II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 20 de julio de 1999
relativa a la ayuda estatal concedida por Italia al astillero INMA perteneciente el grupo estatal Itainvest (antiguo GEPI)

[notificada con el número C(1999) 2532]

(En texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/262/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 88,

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentasen sus observaciones, de conformidad con el citado artículo y teniendo en cuenta dichas observaciones [1],

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) En el marco del control de la Decisión de la Comisión del 17 de julio de 1996 [2] sobre el grupo público GEPI (que se convirtió en Itainvest a partir del 12 de septiembre de 1997 y es mencionado en adelante con esta nueva denominación), los responsables del grupo reconocieron haber concedido, en 1997, a una de las empresas que controlaban al 100 %, el astillero INMA, una aportación financiera de unos 100 000 millones de liras italianas (51,6 millones de euros) para cubrir las pérdidas registradas por el astillero en 1996 y 1997. Por ello, el 1 de octubre de 1998 la Comisión remitió a las autoridades italianas una petición formal de información. Mediante carta del 9 de noviembre de 1998, la Representación Permanente de Italia ante la Unión Europea facilitó la información solicitada, adjuntando los balances de la empresa entre 1992 y 1997.

(2) Mediante carta del 19 de enero de 1999 la Comisión informó el Gobierno italiano de su decisión de incoar un procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE con respecto a la ayuda. Las autoridades italianas enviaron sus observaciones a la Comisión mediante carta de su

[1] DO C 63 de 5.3.1999, p. 2.
[2] DO C 5 de 9.1.1997, p. 3.

Representación Permanente nº 3.896 de 2 de marzo de 1999. La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ([3]), invitando a los interesados a presentar sus observaciones. La Comisión recibió observaciones de los interesados y las transmitió a Italia a efectos de posibles comentarios que ésta pudiera hacer y que, en efecto, le fueron remitidos mediante carta de 30 de junio de 1999.

II. **DESCRIPCIÓN**

(3) Al examinar los balances del astillero INMA se constata, ante todo, que el ejercicio de 1996 concluyó con una pérdida de 21 400 millones de liras italianas (11 millones de euros). El consejo de administración invitaba a Itainvest, el principal accionista de la sociedad, a cubrir estas pérdidas mediante la renuncia a los créditos. La asamblea de accionistas del 13 de noviembre el 1997 decidió cubrir estas pérdidas, en parte con reservas legales y extraordinarias por un importe de 4 680 millones de liras italianas (2,4 millones de euros) y el saldo con una aportación de Itainvest por un importe de 16 700 millones (8,6 millones de euros). En la asamblea del 24 de marzo de 1998, al constatarse que las cuentas de la empresa, a 30 de noviembre de 1997, presentaban ya unas pérdidas de 81 890 millones de liras italianas (42,3 millones de euros), se decidió cubrir este importe y luego reconstituir con 35 000 millones de liras italianas (18 millones de euros) el capital de la empresa. El accionista principal suscribía el 99 % del capital pero sólo hacía efectivo inmediatamente el 30 %, mientras que el 1 % suscrito por el astillero Nuovi Cantiere Apuania (NCA), también perteneciente a Itainvest, se pagaba en su integridad. Por último, una asamblea ordinaria y extraordinaria que se celebró el 23 de junio de 1998 aprobó las cuentas del ejercicio 1997, cerradas con una pérdida total de 103 700 millones de liras italianas (53,5 millones de euros) y decidió cubrir el saldo aún pendiente de dicho ejercicio, igual a 21 800 millones de liras italianas (11,2 millones de euros). En total, la intervención de Itainvest supuso, por lo tanto, 155 400 millones de liras italianas (80,2 millones de euros).

(4) En los mismos balances aparecían numerosas contribuciones de las autoridades italianas competentes (primero el Ministerio de la Marina Mercante y luego el de Transportes y Navegación) en base a las Leyes siguientes: nº 599 de 14 de agosto de 1982; nº 111 de 22 de marzo de 1985; nº 234 de 14 de junio de 1989 y nº 132 de 24 de febrero de 1994. Aunque las ayudas a la construcción naval contempladas en dichas Leyes fueron autorizadas por la Comisión, ésta no pudo individualizar la justificación exacta de cada uno de los importes de las ayudas.

(5) La Comisión tenía dudas de que el astillero INMA pudiese beneficiarse de las ayudas, bajo el perfil de la inscripción en uno de los registros instituidos por la Ley nº 234/1989, registros especiales para los astilleros creado por el Gobierno italiano para controlar eficazmente la capacidad del sector. De hecho, el astillero INMA no formaba parte ni de los grandes astilleros cuya reestructuración, en el contexto de la Ley nº 111/1985 ([4]) y su refinanciación ([5]), fue aprobada por la Comisión, ni de los astilleros pequeños y medianos que fueron objeto de una refinanciación por separado ([6]).

(6) El conjunto de estos elementos de hecho llevó a la Comisión a incoar el procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 88 del Tratado al considerar, por lo que respecta, sobre todo, a las intervenciones de Itainvest para cubrir las pérdidas y recapitalizar, que al tratarse de una empresa pública que goza de fondos públicos se está en presencia de ayudas estatales en el sentido del apartado 1 del artículo 87. Tales ayudas falsean o amenazan falsear la competencia favoreciendo a una empresa concreta. Además, al tratarse de una empresa de construcción naval, la ayuda debía haber sido examinada a la luz de la Directiva 90/684/CE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval ([7]), cuya última modificación la constituye la Directiva 94/73/CE ([8]), y en particular el apartado 1 de su artículo 5, que establece que «Las ayudas para facilitar el funcionamiento continuado de las empresas de construcción y transformación navales, incluidas la compensación de pérdidas, las ayudas de salvamento y cualquier otro tipo de ayudas de funcionamiento que no acompañen directamente medidas concretas de reestructuración comprendidas en el capítulo III podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando dichas ayudas, sumadas a las ayudas de producción asignadas directamente a contratos individuales de construcción y transformación navales, en aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 4, no superen el techo, expresado en porcentaje de la facturación anual del beneficiario de la ayuda en el sector de la construcción y de la transformación navales.».

([3]) Véase la nota 1.
([4]) Ayuda nº 193/84; carta SG(85) D/9151 de 17 de julio de 1985.
([5]) Véase la nota 4.
([6]) Ayuda nº 192/87; carta SG(89) D/2375 de 21 de enero de 1989.
([7]) DO L 380 de 31.12.1990, p. 27; su aplicación fue prorrogada por el Reglamento (CE) nº 3094/95 del Consejo (DO L 332 de 31.12.1995, p. 1), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2600/97 (DO L 351 de 23.12.1997, p. 18).
([8]) DO L 351 de 31.12.1994, p. 10.

(7) Teniendo en cuenta las distintas ayudas de funcionamiento y a la inversión, y la posibilidad de que INMA se acogiese a las mismas, la Comisión pidió toda la información necesaria para poder verificar la compatibilidad con las normas de la Directiva 90/684/CE y con sus distintas Decisiones al respecto.

(8) Por último, la Comisión expresó reservas sobre el hecho de que la mayoría de los créditos bancarios de la empresa hubieran sido cubiertos con garantías concedidas por Itainvest y que gran parte de la actividad del astillero en los últimos años fuera hecha por cuenta de las sociedades de armadores que INMA controlaba total o parcialmente (en particular Pugliola Stargas, Tellaro di Navigazione y Corsica Ferries).

III. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(9) En el ámbito del procedimiento, las autoridades danesas transmitieron sus observaciones mediante carta de 21 de mayo de 1999, insistiendo particularmente en los problemas de capacidad que registra el sector de la construcción naval en el mundo y recordando el cierre de astilleros en Dinamarca durante los últimos años, sobre todo a causa del exceso de capacidad. En el caso particular de INMA las autoridades danesas afirman que si el astillero no pudiera acogerse a las ayudas, éstas deberían ser devueltas. Además, coinciden con la Comisión en censurar toda ayuda concedida violando la legislación existente.

IV. **COMENTARIOS DE ITALIA**

(10) Mediante carta nº 3.896 de 2 marzo de 1999, las autoridades italianas facilitaron información detallada, año por año a partir de 1987, de todas las ayudas concedidas, especificando el importe de cada contrato o de las inversiones, el tipo de interés de la ayuda y el respectivo fundamento jurídico. Por lo que respecta a la inscripción de INMA en el registro especial de astilleros, las autoridades italianas indicaron que la creación de tal registro estaba efectivamente prevista en la Ley nº 234/1989, pero el Decreto ministerial de aplicación sólo fue aprobado en febrero de 1992 y el registro sólo empezó a funcionar efectivamente en mayo y en septiembre de 1993. Con arreglo a esta Ley, sólo los astilleros inscritos en dicho registro podían beneficiarse de ayudas y dichas ayudas sólo pudieron liquidarse a partir de 1993. INMA siempre ha sido considerada como un astillero de dimensión media y no estaba citado en la lista a que la Comisión se refiere en su carta, y no podía ser beneficiario de las medidas de refinanciación de la Ley nº 111/1985 porque en esa época sólo se dedicaba a transformaciones y parecía querer consolidar esta especialización. Ahora bien, sólo los astilleros incluidos en esta lista podían beneficiarse de la refinanciación mientras que quedaban excluidos del beneficio de las ayudas en virtud de la Ley nº 234/1989 para los años 1987 y 1998.

(11) Las autoridades italianas indicaron además que la intervención de Itainvest para cubrir las pérdidas se limitó a un importe total de 120 400 millones de liras italianas (62,2 millones de euros), resultado de 16 700 millones de liras italianas (8,6 millones de euros) para 1996 y de 103 700 millones (53,5 millones de euros) en 1997, pero no habiéndose efectuado la aportación de capital de 35 000 millones de liras italianas (18 millones de euros).

(12) Por lo que respecta a la cobertura de las pérdidas en 1997 y 1998, las autoridades italianas afirman que Itainvest adoptó todas las medidas que la situación imponía en su calidad de accionista único del astillero y recordaron al respecto la evolución histórica de INMA.

A partir de 1980 la empresa aplicó constantemente los cambios y reestructuraciones necesarios en función de las exigencias del mercado, procediendo a una reducción de la mano de obra directamente ocupada, que pasó de 622 a 221 personas. Después de los resultados positivos registrados en el período 1992-1995, el ejercicio 1995 concluyó con un saldo positivo neto de 85 millones de liras italianas (0,085 millones de euros).

En marzo de 1997 y después de que el balance de 1996 hubiera registrado una pérdida de 21 000 millones de liras italianas (11,2 millones de euros), Itainvest realizó inmediatamente una auditoría que reveló algunos errores de gestión, en especial la adquisición y gestión de los pedidos recibidos en diciembre de 1995.

En febrero de 1998 una valoración patrimonial de la empresa a 30 de noviembre de 1997 evidenció pérdidas de 81 900 millones de liras italianas (42,3 millones de euros) y condujo a la dimisión del administrador delegado de INMA y a la incoación de una acción por responsabilidad civil en su contra. Se decidió entonces cubrir las pérdidas y proceder a una nueva auditoría, en vista de la integración de INMA en otro astillero del que Itainvest es accionista, el Nuovo Cantiere Apuania (NCA).

En junio de 1998 la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas tomó nota de la opinión negativa del asesor sobre la integración con NCA y confirmó la decisión de febrero sobre la cobertura de las pérdidas del ejercicio 1997 que, entretanto, habían subido hasta 103 000 millones de liras italianas (55,3 millones de euros).

Como consecuencia de la opinión negativa del asesor sobre la integración con NCA, se publicó una invitación a manifestación de interés para la compra del astillero. De las distintas ofertas recibidas en junio de 1998 resultó que sólo una podía ser considerada. Pero una vez que hubo consciencia de la verdadera situación de la empresa se perdió toda posibilidad de venderla y, finalmente, el 6 de noviembre de 1998 la asamblea general de accionistas decidió la liquidación del astillero nombrando a un liquidador encargado de concluir los encargos recibidos, teniendo en cuenta el avanzado estado de ejecución y para evitar los daños mayores que se habrían derivado del cierre fulminante del astillero, debido también a la pérdida de las aportaciones necesarias para cumplir dichos contratos. Las cargas que Itainvest habría tenido que soportar se estimaron en unos 325 000-350 000 millones de liras italianas (168-181 millones de euros), teniendo en cuenta, sobre todo, las obligaciones asumidas por Itainvest en el marco de los dos pedidos en curso (Tirrenia y Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen), en forma de garantías de buena ejecución y de garantías por pedidos precedentes (Corsica Ferries y Pugliola); y teniendo en cuenta, además, las garantías para la gestión corriente; todo lo cual daba:

	Mil millones de liras italianas	Millones de euros
Pedidos anteriores	32,440	16,753
Pedidos en ejecución en diciembre de 1995	175,915	90,852
Gestión corriente	15,510	8,010
Total	223,865	115,616

Teniendo en cuenta, finalmente, la exposición de Itainvest a otras obligaciones o daños eventuales.

(13) Con respecto a la afirmación de la Comisión de que los pedidos de los últimos años para la construcción de nuevos buques provenían de sociedades de armadores controladas total o parcialmente por INMA, las autoridades italianas precisan lo siguiente. La sociedad Tellaro di Navigazione (en liquidación desde el 28 de junio de 1999) ya no trabaja y los cinco barcos pedidos nunca fueron construidos. La sociedad Pugliola sustituyó a otro armador que no cumplió sus obligaciones tras haber ordenado dos barcos al astillero. El primero de los barcos fue revendido a condiciones normales de mercado a un operador privado y el segundo fue alquilado en estado de «casco desnudo» por el mismo operador, que lo adquirirá en propiedad directa en el año 2000. Corsica Ferries es una empresa francesa completamente autónoma e independiente de INMA. INMA sólo participó, como accionista minoritario, en el capital de dos sociedades controladas por Corsica Ferries que, por su parte, encargaron, cada una de ellas, la construcción de un buque de pasajeros. La primera participación fue cedida en 1998 y la segunda lo será en el año 2000.

(14) En definitiva, las autoridades italianas consideran que Itainvest actuó de la manera más adecuada, evaluando con cuidado la crisis que atravesaba, reduciendo al mínimo los costes potenciales derivados de las garantías asumidas para conseguir ejecutar de la mejor manera posible el cese de actividades de la sociedad. Itainvest actuó, por lo tanto, como lo habría hecho cualquier accionista privado, buscando en primer lugar minimizar las pérdidas y, en definitiva, una vez constatada la imposibilidad de vender la empresa, a pesar de los esfuerzos realizados, decidiendo inmediatamente su liquidación.

(15) Por lo tanto, estas intervenciones financieras no revisten el carácter de ayuda estatal ya que la letra d) del artículo 1 de la Directiva 90/684/CE excluye de la noción de ayuda las medidas de financiación concedidas por el propio Estado con respecto a las empresas de construcción y de reparación navales que controlen directa o indirectamente y que no se consideren como capital de riesgo aportado a una sociedad según las prácticas normales en una economía de mercado.

(16) Además, como resulta de la comunicación a los Estados miembros sobre la «Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector manufacturero» ([9]), la Comisión presupone que la racionalidad económica de las decisiones de un accionista público, y por lo tanto la coherencia con el principio del inversor privado, debe apreciarse en función de la situación existente en el momento en que se adopta la decisión de financiación.

(17) Normalmente se acepta también que una sociedad también puede, durante un período limitado, soportar las pérdidas de una empresa que controle con el fin de cesar su actividad en las mejores condiciones. Este tipo de decisiones pueden estar motivadas no sólo por la probabilidad de obtener un beneficio material indirecto sino también por otras consideraciones como la salvaguardia de la imagen del grupo o la reorientación de su actividad ([10]).

(18) La Comisión reconoce además que en materia de ayudas estatales no debe aplicar las normas de forma dogmática y doctrinal y que cada decisión de inversión con lleva necesariamente un amplio margen de evaluación «con tal de que los riesgos se evalúen de forma suficiente y objetiva y se tengan en cuenta al decidir la inversión, igual que haría un inversor privado» ([11]).

V. **EVALUACIÓN**

(19) Al tratarse de una empresa de construcción y reparación naval, las ayudas contestadas deben ser examinadas a la luz de la Directiva 90/684/CEE y del Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval ([12]).

(20) Por lo que respecta a las ayudas a la producción que corresponden al ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, y también a las ayudas a la inversión a las que se aplica el artículo 6, concedidas por el Gobierno italiano, la Comisión ha podido constatar, después de haber analizado el reparto de las ayudas concedidas a partir de 1987, que eran conformes a las disposiciones de las Leyes italianas nºs 599/1982 (para el período 1981-1983), 111/1985 (para 1984-1986), 234/1989 (para 1977-1990) y 132/1994 (para 1991-1998). Estos regímenes de, ayudas fueron autorizados por la Comisión. En efecto, estas leyes preveían ayudas a las inversiones cuya intensidad máxima variaba entre el 20 y el 40 % de la inversión, a condición de que estuvieran ligadas a un plan de reestructuración. El astillero INMA pasó, entre 1982 y 1998, por una reestructuración que supuso una reducción de sus trabajadores en un 65 %, de los cuales el 50 % entre 1982 y 1992. En el período 1987-1998 se concedieron, en relación con inversiones de 49 300 millones de liras italianas (25,5 millones de euros), ayudas a la inversión por un total de 9 100 millones de liras italianas (4,7 millones de euros), lo que equivale a una intensidad media del 18,5 % en este período. La aplicación del régimen de ayudas no debe ser objeto de una notificación individual preventiva. La Comisión observa que, aun admitiendo que la lectura de los importes declarados en los balances de la empresa haya podido generar una cierta confusión, debida también en gran parte a los retrasos en los pagos, imputables al apartamiento temporal tras la entrada en vigor de las normas comunitarias y la efectiva ejecución de las medidas nacionales implicadas y teniendo en cuenta que las ayudas fueron abonadas en su mayor parte tras la realización de las inversiones, resta el hecho de que las ayudas a la inversión que suscitan reservas deben ser objeto de una notificación *a posteriori* en el ámbito del procedimiento de vigilancia previsto en el artículo 12 de la Directiva 90/684/CEE, en particular mediante el esquema nº 3 del anexo de dicha Directiva. Por lo que respecta a las ayudas para los contratos, la Comisión constata que el conjunto de los contratos que se beneficiaron son conformes a los que fueron objeto de los distintos informes de control. Así se ha verificado que para los contratos de construcción naval C. 4138 y C. 4139 para el armador Pugliola-Stargas, C. 4248 y C. 4249 para Corsica Ferries y C. 4260, C. 4261 y C. 4262 para Stolt-Nielsen, se acordó o se acordará el techo máximo de ayuda en vigor en la fecha de la firma de los contratos, tal como lo prevé el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE.

(21) Las intervenciones del grupo público Itainvest, como sociedad matriz, en su filial INMA deben evaluarse en base al Reglamento (CE) nº 1540/98. El artículo 1 de este Reglamento precisa que: «Hasta el 31 de diciembre de 2000, las ayudas a la producción ligadas a los contratos para la

([9]) DO C 307 de 13.11.1993, p. 3, apartado 28. Esta Comunicación, anulada mediante sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del 16 de junio de 1993 [asunto C-325/91: República Francesa contra Comisión (Recopilación 1993, p. I-3283)] fue nuevamente adoptada por la Comisión, con las correspondientes modificaciones, tras la adopción de la Directiva 93/84/CE (DO L 254 de 12.10.1993, p. 16).

([10]) Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del 21 de marzo de 1991 en el asunto C-303/88: República Italiana contra Comisión (Recopilación 1991, p. I-1433) apartado 21.

([11]) Véase la nota 9, apartados 28 y 29 de la Comunicación.

([12]) DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

construcción y la transformación navales, pero no para la reparación, podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando el importe total de todas las formas de ayuda concedidas para un contrato (incluido el equivalente de subvención de toda ayuda concedida al armador o terceros) no supere, en equivalente de subvención, un límite máximo común expresado en porcentaje del valor contractual antes de la ayuda. Para los contratos de construcción naval con un valor contractual antes de la ayuda superior a 10 millones de ecus, el límite máximo será del 9 %; en todos los demás casos, se fijará en el 4,5 %». El apartado 1 del artículo 5 precisa que: «Las ayudas destinadas al salvamento y la reestructuración de empresas en crisis, incluidas las inyecciones de capital, condonaciones de deuda, préstamos subvencionados, compensación de pérdidas y garantías, podrán ser consideradas compatibles con el mercado común con carácter excepcional y siempre que cumplan las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis.». A falta de un plan de reestructuración ligado a la cobertura de las pérdidas, las intervenciones de Itainvest no pueden ser consideradas como ayudas a la reestructuración en el sentido del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1540/98.

(22) Las orientaciones comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([13]), definen en su punto 2.1 las ayudas al salvamento como medidas destinadas a apoyar «temporalmente la posición de una empresa que se enfrenta a un serio deterioro de su situación financiera, lo que se refleja en una aguda crisis de liquidez o de insolvencia técnica, cuando aún se puede efectuar un análisis de las circunstancias que han originado las dificultades de la empresa y elaborar un plan adecuado para afrontar la situación.». O sea, con otras palabras, «proporciona un breve respiro, generalmente nunca durante más de seis meses, a los problemas financieros de una empresa mientras aún resulta posible encontrar una solución a largo plazo.». En cuanto a la forma de tales ayudas, el punto 3.1 de las Directrices precisa que:

«— deben constituir ayudas de liquidez consistentes en avales para préstamos o en préstamos a los tipos de interés vigentes en el mercado,

— deben limitarse al importe necesario para mantener a la empresa en funcionamiento (por ejemplo, cobertura de los costes de sueldos y salarios y suministros corrientes),

— deben pagarse exclusivamente durante el tiempo necesario (generalmente, durante no más de seis meses) para elaborar el correspondiente plan de recuperación, que ha de ser un plan factible,

— deben justificarse sobre la base de serias dificultades sociales, y no pueden tener, indebidamente, repercusiones negativas sobre la situación del sector en otros Estados miembros.».

(23) Ante todo la Comisión constata, a la luz de su Decisión de 17 de julio de 1996 con respecto al Grupo Gepi ([14]), que el astillero INMA formaba parte de las 23 sociedades de las que el grupo debía imperativamente deshacerse para satisfacer las condiciones de refinanciación del grupo bajo la nueva denominación Itainvest. Además, un límite de asignación de 360 000 millones de liras italianas (185,9 millones de euros) fue fijado para esta liquidación que debía concluir, normalmente, el 31 de diciembre de 1996 y en todo caso no más tarde del 31 de diciembre de 1997. Todas las intervenciones en forma de aportación directa de fondos a favor de INMA, a las que se refiere la susodicha Decisión, fueron hechas a partir de junio de 1997 sobre la base de las primeras pérdidas constatadas en las cuentas de 1996 y no forman, por lo tanto, parte de la aportación de 360 000 millones de liras italianas (185,9 millones de euros). Por lo tanto, estas intervenciones no fueron notificadas. La Comisión sólo fue informada con ocasión de una reunión entre sus servicios y las autoridades italianas en septiembre de 1998.

(24) Las autoridades italianas imputan las dificultades del astillero a partir de 1996 a errores de gestión en los pedidos Stolt Nielsen y Tirrenia, recibidos en diciembre de 1995. Sin embargo, la Comisión constata que la buena ejecución de estos pedidos fue garantizada por Itainvest por un total de 42 000 millones de liras italianas (21,7 millones de euros) a finales de marzo de 1996. De la lectura de las distintas operaciones de financiación necesarias para la ejecución de los pedidos en curso resulta que ninguna anticipación de fondos por parte de entidades financieras habría podido ser acordada sin una garantía de Itainvest es decir, sin recurrir a fondos públicos.

(25) Tales garantías suponían ya ayudas en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado, porque, como la Comisión ya lo indicó en su Comunicación a los Estados miembros de 1993: «Sólo si las garantías se examinan en la fase de concesión podrán detectarse las distorsiones reales o potenciales, de la competencia. La obtención de una garantía por parte de una empresa, aun cuando nunca se recurra a la misma, puede permitirle proseguir sus actividades, obligando tal vez a retirarse del mercado a otros competidores que no disfrutan de tal ventaja ([15]).».

([13]) DO C 368 de 23.12.1994, p. 12.
([14]) DO C 5 de 9.1.1997, p. 3.
([15]) Véase la nota 9, apartado 38 de la Comunicación.

(26) Si las autoridades italianas esperan justificar la intervención de Itainvest en forma de cobertura de pérdidas como la forma menos onerosa de respetar las obligaciones derivadas de sus garantías, debe subrayarse que tales obligaciones constituyen desde el inicio una ayuda no notificada en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado y están incluidas en la noción de ayudas con arreglo a los apartados 1 y 2 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1540/98. Al tratarse de garantías directamente ligadas al coste de los buques, deben ser incluidas en el cálculo del tipo máximo de las ayudas a favor de un contrato, como se define en el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CE, concedidos con arreglo a la Ley italiana nº 132/1994 y aprobados por la Comisión ([16]). Según la información facilitada por el Gobierno italiano, el 16 de abril de 1996, en el ámbito del procedimiento vigilancia previsto en el artículo 12 de la Directiva 90/684/CE, a los pedidos Stolt Nielsen (seis barcos) y Tirrenia (dos barcos) se les habría también concedido una ayuda del 9 % en forma de contribución aportada por el Ministerio competente y el porcentaje máximo de ayuda consentido habría sido así superado.

(27) Por lo que respecta al pedido Tirrenia, los dos barcos no constituyen pedidos directos sino trabajos de construcción por cuenta de terceros, a saber, el astillero Ferrari, que se beneficiaba también de subvenciones del Gobierno italiano. Ya que la construcción de estos dos barcos contaba con garantías al nivel del astillero INMA, la acumulación de ambas medidas (ayudas a los contratos y garantías) supera el máximo del 9 % del precio contractual antes de la ayuda. Por otro lado, probablemente la construcción de estos dos barcos no fue, en la práctica, iniciada a finales de 1996 ya que a finales de 1997 el estado de avance de los trabajos era sólo del 45,5 y del 28 %, respectivamente.

(28) Las autoridades italianas sostienen que la primera indicación sobre las pérdidas registradas por INMA (21 000 millones de liras italianas) apareció en mayo de 1997 en la asamblea general de accionistas, que decidió solicitar una auditoría sobre la situación exacta del astillero. Estas pérdidas resultaban del balance cerrado el 31 de diciembre de 1996 y es difícil aceptar sin objeciones las afirmaciones de las autoridades italianas en el sentido de que el déficit imprevisto sería solamente imputable a la gestión de los pedidos aceptados en diciembre de 1995. Y tanto más cuanto que en la presentación de balance del ejercicio de 1996 se indicaba claramente que los pedidos Stolt Nielsen y Tirrenia no habían contribuido de forma sustancial a los resultados del ejercicio contable.

(29) Se debe por lo tanto constatar que la mala situación de la empresa ya existía anteriormente y había sido provocada por otros pedidos. A este respecto la Comisión nota que los dos pedidos Corsica Ferries I y Corsica Ferries II, que habían sido objeto de garantías de Itainvest a favor de los constructores, dos sociedades de armadores en las que INMA poseía el 49 y el 51 % del capital, respectivamente, fueron efectivamente ejecutadas en 1996. La información facilitada por las autoridades italianas indica que entre las distintas obligaciones de Itainvest con respecto a INMA figuran, para estos dos barcos, una garantía decenal de movilización de créditos, ligada a los pedidos y por un importe de 32 440 millones de liras italianas (16,7 millones de euros). Como ambos barcos ya fueron consignados y el precio, ya habría sido pagado, la Comisión constata que los créditos garantizados en cuestión fueron utilizados en la gestión general del astillero. Ya que las garantías fueron concedidas mediante fondos públicos, se trata de ayudas estatales asimilables a ayudas al funcionamiento que caen en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1540/98 y deben, por lo tanto, ser incluidas en los máximos de las ayudas por astillero, reduciendo en consecuencia el nivel de las ayudas concedidas por el Gobierno italiano. Esto no ocurrió así porque, según la información facilitada por las autoridades italianas, el Ministerio competente acordó el 9 % del valor contractual antes de las ayudas para todos los barcos ya consignados, o sea, el máximo de las ayudas autorizadas en base al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CE.

(30) El conjunto de las constataciones hechas por la Comisión sobre el número y la época de las obligaciones de las que Itainvest se portó garante muestra que Itainvest, como sociedad matriz, estaba estrechamente ligada a la gestión cotidiana y arriesgada del astillero INMA. En consecuencia, la Comisión no puede admitir que Itainvest se haya comportado como un inversor privado. Teniendo en cuenta el ya elevado nivel de pérdidas (21 000 millones de liras italianas, o sea, 11 millones de euros) recogido en el balance cerrado el 31 de diciembre de 1996 y del cual el accionista tuvo que tener conocimiento mucho antes de la primera asamblea general de mayo de 1997, se debe constatar que el astillero INMA se encontraba en estado de insolvencia ya en esta fecha y en consecuencia debería haberle sido aplicado un procedimiento de insolvencia.

([16]) Véase el DO C 302 de 9.11.1993, p. 6; el DO C 390 de 31.12.1994, p. 18; el DO C 290 de 3.10.1996, p. 14 y el DO C 50 de 12.2.1998, p. 5.

(31) Por tanto, la cobertura de las pérdidas no puede ser considerada como una ayuda de salvamento en el sentido de las Directrices comunitarias en la materia, porque no responde, ni en el fondo ni en la forma, a las condiciones establecidas para ser compatible con el mercado común en el sentido del artículo 87 del Tratado CE.

(32) Igualmente, la Comisión considera que las aportaciones financieras de 21 400 millones de liras italianas en 1997 y de 103 700 millones en 1998 constituyen ayudas porque «se efectúa en unas condiciones que no resultarían aceptables para un inversor privado que actuase en condiciones normales de mercado. Por ello suele entenderse una situación en la que la estructura y perspectivas de la empresa sean tales que no quepa esperar la obtención de un rendimiento normal (en forma de dividendos o ganancias de capital) en un plazo razonable en comparación con una empresa privada similar.» ([17]). Las autoridades italianas no han demostrado que la aportación de capital podría ser considerada razonable y por ello aceptable «para un inversor que actuase en condiciones normales de mercado», en el sentido de que «el valor actualizado de los flujos de tesorería que se espera obtener del proyecto [...] es superior a la aportación nueva.» ([18]).

(33) La Comisión concluye pues que la cobertura de las pérdidas de 1997 y 1998 sólo se hizo en un intento de valorizar artificialmente el astillero inyectando capitales a fondo perdido, dado que tampoco se ha demostrado que el precio de una eventual venta del astillero por Itainvest habría cubierto el importe de 120 000 millones de liras italianas «invertido», teniendo en cuenta la situación que caracteriza al sector de la construcción naval. Por ello es difícil considerar que la intervención pueda equipararse al comportamiento de una empresa privada, ya que el rendimiento de la inversión fue negativo desde el principio.

(34) La Comisión duda igualmente de que, al preferir cubrir las pérdidas, Itainvest haya escogido el menor coste ya que una simple solicitud de quiebra habría tenido el efecto de reducir las obligaciones contractuales, en especial las relativas al pedido Tirrenia y, en consecuencia, disminuir el coste de las obligaciones asumidas por lo que respecta a los armadores, dado que uno de los efectos del procedimiento es el de poner a todos los acreedores en pie de igualdad y dar prioridad a los que anticiparon realmente fondos, frente a los que tendrían derecho a una indemnización por incumplimiento de una cláusula contractual. Si esto no ocurriese así se reforzaría el convencimiento de la Comisión de que las obligaciones asumidas por Itainvest iban mucho más allá de las que un inversor privado habría asumido en condiciones normales de mercado. La Comisión constata, además, que entre las obligaciones de Itainvest figuran una fianza de 22 700 millones de liras italianas (11,7 millones de euros) para el pedido Tirrenia, aportada en marzo de 1998, y otra de 9 000 millones (4,6 millones de euros) para el pedido Stolt-Nielsen, en marzo-mayo de 1998, es decir, tras haber adoptado, en febrero del mismo año, la decisión de cubrir las pérdidas de INMA teniendo en cuenta la situación patrimonial a 30 de noviembre de 1997.

(35) La cobertura de las pérdidas supone una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE y del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1540/98. A falta de un plan de reestructuración que conllevara una reducción de la capacidad y vista la superación del máximo de las ayudas al funcionamiento autorizado por la Comisión, tales medidas de ayuda son incompatibles con el mercado común tanto con arreglo a la Directiva 90/684/CE como al Reglamento (CE) nº 1540/98.

VI. **CONCLUSIONES**

(36) La Comisión constata que Italia concedió ilegítimamente garantías para la construcción de los barcos correspondientes a los pedidos Corsica Ferries, Pugliola, Tirrenia y Stop Nielsen y cubrió las pérdidas del astillero INMA en 1997-1998, violando el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. Las garantías concedidas para la construcción de los buques habrían debido, de conformidad con el apartado 4 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CE y del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1540/98, haber sido calculadas dentro de los límites máximos de las ayudas para contratos aislados citados en el apartado 1 del artículo 4 de la Directiva. La cobertura de dichas pérdidas constituye ayuda al funcionamiento que, en base al artículo 5 de la Directiva 90/684/CE deberían también ser incluidas en el límite máximo. A falta de un plan de reestructuración, las ayudas al funcionamiento en forma de cobertura de las pérdidas son también incompatibles con el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1540/98. Tampoco pueden ser consideradas como ayudas al salvamento, con arreglo a las directrices comunitarias en la materia y, en consecuencia, deben ser recuperadas.

([17]) Véase la nota 9, apartado 35 de la Comunicación.
([18]) Ídem.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal concedida por Italia a través del grupo estatal Itainvest al astillero INMA SpA, en forma de garantías para los pedidos Corsica Ferries, Pugliola, Stolt-Nielsen y Tirrenia y de cobertura de pérdidas por un importe de 120 400 millones de liras italianas (62,2 millones de euros), es incompatible con el mercado común.

Artículo 2

1. Italia adoptará todas las medidas necesarias para exigir a su beneficiario el reembolso de la ayuda contemplada en el artículo 1, que ha sido puesta a su disposición ilegalmente.

2. El reembolso de la ayuda se llevará a cabo con arreglo a los procedimientos del previsto en la legislación nacional, siempre que esta permita la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión.

3. Los importes recuperados deberán incluir los intereses devengados desde la fecha en la que la ayuda fue puesta a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva, que se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención de las ayudas regionales.

Artículo 3

Italia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 20 de julio de 1999.

Por la Comisión

Monika WULF-MATHIES

Miembro de la Comisión