 900 millones de LIT (1986), constituyen ayuda estatal en favor de Alfa Romeo. Estas

(1) El total de las aportaciones de capital realizadas en 1985 asciende, de hecho, a 376 400 millones de LIT; no obstante, parte de dicha cantidad, es decir, 170 000 millones de LIT, se concedió a Inca Investimenti (antiguo holding Alfa Sud) para la financiación de actividades no relacionadas con la fabricación de automóviles, por lo que no se ve afectada por la presente Decisión.
(2) RTJ 1984, p. 3809.
(3) RTJ 1986, p. 2263.
(4) RTJ 1986, p. 2321.
(5) RTJ 1985, p. 439.
(6) Aún sin publicar.

ayudas han permitido a Alfa Romeo mantenerse artificialmente en activo hasta el momento de su venta.

Las ayudas concedidas al grupo Alfa Romeo en 1985 y 1986 afectan al comercio entre los Estados miembros, ya que el sector del automóvil tiene gran importancia en el comercio intracomunitario. De hecho, en 1986 los intercambios comerciales de turismos entre los Estados miembros ascendieron a 5,03 millones de unidades, de las cuales el 9,3 % correspondió a exportaciones de Italia a los demás Estados miembros. En 1986, Alfa Romeo exportó 54 000 automóviles a otros Estados miembros, es decir, el 32 % de su producción total. En ese mismo año, la cuota de Alfa Romeo en el mercado comunitario de automóviles fue del 1,6 %.

En resumen, las aportaciones públicas de 206 200 millones de LIT en 1985 y de 408 900 millones de LIT en 1986 constituyen una ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

La Comisión también investigó si el precio pagado por Fiat era menor al precio que ofrecía Ford, con el fin de determinar si Finmeccanica renunció a una parte sustancial del valor de mercado de Alfa Romeo y concedió con ello una ventaja económica a Fiat.

La Comisión procedió a comparar ambas ofertas sobre la base del valor actual de los beneficios netos totales de Finmeccanica. A pesar de que las dos ofertas no eran idénticas y resultaba difícil establecer una comparación, la Comisión llega a la conclusión de que, aunque la oferta de Ford era en conjunto ligeramente superior en términos económicos, implicaba riesgos comerciales futuros para Finmeccanica, ligados al desarrollo de los resultados netos de Alfa Romeo en el período 1987-1993. Por el contrario, la oferta de Fiat no incluía este tipo de riesgos. Como consecuencia de ello, la Comisión consideró que la ausencia de riesgos para Finmeccanica puede explicar la elección en favor del grupo Fiat. Esto excluye las posibles diferencias en cuanto a los beneficios, resultado de la posterior venta por parte de Finmeccanica de los restantes negocios no adquiridos ni tenidos en cuenta por los dos competidores.

Por lo tanto, la Comisión considera que el precio de adquisición que debía pagar Fiat, que en términos de valor descontado ascendía a 389 900 millones de LIT al 1 de enero de 1987 (1), era semejante, en términos generales, al precio ofrecido por Ford y que, por lo tanto, la aceptación por parte de Finmeccanica de la oferta de Fiat frente a la de Ford no contenía ningún elemento que pudiera constituir una ayuda.

Además, a pesar del hecho de que el precio de adquisición pagado por Fiat era menor que el valor nominal neto de los activos adquiridos a finales de 1986, puede considerarse que constituye un precio equitativo para los activos adquiridos, teniendo en cuanta las futuras pérdidas de explotación previstas para Alfa Romeo, así como el aumento significativo de los costes de las inversiones y de la racionalización necesarios para restablecer la viabilidad de la empresa.

(1) El pago por Fiat de 1 billón 24 600 millones de LIT en cinco plazos anuales que debía comenzar a partir del 2 de enero de 1993 ha sido descontado al 1 de enero de 1987, utilizando la tasa oficial italiana de referencia del 13,05 %, vigente en aquel momento (ref.: Gazzetta ufficiale della República Italiana de 15 de enero de 1987).

VIII

Estas ayudas debían haber sido notificadas a la Comisión, tal y como establece el apartado 3 del artículo 93 del Tratado. Dado que el Gobierno no notificó de antemano las ayudas a las que nos hemos venido refiriendo, a la Comisión le fue imposible expresar su punto de vista sobre las medidas antes de que fueran puestas en práctica. Por lo tanto, las ayudas son incompatibles con el mercado común en cuanto que fueron concedidas incurriendo en infracción del apartado 3 del artículo 93 del Tratado.

A este respecto, debe recordarse que la ilegalidad de las ayudas en cuestión no puede convalidarse a posteriori debido al carácter imperativo de las reglas de procedimiento establecidas en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, que también son importantes desde el punto de vista del orden público, y cuyo efecto directo ha sido reconocido por el Tribunal de Justicia en su Sentencia del 19 de junio de 1973, Asunto 77/72 — Capolongo (2), en la Sentencia del 11 de diciembre de 1973, Asunto 120/73 — Lorenz (3) y en la sentencia del 22 de marzo de 1977, Asunto 78/76 — Steinike (4).

Frente a un caso de ayuda incompatible con el mercado común, la Comisión puede, haciendo uso de la potestad que le confieren el apartado 2 del artículo 93 del Tratado y la Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1973, Asunto 70/72 — Kohlegesetz (5), confirmada por la Sentencia de 24 de febrero de 1987, Asunto 310/85 — Deufil (6), exigir al Estado miembro de que se trate que recupere de las empresas afectadas las ayudas concedidas.

IX

El apartado 3 del artículo 92 del Tratado enumera las ayudas que pueden ser compatibles con el mercado común. La compatibilidad con el Tratado debe determinarse para toda la Comunidad en conjunto, y no para cada Estado miembro de forma individual.

Con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado común y teniendo en cuenta los principios establecidos en la letra f) del artículo 3, las excepciones al principio de incompatibilidad del apartado 1 del artículo 92, previstas en el apartado 3 del mismo artículo, deben ser objeto de interpretación estricta a la hora de examinar cualquier régimen de ayudas o una ayuda individual.

En particular, estas excepciones sólo deberán aplicarse cuando la Comisión establezca que el simple juego de las fuerzas del mercado, sin ayuda alguna, no induciría a la empresa destinataria de la futura ayuda a adoptar medidas tendentes a lograr uno de los objetivos previstos.

Con respecto a las excepciones establecidas en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 para aquellas ayudas

(2) RTJ 1973, p. 611.
(3) RTJ 1973, p. 1471.
(4) RTJ 1977, p. 595.
(5) RTJ 1973, p. 813.
(6) RTJ 1987, p. 901.

destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas regiones, la concesión de la ayuda no puede acogerse a las excepciones establecidas en el artículo antes mencionado. A pesar de que algunas de las fábricas de Alfa Romeo están situadas en regiones asistidas, las ayudas concedidas constituyen ayudas de rescate, y provocaron una seria distorsión del juego de la competencia en la industria automovilística communitaria, ya que no iban acompañadas de un plan de restructuración para solucionar los problemas estructurales de la empresa y para restablecer su viabilidad. Por lo tanto, no puede considerarse que hayan contribuido al desarrollo económico a largo plazo de la región, dado que no aseguraban la estabilidad a largo plazo de los puestos de trabajo ni estaban vinculadas a la economía regional; por lo tanto, no pueden ser consideradas ayudas regionales aceptables. La Comisión ha seguido este mismo razonamiento en anteriores casos relativos a ayudas de rescate a empresas que ejercen su actividad en estas regiones. Este razonamiento vino a confirmarse en la Comunicación de la Comisión relativa al método de aplicación de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 a las ayudas regionales (1). De hecho, el Gobierno italiano no ha intentado justificar las ayudas con motivos de carácter regional.

Con respecto a las excepciones establecidas en la letra b) del apartado 3 del artículo 92, de lo anterior resulta que las ayudas en cuestión no estaban destinadas a promover la realización de un proyecto importante de interés común europeo o a poner remedio a una grave perturbación de la economía italiana. Además, el Gobierno italiano no ha invocado esta excepción.

Con respecto a la excepción establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE en favor de las «ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas», la Comisión podría considerar compatibles con el mercado común algunas ayudas sectoriales, si se cumplieran dos principios de dicha letra c) del apartado 3 del artículo 92: la ayuda debe ser necesaria para el desarrollo del sector desde el punto de vista comunitario y no debe alterar las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común (2). Estos dos principios fueron examinados rigurosamente para determinar la compatibilidad de las dos aportaciones de capital en cuestión.

X

Con respecto a las aportaciones de capital de 1985 (206 200 millones de LIT) y 1986 (408 900 millones de LIT), el análisis de la situación financiera de Alfa Romeo durante estos dos años, tal y como se describe en el apartado VI del presente documento, demuestra que, sin dichas aportaciones, que mejoraron el valor neto de la empresa, Alfa Romeo habría tenido serias dificultades económicas para hacer frente a sus acreedores. Además, no había perspectivas reales de obtener rendimientos sobre el capital invertido. Por lo tanto, las aportaciones de capital, que restablecieron la situación financiera del grupo, constituyen ayudas de rescate, y sólo podrían considerarse compatibles con el mercado común si cumplieran las condiciones fijadas en la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros de 24 de enero de 1979, es decir:

— deberán consistir en ayudas en dinero líquido, en concepto de garantías de préstamos o de préstamos con tipos de interés normales;

— deberán concederse únicamente por el tiempo necesario, que normalmente no será superior a seis meses, con el fin de determinar las medidas de recuperación necesarias y viables;

— no deberán tener ningún efecto negativo sobre la situación de la industria de los demás Estados miembros;

— en casos individuales importantes deberán notificarse a la Comisión de antemano.

Las aportaciones de capital no son compatibles con el mercado común debido a las siguientes razones: no se notificaron de antemano, estaban destinadas a compensar pérdidas y a reducir el endeudamiento financiero, no formaban parte de un programa de restructuración, no se pagaron en forma de préstamos y tuvieron un efecto negativo sobre la situación de la industria de otros Estados miembros, al mantener a la empresa en el mercado sobre una base económica mejorada artificialmente.

Además, de las sentencias del Tribunal de Justicia relativas a los asuntos 234/84 (Meura) y 40/85 (Boch) se deriva que una ayuda de rescate no podrá beneficiarse de las excepciones del artículo 92 del Tratado si no contribuye a sanear la empresa, es decir, si no se espera que pueda funcionar de forma viable sin asistencia futura en un plazo razonable de tiempo, en particular cuando haya exceso de capacidad de producción en la industria comunitaria de que se trate. En el caso que nos ocupa, era evidente que, a partir de finales de los setenta y tras sucesivas aportaciones de capital destinadas a compensar las pérdidas sufridas entre 1979 y 1983, el grupo Alfa Romeo iba a continuar necesitando las intervenciones del Estado y los fondos públicos. Esta expectativa se confirmó por los hechos acaecidos hasta diciembre de 1986, fecha en que finalizó la participación del Estado en el sector.

Tal y como se ha explicado en el apartado VII del presente documento, sin las aportaciones de capital de 1985 y 1986 y en condiciones normales de economía de mercado, el grupo Alfa Romeo habría sido liquidado. Por lo tanto, las aportaciones de 206 200 millones de LIT y de 408 900 millones de LIT constituyen ayudas de rescate, ya que permitieron el mantenimiento de las actividades de Alfa Romeo de forma artificial. Como tales, las ayudas de rescate no cumplen los criterios establecidos en la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros, de 24 de enero de 1979.

Además, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades italianas según el cual la aportación de 408 900 millones de LIT estaba vinculada a un programa de inversión

(1) DO n° C 212 de 12. 8. 1988, p. 2.
(2) Véase Tribunal de Justicia, sentencia del 17 de septiembre de 1980, Asunto 730/79, Phillip Morris/1980/RTJ 2671.

que se iba a poner en marcha entre 1986 y 1988 y que, por lo tanto, debía considerarse absolutamente compatible con las reglas comunitarias sobre competencia. La Comisión considera que la aportación de capital por valor de 408 900 millones de LIT efectuada en 1986 formaba parte de los recursos financieros totales del grupo Alfa Romeo en 1986, que ascendían a 1 billón 129 500 millones de LIT y con los que no sólo se pagaron 382 500 millones de LIT en inversiones, sino que también se cubrieron pérdidas por valor de 313 300 millones de LIT y se reembolsaron deudas netas por valor de 433 700 millones de LIT. Además, las autoridades italianas no pudieron demostrar que estas inversiones hubieran estado destinadas a fines de reestructuración con vistas a reducir en un 56 % la capacidad de producción no utilizada. En efecto, el plan estratégico elaborado en 1985 preveía las siguientes tres áreas de inversión para el período 1986-1988: reducción de los costes de producción, reducción de los gastos generales y desarrollo de nuevos productos y mercados. El plan en sí mismo no contribuyó a resolver los problemas estructurales subyacentes que tenía la empresa.

A medida que avanza el proceso de integración del mercado mediante la creación del mercado único sin fronteras interiores para 1992, las empresas que no reciben ninguna ayuda se ven cada vez más profundamente afectadas por las distorsiones del juego de la competencia que provocan las ayudas estatales. La Comisión también debe tener en cuenta este hecho a la hora de examinar los casos de ayuda. En este sentido, la Comisión considera que todos los fabricantes tienen derecho a un trato coherente y compatible con el Tratado. Por lo tanto, únicamente puede aprobar las ayudas de rescate y de reestructuración en circunstancias excepcionales. Las ayudas deberán estar vinculadas a un plan de reestructuración adecuado, y sólo podrán concederse en los casos en que el mantenimiento de la actividad de una empresa y el restablecimiento de su viabilidad sea la mejor manera de servir al interés de la Comunidad. Es particularmente importante para la Comisión asegurarse de que la ayuda no va a permitir a su beneficiario aumentar su cuota de mercado a costa de sus competidores, que no han recibido la misma ayuda. En los casos en que determinadas empresas presenten todavía un exceso de capacidad de producción, la Comisión podrá exigir reducciones de esta capacidad con el fin de garantizar que las ayudas contribuyan a la recuperación global del sector. En este sentido, debe recordarse que, durante 1985 y 1986, años en los que Alfa Romeo evitó la liquidación gracias a las ayudas, la industria autovomilística de la CE tenía un considerable exceso de capacidad de cerca del 20 %.

La Comisión ha venido aplicando estos criterios de forma continua desde hace años. Respecto a la industria del automóvil, considerada como un sector especialmente sensible, la Comisión estableció en su Decisión 88/454/CEE, de 29 de marzo de 1988, relativa a las ayudas concedidas por el Gobierno francés al grupo Renault, empresa fundamentalmente productora de vehículos automóviles [1] «que las ayudas de rescate o de reestructuración sólo serán compatibles con el mercado común si van ligadas a un plan de reestructuración que incluya reducciones importantes de la capacidad de producción, en proporción a las ayudas concedidas». En su Decisión 89/58/CEE de 13 de julio de 1988, relativa a las ayudas concedidas por el Gobierno británico al Rover Group, empresa fabricante de vehículos de motor [2] en relación con su venta a British Aerospace, la Comisión aplicó el mismo principio.

Frente a este principio establecido en las Decisiones mencionadas, ya se ha señalado que en el plan estratégico de Alfa Romeo no se preveía la reducción del exceso de su capacidad de producción.

En consideración a todo lo expuesto, debe finalizarse afirmando que la ayuda de rescate concedida a Alfa Romeo le ha permitido mantenerse en activo al haber evitado la liquidación, que hubiera sido la lógica consecuencia en condiciones normales de mercado, así como ha impedido que los demás fabricantes pudieran aumentar su cuota de mercado.

En consecuencia, la ayuda concedida a Alfa Romeo en forma de aportaciones de capital por valor de 206 200 millones de LIT en 1985 y de 408 900 millones de LIT en 1986 no es compatible con el mercado común, ya que no cumple las condiciones previstas en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado.

XI

Como ya se ha señalado en el apartado VIII, la Comisión, en estos casos, puede exigir a los Estados miembros que recuperen de los beneficiarios las ayudas otorgadas ilegalmente.

Por lo tanto, se hace necesario retirar la ayuda otorgada a Alfa Romeo en concepto de aportaciones de capital por valor de 206 200 millones de LIT en 1985 y de 408 900 millones de LIT en 1986. En principio, es el beneficiario quien debería hacerse cargo del reembolso, es decir, en este caso Alfa Romeo. Sin embargo, de acuerdo con la información proporcionada por el Gobierno italiano mediante carta del 21 de julio de 1988, Alfa Romeo SpA comenzó el proceso de liquidación el 31 de diciembre de 1987 y transfirió todos sus activos restantes y sus obligaciones a Finmeccanica (véase parte V). Por consiguiente, aunque ya no es posible recuperar del grupo Alfa Romeo el total de la ayuda, que asciende a 615 100 millones de LIT, la Comisión señala que dicha situación es consecuencia de la infracción de las disposiciones del apartado 3 del artículo 93 del Tratado por parte del Gobierno italiano. Dado que éste no notificó de antemano su intención de otorgar la ayuda, a la Comisión le fue imposible iniciar a tiempo el procedimiento administrativo establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado y sólo pudo llegar a definir su posición recientemente, cuando el grupo Alfa Romeo ya había sido vendido.

Se debe tener en cuenta que Fiat no adquirió la totalidad de los activos de Alfa Romeo y que limitó su responsabilidad financiera sobre el endeudamiento neto de esta empresa a 700 000 millones de LIT. Por lo tanto, Fiat no es responsable del reembolso de la ayuda, dado que, además, el precio que pagó por los activos adquiridos era un precio equitativo.

[1] DO n° L 220 de 11. 8. 1988, p. 30.

[2] DO n° L 25 de 28. 1. 1989, p. 92.

Por lo tanto, dadas las especialísimas circunstancias, deberá recuperarse la ayuda de la sociedad responsable de todas las deudas del antiguo grupo Alfa Romeo, por encima de los 700 000 millones de LIT asumidos por Fiat; sociedad que es propietaria del grupo Alfa Romeo y vendedora del mismo, es decir, Finmeccanica. Además, Finmeccanica es la única beneficiaria de todos los beneficios derivados de la venta de los activos del antiguo grupo Alfa Romeo, es decir, 1 billón 223 500 millones de LIT, de los cuales 1 billón 24 600 millones los recibió de Fiat y 198 900 de Credito Italiano y Banco di Roma. Por consiguiente, se exige del Gobierno italiano que ordene a Finmeccanica reembolsar la referida ayuda en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de la presente Decisión.

La ayuda deberá reembolsarse de acuerdo con los procedimientos y disposiciones de la legislación italiana incluidas las que regulan los recargos por retraso en el pago de las obligaciones del Estado, si Finmeccanica no reembolsa la ayuda en el plazo de dos meses arriba mencionado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda en concepto de aportaciones de capital por valor de 615 100 millones de LIT, que el Gobierno italiano concedió a Alfa Romeo a través de las empresas públicas IRI y Finmeccanica es ilegal y, por consiguiente, incompatible con el mercado común, con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado CEE, ya que fue otorgada en violación de las reglas de procedimiento previstas en el apartado 3 del artículo 93. La ayuda es igualmente incompatible porque no puede acogerse a las excepciones previstas en el apartado 3 del artículo 92.

Artículo 2

El Gobierno italiano deberá suprimir las ayudas contempladas en el artículo 1, mediante su restitución por parte de Finmeccanica, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión.

La restitución deberá llevarse a cabo de acuerdo con los procedimientos y disposiciones del Derecho italiano, incluidas las que regulan los recargos por retraso en el pago de las obligaciones del Estado, en caso de que no se respete el plazo de dos meses indicado en el párrafo primero.

Artículo 3

El Gobierno italiano informará a la Comisión, dentro de los dos meses siguientes a la notificación de la presente Decisión, sobre las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 31 de mayo de 1989.

Por la Comisión
Sir Leon BRITTAN
Vicepresidente