II

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

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 20 de Julho de 1999
relativa ao regime de auxílio estatal concedido pela Itália a favor do estaleiro naval INMA através da *holding* pública Itainvest (ex GEPI)

[notificada com o número C(1999) 2532]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2000/262/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

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

Depois de ter convidado [1] os interessados a apresentarem as respectivas observações nos termos do referido artigo e tendo em conta as referidas observações,

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) No âmbito do acompanhamento da decisão da Comissão, de 17 de Julho de 1996 [2], relativamente ao grupo público GEPI (Itainvest a partir de 12 de Setembro de 1997 e a seguir referido sob esta nova denominação), os responsáveis do grupo reconheceram ter concedido, em 1997, a uma das suas empresas controladas a 100 %, ou seja, ao estaleiro naval INMA, um montante financeiro de cerca de 100 mil milhões de liras italianas (51,6 milhões de euros) para cobrir os prejuízos registados pelo estaleiro em 1996-1997. Por conseguinte, a Comissão enviou às autoridades italianas um pedido formal de informações em 1 de Outubro de 1998. Por carta de 9 de Novembro de 1998, a Representação Permanente de Itália junto da União Europeia forneceu as informações solicitadas transmitindo os balanços da empresa de 1992 a 1997.

(2) Por carta de 19 de Janeiro de 1999, a Comissão informou o Governo italiano da sua decisão de iniciar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado relativamente ao referido auxílio. As autoridades italianas transmitiram as suas observações à Comissão pela carta n.º 3896, de 2 de

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

Março de 1999, da Representação Permanente. A decisão da Comissão de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([3]). A Comissão convidou os interessados a apresentarem as respectivas observações relativas ao auxílio em causa. A Comissão recebeu observações a este respeito da parte dos interessados. A Comissão transmitiu-as à Itália, dando-lhe a possibilidade de as comentar, tendo recebido as respectivas observações por carta de 30 de Junho de 1999.

II. **DESCRIÇÃO**

(3) Da análise dos balanços do estaleiro naval INMA resultou, em primeiro lugar, que o exercício de 1996 tinha fechado com um prejuízo de 21,4 mil milhões de liras italianas (11 milhões de euros). O conselho de administração convidou a Itainvest, principal accionista da empresa, a cobrir esse prejuízo através da renúncia aos créditos. Na sua assembleia de 13 de Novembro de 1997, os accionistas decidiram cobrir este prejuízo, em parte com reservas legais e extraordinárias num montante de 4,68 mil milhões de liras italianas (2,4 milhões de euros) e o saldo com uma contribuição de 16,7 mil milhões de liras italianas (8,6 milhões de euros) por parte da Itainvest. Na assembleia realizada em 24 de Março de 1998, uma vez que as contas da empresa registavam já em 30 de Novembro de 1997 um prejuízo de 81,89 mil milhões de liras italianas (42,3 milhões de euros), foi decidido cobrir este montante e seguidamente reconstituir em 35 mil milhões de liras italianas (18 milhões de euros) o capital da empresa. O principal accionista subscreveu 99 % do capital, tendo pago imediatamente apenas três décimos, enquanto 1 % do capital subscrito pelo estaleiro naval Nuovi Cantiere Apuania (NCA), igualmente pertencente à Itainvest, foi integralmente pago. Por último, uma assembleia ordinária e extraordinária, realizada em 23 de Junho de 1998, aprovou as contas do exercício de 1997 encerradas com um prejuízo global de 103,7 mil milhões de liras italianas (53,5 milhões de euros) e decidiu cobrir o saldo ainda descoberto desse exercício, no montante de 21,8 mil milhões de liras italianas (11,2 milhões de euros). Globalmente, a intervenção da Itainvest ascendeu, portanto, a 155,4 mil milhões de liras italianas (80,2 milhões de euros).

(4) Os mesmos balanços evidenciaram numerosos contributos pagos pelas autoridades italianas competentes (em primeiro lugar pelo Ministério da Marinha Mercante e depois pelo Ministério dos Transportes e da Navegação) com base nas seguintes leis: n.º 599 de 14 de Agosto de 1982, n.º 111 de 22 de Março de 1985, n.º 234 de 14 de Junho de 1989 e n.º 132 de 24 de Fevereiro de 1994. Embora os auxílios a favor da construção naval instituídos por essas leis tivessem sido autorizados pela Comissão, esta não estava em condições de identificar a exacta justificação de cada um dos montantes do auxílio.

(5) A Comissão tinha dúvidas de que o estaleiro INMA pudesse beneficiar dos auxílios, sob o ponto de vista da inscrição numa associação criada pela Lei n.º 234/1989, registo especial dos estaleiros navais criado pelo Governo italiano para controlar eficazmente a capacidade do sector. De facto, o estaleiro INMA não fazia parte nem dos grandes estaleiros navais cuja reestruturação, no âmbito da Lei n.º 111/1985 ([4]) e respectivo refinanciamento ([5]), tinha sido aprovada pela Comissão, nem dos pequenos e médios estaleiros que tinham sido objecto de um refinanciamento separado ([6]).

(6) Efectivamente, todos estes elementos levaram a Comissão a iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado, por ter considerado, em primeiro lugar, no que diz respeito às intervenções da Itainvest para a cobertura dos prejuízos e para a recapitalização, que as mesmas assumiam a natureza de auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º, uma vez que se trata de uma empresa pública que beneficia da dotação de fundos públicos. Esses auxílios falseavam ou ameaçavam falsear a concorrência, favorecendo uma certa empresa. Além disso, tratando-se de uma empresa de construção naval, o auxílio devia ser examinado à luz da Directiva 90/684/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1990, relativa aos auxílios à construção naval ([7]), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/73/CE ([8]) e, em especial, com base no n.º 1 do seu artigo 5.º; que estabelece que «os auxílios destinados a facilitar a continuação em actividade de empresas de construção e transformação navais, incluindo a cobertura de prejuízos, e qualquer outro tipo de auxílios ao funcionamento que não acompanhem directamente medidas específicas de reestruturação abrangidas pelo Capítulo III podem ser considerados compatíveis com o mercado comum desde que o montante de tais auxílios, acumulado com o dos auxílios à produção atribuídos directamente a contratos individuais de construção e de transformação navais, nos termos do n.º 4 do artigo 4.º, não exceda o limite expresso em termos de uma percentagem do valor de negócios anual do beneficiário do auxílio no sector da construção e da transformação navais».

([3]) Ver nota de pé-de-página 1.
([4]) Auxílio 193/94, carta SG(85) D/9151 de 17 de Julho de 1985.
([5]) Ver nota de pé-de-página 4.
([6]) Auxílio 192/87, carta SG(89) D/2375 de 21 de Fevereiro de 1989.
([7]) JO L 380 de 31.12.1999, p. 27. A aplicação desta directiva foi prorrogada pelo Regulamento (CE) n.º 3094/95 do Conselho (JO L 332 de 31.12.1995, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2600/97 (JO L 351 de 23.12.1997, p. 18).
([8]) JO L 351 de 31.12.1994, p. 10.

(7) Tendo em conta os vários auxílios ao funcionamento e aos investimentos, bem como a elegibilidade do estaleiro naval INMA para tais medidas, a Comissão solicitou que lhe fossem fornecidas todas as informações úteis para poder verificar a sua compatibilidade com as disposições da Directiva 90/684/CEE e com as suas diferentes decisões nessa matéria.

(8) Por último, a Comissão colocou reservas quanto ao facto de a maioria dos créditos bancários da empresa terem sido cobertos por garantias concedidas pela Itainvest e de grande parte das actividades do estaleiro nos últimos anos terem sido realizadas por conta de sociedades de armadores controladas total ou parcialmente (nomeadamente, Pugliola Stargas, Tellaro di navigazione e Corsica Ferries) pela empresa INMA.

III. **OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS**

(9) No âmbito do procedimento, as autoridades dinamarquesas transmitiram as suas observações por carta de 21 de Maio de 1999, insistindo especialmente sobre os problemas de capacidade que se verificam no sector da construção naval à escala mundial e recordando os encerramentos de estaleiros ocorridos na Dinamarca nos últimos anos, sobretudo por causa do excesso de capacidade. No caso particular do estaleiro INMA, as autoridades dinamarquesas consideram que se se verificar que o mesmo não era elegível para os auxílios estatais, estes últimos deveriam ser restituídos. Além disso, as mesmas autoridades concordam com a Comissão quando condena os auxílios concedidos em violação da legislação em vigor.

IV. **OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA**

(10) Por carta n.º 3896 de 2 de Março de 1999, as autoridades italianas forneceram, em primeiro lugar, uma repartição pormenorizada, ano por ano a partir de 1987, de todos os auxílios concedidos, especificando o montante de cada um dos contratos ou dos investimentos, a taxa de auxílio concedido e a respectiva base jurídica. No que diz respeito à inscrição do estaleiro INMA no registo especial dos estaleiros navais, as autoridades italianas informaram que a instituição desse registo está efectivamente prevista na Lei n.º 234/1989, mas o decreto ministerial de aplicação só foi adoptado em Fevereiro de 1992 e o registo só entrou efectivamente em funcionamento entre Maio e Setembro de 1993. Nos termos da lei só os estaleiros inscritos neste registo podiam beneficiar de auxílios e tais auxílios puderam portanto ser liquidados somente a partir de 1993. No que diz respeito à empresa INMA, esta sempre foi considerada um estaleiro de construção de dimensão média. O mesmo não fazia parte da lista a que se refere a Comissão na sua carta, uma vez que não podia ser beneficiário das medidas de refinanciamento da Lei n.º 111/1985 porque naquela altura só tinha encomendas de transformação e parecia querer consolidar-se nessa especialização. Pois bem, só os estaleiros incluídos nesta lista podiam beneficiar de refinanciamento, sendo excluídos do benefício de auxílios por força da Lei n.º 234/1989 para os anos 1987-1988.

(11) Além disso, as autoridades italianas informaram que a intervenção da Itainvest para cobrir os prejuízos se limitou a um montante global de 120,4 mil milhões de liras italianas (62,2 milhões de euros), incluindo 16,7 mil milhões de liras italianas (8,6 milhões de euros) para 1996 e 103,7 mil milhões de liras italianas (53,5 milhões de euros) para 1997, não tendo sido de facto efectuada a injecção de capital de 35 mil milhões de liras italianas (18 milhões de euros).

(12) No que diz respeito à cobertura dos prejuízos realizada em 1997-1998, as autoridades italianas consideram que a Itainvest tomou todas as medidas que a situação impunha na sua qualidade de accionista único no estaleiro. A este propósito, as mesmas recordam a evolução histórica do estaleiro INMA.

A empresa efectuou constantemente, desde 1980, as adaptações e reestruturações necessárias em função das exigências do mercado, procedendo em especial a uma redução de mão-de-obra directa de 622 trabalhadores para 221. Depois dos resultados positivos registados em especial no período 1992-1995, o exercício de 1995 encerrou com um lucro líquido de 85 milhões de liras italianas (0,085 milhões de euros).

Em Março de 1997, depois de o balanço de 1996 ter evidenciado um prejuízo de 21 mil milhões de liras italianas (11,2 milhões de euros), a Itainvest procedeu imediatamente a uma auditoria que revelou determinados erros de gestão, em especial no que diz respeito à aquisição e gestão das encomendas recebidas em Dezembro de 1995.

Em Fevereiro de 1998, na sequência de uma avaliação do património da empresa, realizada em 30 de Novembro de 1997, foram detectados prejuízos no montante de 81,9 mil milhões de liras italianas (42,3 milhões de euros), tendo, consequentemente, sido exonerado o administrador delegado do INMA, contra o qual foi intentada uma acção de responsabilidade civil. Por conseguinte, foi decidido cobrir os prejuízos e proceder a uma nova auditoria, tendo em vista a integração do estaleiro INMA no outro estaleiro de que a Itainvest é accionista, isto é, o Nuovo Cantiere Apuania (NCA).

Em Junho de 1998, a assembleia geral ordinária e extraordinária dos accionistas registou o parecer negativo do consultor sobre a integração com o NCA e confirmou a decisão de Fevereiro relativa à cobertura dos prejuízos do exercício de 1997, que, entretanto, subiram para 103 mil milhões de liras italianas (55,3 milhões de euros).

Na sequência do parecer negativo do consultor sobre a integração com o NCA, foi publicado um convite à manifestação de interesse para a aquisição do estaleiro. Só uma das várias ofertas recebidas em Junho de 1998 podia ser tomada em consideração. Porém, uma vez conhecida a real situação da empresa ficou comprometida qualquer possibilidade de transferência de activos e, finalmente, em 6 de Novembro de 1998, a assembleia geral dos accionistas decidiu colocar em liquidação o estaleiro, tendo nomeado um liquidador encarregado de concluir as encomendas em curso, tendo em conta o seu adiantamento em termos de realização e para evitar maiores danos que decorreriam do encerramento imediato do estaleiro, incluindo a perda das contribuições solicitadas para tais contratos. Os encargos que a Itainvest teria que suportar foram estimados globalmente em cerca de 325-350 mil milhões de liras italianas (168-181 milhões de euros), tendo em conta, em primeiro lugar, os compromissos assumidos pela Itainvest para as duas encomendas em curso (Tirrenia e Finanziaria Marittima Stolt-Nielsen), sob forma de garantias de correcta execução e de garantias para encomendas anteriores (Corsica Ferries e Pugliola) e, além disso, tendo em conta as garantias para a gestão corrente articuladas do modo seguinte:

	Mil milhões de liras italianas	Milhões de euros
Encomendas anteriores	32,440	16,753
Execução de encomendas em Dezembro de 1995	175,915	90,852
Gestão corrente	15,510	8,010
Total	223,865	115,616

Por último, tendo em conta a exposição da Itainvest relativamente a outras obrigações ou danos eventuais.

(13) No que diz respeito à afirmação da Comissão no sentido de que as encomendas dos últimos anos para a construção de novas embarcações eram provenientes de empresas de armadores controladas total ou parcialmente pelo INMA, as autoridades italianas observaram o seguinte: a empresa Tellaro di Navigazione (em liquidação desde 28 de Junho de 1999), já não está em funcionamento e as cinco embarcações encomendadas nunca foram construídas. A empresa Pugliola sucedeu a outro armador tornado insolvente que tinha encomendado duas embarcações ao estaleiro. A primeira das duas embarcações foi vendida em condições normais de mercado a um operador privado e a segunda foi alugada «a casco nu» pelo mesmo operador cuja propriedade adquirirá directamente até 2000. A Corsica Ferries é uma empresa francesa totalmente autónoma e independente da empresa INMA. A empresa INMA só participou, como accionista minoritária, no capital de duas filiais da Corsica Ferries, tendo, por sua vez, cada uma delas encomendado a construção de uma embarcação de passageiros. A primeira quota de participação foi cedida em 1998 e a segunda será cedida até 2000.

(14) Em conclusão, as autoridades italianas consideram que a Itainvest actuou, portanto, da forma mais adequada, avaliando aprofundadamente a crise em que se encontrava a empresa, reduzindo ao mínimo os custos potenciais decorrentes das garantias assumidas e por forma a obter o melhor resultado possível da transferência dos activos da empresa. Por conseguinte, a Itainvest operou como qualquer accionista privado, tentando sobretudo minimizar os seus prejuízos e, enfim, a partir do momento em que verificou ser efectivamente impossível vender a empresa, apesar desses esforços, decidindo imediatamente colocá-la em liquidação.

(15) Portanto, intervenções financeiras não assumem o carácter de auxílio estatal dado que o disposto na alínea d) do artigo 1.º da Directiva 90/684/CEE exclui da definição de auxílios as medidas de financiamento tomadas pelos Estados-Membros a favor das empresas de construção e de reparação navais que directa ou indirectamente controlem e que são consideradas capital de risco, colocado à disposição de uma empresa de acordo com a prática normal numa economia de mercado.

(16) Além disso, nos termos da Comunicação aos Estados-Membros sobre a aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CEE e do artigo 5.º da Directiva 80/723/CEE da Comissão às empresas públicas do sector produtivo ([9]), a Comissão dá por adquirido que a nacionalidade económica das decisões tomadas por um accionista público e, portanto, a coerência com o princípio do investidor privado, deve ser avaliada em função da situação existente à data em que é tomada a decisão de financiamento.

(17) Deve admitir-se que uma sociedade também pode «durante um período limitado, suportar os prejuízos de uma das suas filiais a fim de permitir a cessação da actividade desta última nas melhores condições. Essas decisões podem ser motivadas não somente pela probabilidade de tirar disso um proveito material indirecto mas também por outras preocupações, como a de manter a imagem de marca ou de reorientar as suas actividades» ([10]).

(18) Além disso, a Comissão reconhece que, em matéria de auxílios estatais, não deve aplicar «os princípios de um modo dogmático e doutrinário» e que qualquer decisão de investimento implica necessariamente uma ampla margem de avaliação desde que «os riscos sejam adequada e objectivamente calculados e descontados num momento em que é tomada a decisão de investimento, tal como um investidor privado faria» ([11]).

V. **APRECIAÇÃO**

(19) Uma vez que se trata de uma empresa de construção e de reparação navais, os auxílios contestados devem ser apreciados à luz da Directiva 90/684/CEE e do Regulamento (CE) n.º 1540/98 do Conselho, de 29 de Junho de 1998, relativo aos auxílios à construção naval ([12]).

(20) No que diz respeito aos auxílios à produção abrangidos pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CEE, bem como aos auxílios aos investimentos a que se aplica o artigo 6.º, concedidos pelo Governo italiano, a Comissão pôde verificar, após ter analisado a repartição exacta dos auxílios concedidos a partir de 1987, que esses auxílios estavam em conformidade com as disposições das Leis italianas n.º 599/1982 (para o período de 1981-1983), n.º 111/1985 (para o período de 1984-1986), n.º 234/1989 (para o período de 1977-1990) e n.º 132/1994 (para o período de 1991-1998). Esses regimes de auxílio tinham sido autorizados pela Comissão. De facto, as leis em questão previam auxílios aos investimentos cuja intensidade máxima variava entre 20 % e 40 % do investimento, na condição deste estar associado a um plano de reestruturação. O estaleiro INMA procedeu, entre 1982 e 1998, a uma reestruturação que implicou uma redução de 65 % do pessoal, 50 % dos quais entre 1982 e 1992. No período de 1987-1998 foram concedidos, relativamente a investimentos no valor de 49,3 mil milhões de liras italianas (25,5 milhões de euros), auxílios para investimentos no montante de 9,1 mil milhões de liras (4,7 milhões de euros), correspondentes a uma intensidade média de 18,5 % no período em questão. A aplicação dos regimes de auxílios não devia ser objecto de notificação individual prévia. Porém, a Comissão, admitindo que a leitura dos montantes expostos nos balanços da empresa tenha podido gerar uma certa confusão, em grande parte devida também aos atrasos dos pagamentos, imputáveis ao diferencial temporal entre a entrada em vigor das regras comunitária e a efectiva execução das respectivas medidas nacionais e tendo em conta que a maior parte dos auxílios foi paga depois da realização dos investimentos, salienta, no entanto, que os auxílios aos investimentos que suscitavam as suas reservas deviam ter sido objecto de uma notificação *a posteriori* no âmbito do procedimento de fiscalização previsto no artigo 12.º da Directiva 90/684/CEE, em especial mediante o quadro 3 do anexo da directiva. No que diz respeito aos auxílios associados aos contratos, a Comissão verifica que os contratos que deles beneficiaram estão em conformidade com os que foram objecto dos vários relatórios de acompanhamento. Salienta, porém, que relativamente aos contratos de construção naval C. 4138 e C. 4139 para o armador Pugliola Stargas, C. 4248 e C. 4249 para a Corsica Ferries e C. 4260, C. 4261 e C. 4262 para a Stolt-Nielsen, foi ou será concedida a taxa máxima de auxílio em vigor à data da assinatura dos contratos prevista no n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CEE.

(21) As intervenções do grupo público Itainvest enquanto empresa-mãe relativamente à sua filial INMA devem ser calculadas com base no Regulamento (CE) n.º 1540/98. O artigo 1.º do referido regulamento estabelece que «até 31 de Dezembro de 2000, os auxílios à produção a favor de

([9]) JO C 307 de 13.11.1993, p. 3, ponto 28. Tal comunicação, anulada por acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 16 de Junho de 1993, processo C-325/91, República Francesa/Comissão (Col. 1993, p. I-3283) foi novamente adoptada pela Comissão, com as devidas alterações, na sequência da adopção da Directiva 93/84/CEE (JO L 254 de 12.10.1993, p. 16).

([10]) Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 21 de Março de 1991, processo C-303/88, República Italiana/Comissão, Col. 1991, p. I-1433, ponto 21 da fundamentação.

([11]) Ver nota de pé-de-página 9, pontos 28 e 29 da comunicação.

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

contratos de construção e transformação navais, mas não à reparação naval, podem ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que o montante total de todas as formas de auxílio concedidas a favor de qualquer contrato individual (incluindo o equivalente-subvenção de qualquer auxílio concedido ao armador ou a terceiros) não exceda, em equivalente-subvenção, um limite máximo comum expresso em percentagem de valor contratual antes do auxílio. No que diz respeito aos contratos de construção naval com valor contratual antes do auxílio superior a 10 milhões de ecus, o limite máximo será de 9 %, em todos os outros casos o limite máximo será de 4,5 %». O n.º 1 do artigo 5.º estabelece que «os auxílios de emergência e à reestruturação concedidos em empresas em dificuldades, incluindo as injecções de capital, a remissão de dívidas, os empréstimos subvencionados, a compensação de prejuízos e as garantias podem excepcionalmente ser considerados compatíveis com o mercado comum, desde que respeitem as condições gerais comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade». Na ausência de qualquer plano de reestruturação associado à cobertura dos prejuízos, as intervenções da Itainvest não podem ser consideradas auxílios à restruturação autorizados em conformidade com o n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98.

(22) As orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade ([13]), definem, no ponto 2.1, os auxílios de emergência como medidas destinadas a manter «temporariamente a situação de uma empresa que se defronta com uma deterioração importante da sua situação financeira reflectida por uma grave crise de liquidez ou insolvência técnica, enquanto se procede a uma análise das circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa e se prepara um plano adequado para lhes fazer face», isto é, noutros termos, destinadas a permitir «uma breve moratória, não ultrapassando em geral seis meses, a uma empresa que se defronta com problemas financeiros e enquanto se concebe uma solução a longo prazo». Quanto à forma desses auxílios, as orientações comunitárias, no seu ponto 3.1, estabelecem que os mesmos devem:

«— consistir em auxílios à tesouraria sob a forma de garantias de empréstimos ou de empréstimos a taxas de juro comerciais normais,

— limitar-se ao montante necessário para manter a empresa em funcionamento (por exemplo, cobertura dos encargos salariais e abastecimento correntes),

— serem concedidos apenas para o período imprescindível (geralmente não superior a seis meses) para elaborar um plano de recuperação necessário e exequível,

— serem justificados por dificuldades sociais prementes e não terem efeitos contrários sobre a situação industrial nos outros Estados-Membros».

(23) Em primeiro lugar, a Comissão verifica, à luz da sua decisão de 17 de Julho de 1996 relativamente ao grupo GEPI ([14]), que o estaleiro INMA fazia parte das 23 empresas que a *holding* tinha imperativamente que alienar para satisfazer as condições de refinanciamento do grupo sob a nova denominação Itainvest. Foi, aliás, fixado para esta liquidação, que devia concluir-se em princípio até 31 de Dezembro de 1996 e o mais tardar em 31 de Dezembro de 1997, um montante de 360 mil milhões de liras italianas (185,9 milhões de euros). Todas as intervenções sob forma de injecções directas de fundos a favor do INMA, aos quais se refere a referida decisão, foram efectuadas a partir de Junho de 1997 com base nos primeiros prejuízos registados nas contas de 1996 e, portanto, não fazem parte do montante de 360 mil milhões de liras italianas (185,9 milhões de euros). Essas intervenções não foram, por conseguinte, objecto de notificação. A Comissão só foi informada dessa situação aquando de uma reunião realizada em Setembro de 1998 entre os seus serviços e as autoridades italianas.

(24) As autoridades italianas atribuem as dificuldades deparadas pelo estaleiro a partir de 1996 a erros de gestão das encomendas da Stolt-Nielsen e da Tirrenia recebidas em Dezembro de 1995. Porém, a Comissão deve verificar que a correcta execução destas encomendas foi garantida pela Itainvest num total de 42 mil milhões de liras italianas (21,7 milhões de euros) desde Março de 1996. Assim, com base na leitura das várias operações de financiamento necessárias para a execução das encomendas em curso, resulta que nenhum adiantamento de fundos por parte de instituições financeiras podia ter sido concedido sem uma garantia da Itainvest, isto é, sem recorrer a fundos públicos.

(25) Essas garantias constituíam já auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, uma vez que, como referido pela Comissão na sua comunicação aos Estados-Membros de 1993, «só é possível detectar todas as potenciais distorções da concorrência se as garantias forem apreciadas na fase de concessão. O facto de uma empresa receber uma garantia, mesmo que nunca seja executada, pode permitir-lhe que prossiga a sua actividade forçando possivelmente concorrentes que não beneficiam dessas facilidades a cessar a actividade» ([15]).

([13]) JO C 368 de 23.12.1994, p. 12.
([14]) JO C 5 de 9.1.1997, p. 3.
([15]) Ver nota de pé-de-página 9, ponto 38 da comunicação.

(26) Se as autoridades italianas tencionam justificar a intervenção da Itainvest sob a forma de cobertura de prejuízos, na medida em que menos onerosa relativamente às exigências decorrentes das obrigações sob a forma de garantia, salienta-se que tais obrigações constituem desde o início um auxílio não notificado na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado e são abrangidas pela noção de auxílios prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98. Por conseguinte, uma vez que se trata de garantias directamente associadas ao custo das embarcações, as mesmas deviam ser incluídas no cálculo da taxa máxima dos auxílios a favor de um contrato, como definido no n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CEE, concedidos no âmbito da Lei italiana n.º 132/1994 e aprovados pela Comissão ([16]). Segundo as informações prestadas pelo Governo italiano em 16 de Abril de 1996, no âmbito do procedimento de fiscalização previsto no artigo 12.º da Directiva 90/684/CEE, terá sido concedido também às encomendas da Stolt-Nielsen (seis embarcações) e da Tirrenia (duas embarcações) um auxílio de 9 % sob a forma de contributo pago pelo ministério competente e, desse modo, terá sido ultrapassada a taxa máxima de auxílio autorizado.

(27) No que diz respeito à encomenda da Tirrenia, salienta-se que as duas embarcações não constituem encomendas directas, mas sim trabalhos de construção por conta de terceiros, isto é, por conta do estaleiro naval Ferrari, que beneficiava por sua conta de subvenções do Governo italiano. Uma vez que a construção destas duas embarcações já beneficiou de garantias a nível do estaleiro INMA, a cumulação das duas medidas (auxílios aos contratos e garantias) excede o máximo de 9 % do preço contratual antes do auxílio. Por outro lado, é provável que, no final de 1996, a construção destas duas embarcações praticamente ainda não tinha sido iniciada, uma vez que, no final de 1997, o estado de adiantamento dos trabalhos era apenas de 45,5 % e de 28 %, respectivamente.

(28) As autoridades italianas argumentam que a primeira referência aos prejuízos indicados pela empresa INMA (21 mil milhões de liras italianas surgiu em Maio de 1997 na assembleia geral dos accionistas, que, por conseguinte, decidiu solicitar uma auditoria sobre a situação exacta do estaleiro. Esse prejuízo resultava do balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1996 e é difícil aceitar sem objecções a afirmação das autoridades italianas segundo a qual o défice imprevisto se devia unicamente à gestão das encomendas assumidas em Dezembro de 1995. Tanto mais que na apresentação do balanço do exercício de 1996 se indicava claramente que as encomendas da Stolt-Nielsen e da Tirrenia não tinham contribuído significativamente para os resultados desse exercício contabilístico.

(29) Por conseguinte, verifica-se que a má situação da empresa já existia anteriormente e tinha sido causada por outras encomendas. A este propósito, a Comissão salienta que as duas encomendas da Corsica Ferries I e da Corsica Ferries II, que também foram objecto de garantias da Itainvest, a favor dos construtores, duas empresas de armadores de que a empresa INMA detinha, respectivamente, 49 % e 51 % do capital, foram efectivamente executadas em 1996. As informações prestadas pelas autoridades italianas indicam que as várias obrigações da Itainvest em relação à empresa INMA incluem, relativamente a estas duas embarcações, uma garantia decenal de mobilização de crédito, associada à encomenda num montante de 32,440 mil milhões de liras italianas (16,7 milhões de euros). Uma vez que as embarcações já foram entregues e que, por conseguinte, o preço já terá, em princípio, sido pago, a Comissão verifica que os créditos garantidos em questão foram utilizados na gestão global do estaleiro. Uma vez que as garantias foram concedidas mediante fundos públicos, trata-se de auxílios estatais susceptíveis de serem equiparados a auxílios ao funcionamento abrangidos pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98, que, por conseguinte, deviam ser incluídos no limite máximo dos auxílios para os contratos e, consequentemente, reduzir o nível dos auxílios concedidos pelo Governo italiano. Tal não se verificou visto que, segundo as informações prestadas pelas autoridades italianas, o ministério competente concedeu 9 % do valor contratual antes dos auxílios para todas as embarcações já entregues, isto é, o limite máximo dos auxílios autorizados com base no n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CEE.

(30) Todas as verificações da Comissão sobre o número e o período das obrigações relativamente às quais a Itainvest foi garante mostram que esta última, enquanto empresa-mãe, se encontrava estreitamente ligada à gestão quotidiana e de risco do estaleiro INMA. Por conseguinte, a Comissão não pode admitir que o comportamento da Itainvest tenha sido o de um investidor privado. Tendo em conta o montante já elevado dos prejuízos (21 mil milhões de liras italianas, correspondentes a 11 milhões de euros) evidenciados no balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1996 e de que o accionista devia ter conhecimento muito antes da assembleia geral de Maio de 1997, verifica-se que o estaleiro INMA se encontrava em situação de insolvência já nessa data e, por conseguinte, devia ter sido objecto de um processo de liquidação.

([16]) Ver JO C 302 de 9.11.1993, p. 6, JO C 390 de 31.12.1994, p. 18, JO C 290 de 3.10.1996, p. 14 e JO C 50 de 12.2.1998, p. 5.

(31) Portanto, a cobertura dos prejuízos não pode ser considerada um auxílio de emergência, na acepção das orientações comunitárias na matéria, uma vez que não responde nem quanto à forma nem quanto ao conteúdo, às condições de compatibilidade com o mercado comum previstas no artigo 87.º do Tratado CE.

(32) Do mesmo modo, a Comissão considera que as injecções de capital de 21,4 mil milhões de liras italianas em 1997 e de 103,7 mil milhões de liras italianas em 1998 constituem auxílios uma vez que efectuadas «em circunstâncias não aceitáveis por parte de um investidor privado actuando em condições normais de mercado», o que significa «normalmente que a estrutura e as perspectivas futuras da empresa são tais que, quando comparadas com uma empresa privada, não se pode esperar uma remuneração normal (por meio de distribuição de dividendos ou de mais valias) num prazo razoável» ([17]). As autoridades italianas não demonstraram que a injecção de capital podia ser considerada razoável e, portanto, aceitável «por parte de um investidor privado actuando em condições normais de mercado», no sentido de que «o valor efectivo dos futuros meios libertos previstos pelo projecto (…) exceder as novas despesas» ([18]).

(33) Por conseguinte, a Comissão considera que a cobertura dos prejuízos de 1997 e de 1998 foi efectuada apenas com a intenção de valorizar artificialmente o estaleiro injectando capitais a fundo perdido, dado que nem sequer está demonstrado que o preço de uma eventual venda do estaleiro por parte da Itainvest teria coberto o montante de 120 mil milhões de liras italianas «investido», tendo em conta, em especial, a situação que caracteriza o sector da construção naval. Portanto, é difícil considerar que a intervenção pode ser equiparada ao comportamento de uma empresa privada, uma vez que o rendimento do investimento era, no entanto, negativo, desde o início.

(34) A Comissão duvida igualmente que, preferindo cobrir os prejuízos, a Itainvest tenha optado pelo custo menor, já que um simples pedido de falência implicaria, em princípio, o não cumprimento das obrigações contratuais, em especial as relativas à encomenda da Tirrenia e, por conseguinte, reduzir o custo das obrigações assumidas relativamente aos armadores, dado que um dos efeitos do procedimento é colocar, em primeiro lugar, os credores em pé de igualdade e a seguir privilegiar os que realmente adiantaram fundos, e não aqueles que teriam direito a uma indemnização por não cumprimento de uma cláusula contratual. Se assim não fosse, tal reforçaria ainda mais a convicção da Comissão de que os compromissos assumidos pela Itainvest eram muito superiores aos de um investidor privado actuando em condições normais de mercado. A Comissão salienta, além disso, que no documento dos compromissos da Itainvest figura uma garantia de 22,7 mil milhões de liras italianas (11,7 milhões de euros) para a encomenda da Tirrenia prestada em Março de 1998 e uma garantia de 9 mil milhões de liras italianas (4,6 milhões de euros) para a encomenda da Stolt-Nielsen, prestada em Março-Maio de 1998, isto é, após ter tomado, em Fevereiro do mesmo ano, a decisão de cobrir os prejuízos da empresa INMA, com base na situação patrimonial em 30 de Novembro de 1997.

(35) A cobertura dos prejuízos assume, por isso, a natureza de auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE e do n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98. Na ausência de um plano de reestruturação que inclua uma redução da capacidade e tendo em conta que foi excedido o limite máximo dos auxílios ao funcionamento autorizados pela Comissão, tais medidas de auxílio são incompatíveis com o mercado comum tanto com base na Directiva 90/684/CEE, como com base no Regulamento (CE) n.º 1540/98.

VI. **CONCLUSÕES**

(36) A Comissão verifica que a Itália concedeu ilegalmente garantias para a construção das embarcações relativas às encomendas da Corsica Ferries, da Pugliola, da Tirrenia e da Stolt-Nielsen e cobriu os prejuízos do estaleiro naval INMA em 1997-1998, em violação do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado. Em conformidade com o n.º 4 do artigo 4.º da Directiva 90/684/CEE e do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98, as garantias concedidas para a construção das embarcações deviam ter sido calculadas dentro do limite máximo dos auxílios a favor de qualquer contrato individual como referido no n.º 1 do artigo 4.º da directiva. As coberturas dos prejuízos constituem auxílios ao funcionamento que, com base no artigo 5.º da Directiva 90/684/CEE, deviam igualmente ser incluídos no limite máximo. Na ausência de um plano de reestruturação, os auxílios ao funcionamento sob forma de cobertura de prejuízos são igualmente incompatíveis com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1540/98. Os mesmos não podem também ser considerados auxílios da emergência, com base nas orientações comunitárias na matéria. Tais auxílios devem por conseguinte ser recuperados,

([17]) Ver nota de pé-de-página 9, ponto 35 da comunicação.
([18]) *Ibidem*.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal concedido pela Itália através da *holding* pública Itainvest ao estaleiro naval INMA SpA, sob a forma de garantias para as encomendas da Corsica Ferries, da Pugliola, do Stolt-Nielsen e da Tirrenia e de cobertura dos prejuízos num montante de 120,4 mil milhões de liras italianas (62,2 milhões de euros), é incompatível com o mercado comum.

Artigo 2.º

1. A Itália adoptará todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio referido no artigo 1.º e já ilegalmente colocado à disposição do beneficiário.

2. A recuperação será efectuada segundo as formalidades do direito nacional, desde que estas permitam uma execução imediata e efectiva da presente decisão.

3. As quantias objecto de recuperação dão lugar ao cálculo de juros a partir da data em que foram postas à disposição do beneficiário, até à respectiva recuperação efectiva, calculados com base na taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente-subvenção no âmbito dos auxílios regionais.

Artigo 3.º

A Itália informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para se conformar com a presente decisão.

Artigo 4.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de Julho de 1999.

Pela Comissão

Monika WULF-MATHIES

Membro da Comissão