

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 15 luglio 1997

relativa all'aiuto finanziario concesso alle società «Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA» e «Italia di Navigazione SpA»

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(98/234/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

avendo invitato le parti, conformemente alle disposizioni dei suddetti articoli, a presentare le proprie osservazioni e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

Il 16 febbraio 1994 [lettera protocollata SG(94) A/3082 del 24 febbraio], la Rappresentanza permanente d'Italia ha notificato al Segretario generale della Commissione un nuovo decreto legge (DL) ⁽¹⁾, n. 22/94 ⁽²⁾, che conteneva provvedimenti urgenti per alcuni settori dell'economia italiana. Tale decreto legge includeva la proposta di concedere un sostegno finanziario al settore marittimo, nella fattispecie un'iniezione di capitale per il «Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA» (di seguito denominato «Lloyd Triestino») e la società «Italia di Navigazione

SpA» (di seguito denominata «società Italia»), due società di trasporti marittimi internazionali di linea appartenenti al gruppo Finmare ⁽³⁾, come parte di un piano di ristrutturazione globale. Tale decreto legge è stato successivamente convertito nella legge 204/95, che è ancora in vigore. È precisamente questa ricapitalizzazione che forma oggetto della presente consultazione e proposta di decisione della Commissione.

Considerata la pubblicazione del decreto legge 22/94 nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* del 15 gennaio 1994 e la sua conseguente entrata in vigore, il piano di ricapitalizzazione era stato protocollato dal segretario generale come regime di aiuti non notificato.

Il 27 luglio 1994, la Commissione ha deciso di aprire la procedura dell'articolo 93, paragrafo 2 ⁽⁴⁾, ritenendo che, in quella fase, vi erano dubbi sulla compatibilità del sostegno finanziario proposto con le norme del trattato. In seguito a ciò, sono pervenute osservazioni da parte della Confederazione Italiana Armatori («Confitarma») ⁽⁵⁾, l'associazione (di diritto privato) degli armatori italiani, delle autorità del Regno Unito e di un concorrente del Lloyd Triestino, rappresentato da alcuni avvocati.

Le autorità italiane hanno presentato le proprie osservazioni ed ulteriori precisazioni con lettere datate 13 ottobre e 24 novembre 1994. Durante tutto il 1995 vi è stato uno scambio regolare di lettere, a mano a mano che prendeva

⁽¹⁾ La Costituzione della Repubblica italiana dispone, all'articolo 77, che in casi straordinari di necessità ed urgenza il governo può adottare provvedimenti provvisori con forza di legge. Sono i cosiddetti decreti legge (DL), che hanno efficacia immediata in seguito alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* e restano in vigore per 60 giorni. I decreti legge devono essere presentati dal governo al Parlamento per la conversione in legge e perdono efficacia se, entro 60 giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, non sono stati convertiti in legge. In molti casi, i decreti legge vengono sostituiti alla scadenza da nuovi decreti legge, eventualmente con la modifica di alcune disposizioni, per cui i provvedimenti possono restare in vigore per mesi o anche per anni senza essere convertiti in legge. Tuttavia, la Corte costituzionale italiana ha deciso nel 1996 che i decreti legge non possono essere reiterati dopo il termine di 60 giorni in quanto ciò sarebbe in contrasto con il principio secondo cui i decreti legge sono ammessi soltanto in caso di urgenza.

⁽²⁾ Decreto legge 22/94 del 13 gennaio 1994, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 11 del 15 gennaio 1994.

⁽³⁾ La Finmare è una holding controllata dallo Stato, che controlla a sua volta direttamente 12 società di navigazione operanti in diversi settori, tra cui alcuni servizi di trasporti internazionali di linea (container) (società Italia e Lloyd Triestino), la navigazione locale e la navigazione costiera del Mediterraneo, nonché il cabotaggio. La Finmare gestisce il 45 % dei carichi alla rinfusa dell'Italia, il 9 % dei trasporti container, il 18 % dei trasporti di merci lungo la costa e il 65 % del traffico passeggeri tra i porti italiani (annuario del gruppo IRI, 1992-1993).

⁽⁴⁾ GU C 333 del 29. 11. 1994, pag. 6.

⁽⁵⁾ Confitarma rappresenta l'83 % degli armatori privati in Italia.

forma il piano di ristrutturazione della Finmare. L'informazione finale richiesta dalla Commissione, per prendere una decisione in merito, è stata trasmessa dalle autorità italiane il 15 maggio 1997. Vi sono state anche numerose riunioni bilaterali, sia a Bruxelles che a Roma, di cui l'ultima si è tenuta il 17 aprile 1996.

DESCRIZIONE DEL PROVVEDIMENTO

La proposta riguarda un'iniezione di capitale pari a 60 miliardi di ITL (31 milioni di ECU), da erogarsi nel 1996, di cui 40 miliardi a favore del Lloyd Triestino e 20 miliardi a favore della società Italia. Le autorità italiane hanno confermato che questo sostegno finanziario non è stato erogato alle due società, le quali sono sottocapitalizzate, prima della decisione della Commissione.

La proposta di concedere un sostegno finanziario per ricapitalizzare il Lloyd Triestino e la società Italia fa parte della fase finale della ristrutturazione della flotta pubblica italiana e il suo principale obiettivo è dare alle suddette società una base finanziaria sufficiente e favorire il loro adeguamento alle normali condizioni di mercato in vista della privatizzazione, prevista per l'inizio del 1997.

Lo Stato italiano ha sottolineato che senza l'iniezione di capitale, le due società che contano un elevato numero di dipendenti, sarebbero troppo deboli per essere privatizzate. Il governo italiano intende pertanto completare l'attuale processo di ristrutturazione come previsto e rendere quindi possibile la privatizzazione.

La prevista privatizzazione sta avanzando: la Finmare ha incaricato la Citibank di reperire potenziali acquirenti e ha dato ampia pubblicità ad un invito a manifestare interesse per l'acquisto, cui hanno risposto alcune importanti società di navigazione italiane e straniere. Il governo italiano ha preparato un apposito progetto di legge, come richiesto dalla legislazione italiana, in modo che la vendita possa aver luogo non appena la Commissione avrà preso una decisione sulla ricapitalizzazione.

GLI ANTEFATTI

Dagli anni '70, il gruppo Finmare si è trovato in gravi difficoltà finanziarie, che hanno spinto le autorità italiane e proporre la ristrutturazione. La seconda fase di tale ristrutturazione, svoltasi nel quadro della legge 5 dicembre 1986, ha portato alla suddivisione del gruppo in un certo numero di settori di attività, dei quali la Divisione trasporti di linea (container) sarà la prima ad essere privatizzata.

Malgrado ciò, le società Lloyd Triestino e Italia hanno continuato a registrare perdite: i conti consolidati del 1991 mostravano perdite globali di 53 miliardi di ITL (27

milioni di ECU). Per coprire tali perdite, entrambe le società hanno emesso strumenti finanziari, mettendo in vendita attività nell'ambito della recente operazione di ristrutturazione. Inoltre, per anni, le due società hanno beneficiato di un aiuto erogato a norma della legge quadro 234/89 (autorizzato dalla Commissione)⁽¹⁾, che era stato notificato alla Commissione. La Commissione ha appurato che l'aiuto concesso rientra nel regime di aiuti istituito dalla suddetta legge quadro e che esso soddisfa alle condizioni alle quali il regime era stato autorizzato. Pertanto l'aiuto in questione è da considerarsi un aiuto esistente. Nel corso degli ultimi anni entrambe le società hanno operato praticamente in pareggio.

Tuttavia, verso il 1991 l'IRI⁽²⁾, società madre della Finmare, cominciò ad avere dubbi sull'importanza strategica delle società e sulla capacità delle holding pubbliche di gestire le proprie attività economiche. Pertanto, nella primavera del 1992, il gruppo Finmare cominciò ad investire notevoli risorse per sviluppare ed applicare un piano di ristrutturazione.

Nel gennaio 1994 è stato così presentato al governo un piano di massima per la ristrutturazione del gruppo, che prevedeva:

- la rapida privatizzazione del settore dei trasporti alla rinfusa;
- l'acquisizione, da parte delle ferrovie dello Stato, delle società che assicuravano i collegamenti con le isole;
- la fusione delle due società operanti nel settore dei trasporti di linea internazionali.

Tuttavia, la proposta definitiva non è quella di fondere le società Lloyd Triestino e Italia, ma di privatizzarle separatamente. Inoltre, alcune attività economiche e alcune attività patrimoniali sono state trasferite o cedute prima delle fusioni, per migliorare i bilanci finanziari delle società nell'ambito del gruppo Finmare.

Mentre veniva sviluppato il piano dettagliato della fase finale della ristrutturazione, il governo ha emesso il decreto legge n. 22 del 13 gennaio 1994, il quale disponeva che: «al fine di consentire il risanamento ed un più proficuo processo di privatizzazione delle società del gruppo Finmare, previa approvazione dei ministri dei Trasporti, della Navigazione e del Tesoro di un apposito piano di riordino presentato dalla Finmare, sono autorizzati interventi del ministero del Tesoro per consentire il processo di ricapitalizzazione per le imprese operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali.»

Nel settembre 1995, il governo ha presentato il piano definitivo di ristrutturazione del gruppo Finmare, mirante al consolidamento finanziario delle società prima della privatizzazione. Dopo essere stato discusso dalle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato, il piano è stato approvato definitivamente e trasmesso alla Commissione nel gennaio 1996.

⁽¹⁾ GU C 239 del 25. 9. 1990, pag. 10.

⁽²⁾ L'IRI (Istituto per la ricostruzione industriale) è un ente pubblico istituito nel 1933 per coordinare e sostenere, attraverso subholding finanziarie, le attività economiche considerate di interesse nazionale (ad es.: RAI, Alitalia, Stet, Fincantieri e Finmare).

Come sopra indicato, è stato effettuato un certo numero di fusioni, trasferimenti e cessioni di attività patrimoniali all'interno del gruppo Finmare dopo il mese di luglio 1996. Di tutte queste operazioni, soltanto le seguenti hanno riguardato le due società di cui trattasi:

- la società di navigazione costiera Sidermar, controllata al 100 % dalla Finmare, ha cessato di operare nel settembre 1995, in seguito alla vendita della sua flotta di 14 navi ad operatori privati. Le attività e passività residue sono state trasferite al Lloyd Triestino mediante un'operazione di fusione effettuata il 1° settembre 1996, il cui risultato è stato un aumento delle attività del Lloyd Triestino di circa 50 miliardi di ITL (25 milioni di ECU);
- analogamente, due navi appartenenti a Viamare, un'altra società del gruppo Finmare, sono state vendute alla Tirrenia, il principale operatore di cabotaggio marittimo dell'Italia Occidentale, anch'essa appartenente al gruppo Finmare. L'altra nave appartenente alla Viamare è stata venduta ad una società greca. Pertanto Viamare ha cessato di operare e le attività e passività residue sono state trasferite alla società Italia mediante un'operazione di fusione. I debiti di Viamare sono stati ripianati e la società Italia ha potuto così beneficiare di un apporto di attività per 16 miliardi di ITL (8 milioni di ECU).

Questi accordi hanno inciso sul quadro finanziario globale delle società Lloyd Triestino e Italia e le basi patrimoniali di entrambe le società ne sono risultate ampliate. Poiché queste operazioni rappresentavano un accordo interno al gruppo Finmare, le autorità italiane ritenevano che esse non costituissero un aiuto di Stato ai sensi degli articoli 92 e 93 del trattato CE.

Per contro, gli importi di cui hanno beneficiato il Lloyd Triestino e la società Italia in seguito alla ristrutturazione rappresentano un indubbio vantaggio finanziario che potrebbe costituire un aiuto di Stato. Pertanto, la Commissione ha preso in considerazione tali importi ai fini della valutazione dell'assistenza finanziaria accordata alle due società.

L'APERTURA DELLA PROCEDURA (27 LUGLIO 1994)

Con decisione del 27 luglio 1994, la Commissione ha deciso di aprire la procedura di cui all'articolo 92, paragrafo 3, del trattato, in quanto l'iniezione di capitale proposta non poteva essere giustificata, allora, come operazione dettata dal comune interesse europeo.

Uno Stato membro e due parti interessate hanno presentato le loro osservazioni sull'iniezione di capitale proposta per le società Lloyd Triestino e Italia nel quadro della procedura dell'articolo 93, paragrafo 2.

i) Il governo del Regno Unito

Il governo del Regno Unito ha accolto con favore la decisione di aprire la procedura, ritenendo, in generale, che gli aiuti di Stato non debbano essere concessi se

rischiano di distorcere la concorrenza tra gli armatori comunitari in misura tale da risultare contraria agli interessi degli operatori economici e dei consumatori. Esso ha rilevato, in particolare, che vi sono numerose società di navigazione comunitarie nel mercato di linea e che la concessione di un sostegno finanziario alle due società italiane potrebbe pregiudicare lo sviluppo commerciale di società più efficienti⁽¹⁾.

Inoltre, il suddetto governo ha affermato che il sostegno finanziario alla ristrutturazione non poteva essere autorizzato dalla Commissione in quanto mancavano sia i dettagli del processo di ristrutturazione sia le prove dei progressi conseguiti nel ristabilire l'equilibrio finanziario; l'obiettivo della privatizzazione non era chiaro e vi erano molti dubbi sugli effetti della privatizzazione stessa, la quale avrebbe potuto dar luogo ad ulteriori costi di liquidazione. Il principio dell'investitore in un libero mercato non si poteva applicare, in quanto non erano stati quantificati gli effetti di strategie diverse.

Il governo del Regno Unito ha, d'altro canto, valutato positivamente l'intenzione delle autorità italiane di privatizzare le due società e ha riconosciuto che l'iniezione di capitale potrebbe essere autorizzata se la privatizzazione garantisse il ritorno all'equilibrio economico sulla base di un piano di azione realistico, pienamente documentato e con scadenze determinate. Ciò potrebbe avvantaggiare la Comunità promuovendo la concorrenza e ponendo termine alle sovvenzioni concesse alle due società, evitando nel contempo le ripercussioni politiche di una liquidazione. Il governo del Regno Unito ha proposto che il provvedimento di sostegno finanziario e il piano di azione siano sottoposti a verifica e controllati costantemente dalla Commissione durante tutto il periodo di riequilibrio finanziario e che tutti gli Stati membri e le parti interessate abbiano accesso al materiale documentale e abbiano la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

ii) Un concorrente del Lloyd Triestino

Un concorrente del Lloyd Triestino ha affermato che questa società ha abusato della sua posizione dominante sulle rotte tra l'Italia, i paesi del Mediterraneo e il Sudafrica, aumentando il suo tonnellaggio e applicando tariffe sotto costo, nonché concludendo contratti vincolanti con i caricatori. La Commissione non ha trovato alcun elemento di prova di questa denuncia.

iii) Confitarma

Confitarma ha ripetutamente richiamato l'attenzione della Commissione sui provvedimenti di sostegno finanziario proposti, fornendo copia dei nuovi decreti legge e indicando le parti relative a tale sostegno finanziario. Globalmente, essa ha espresso il timore che l'assistenza finanziaria, in particolare la ricapitalizzazione, concessa per sostenere la flotta di linea pubblica possa distorcere la

⁽¹⁾ I collegamenti assicurati sono: per il Lloyd Triestino, Africa, Asia e Oceania; per la società Italia, Nord e Sud America. Tutti gli operatori pienamente liberi di fornire servizi su queste rotte e la concorrenza è molto forte.

concorrenza, compromettendo lo sviluppo di strategie commerciali normali. Questa posizione è stata fatta propria dall'autorità garante della concorrenza e del mercato in una decisione emessa il 26 gennaio 1993 e indirizzata alle autorità italiane.

iv) La risposta delle autorità italiane

Le autorità italiane hanno fornito dettagli specifici (di carattere riservato a livello commerciale) sullo sviluppo delle società Lloyd Triestino durante il periodo della ristrutturazione, i quali indicavano notevoli miglioramenti della produttività e un aumento del numero di container trasportati malgrado la riduzione del personale e delle navi gestite. Le società hanno adottato una nuova strategia commerciale basata sulla cooperazione con gli operatori, sul noleggio del posto (slot charter), ecc. Inoltre, i debiti delle società sono stati ridotti, le entrate sono aumentate e le società operano ora in un contesto finanziario più sano. Tuttavia, malgrado questi miglioramenti, in particolare sul piano della produttività e della riduzione dei costi di gestione, permane necessario un'ulteriore iniezione di capitale per consentire alle società, attualmente sottocapitalizzate, di diventare sane sotto il profilo finanziario e di poter essere privatizzate.

I servizi della Commissione hanno inoltre richiesto dettagli sulla posizione finanziaria delle società Lloyd Triestino e Italia, che le autorità italiane hanno fornito nelle riunioni svoltesi a Bruxelles il 12 novembre 1996 e 17 aprile 1997 e nel corso del successivo scambio di lettere.

Secondo le autorità italiane, gli importi proposti e concessi alle due società non sono maggiori di quello che un azionista che operasse razionalmente avrebbe investito in società che gli appartengono e che intende dismettere. In ogni caso, esse affermano che i proventi dell'eventuale vendita per la privatizzazione avrebbero superato tutti gli importi investiti nelle due società dal loro azionista per prepararle alla privatizzazione. I servizi della Commissione hanno chiesto la prova di tale affermazione e le autorità italiane si sono impegnate a fornirla.

LA VALUTAZIONE DELLE SOCIETÀ

Un consulente indipendente di reputazione internazionale è stato incaricato di eseguire una valutazione dettagliata delle società.

Il consulente ha usato due metodi per determinare il valore: quello principale è stato il metodo Discounted Cash Flows (DCF) (attualizzazione dei flussi di cassa), che si basa sull'ipotesi che il valore delle società dipende dal flusso di cassa operativo che si prevede venga generato in futuro.

È stato utilizzato un secondo metodo (di controllo), il cosiddetto metodo Excess Earnings (EE), che si basa sull'ipotesi che il valore della società dipenda sia dal valore delle sue attività patrimoniali che dalla prevista redditività della società.

Il metodo DCF usato dal consulente è ampiamente riconosciuto come il metodo più appropriato per valutare oggettivamente le società. Per poter applicare tale metodo, è necessario un certo numero di informazioni sul rendimento passato e futuro della società. Nel caso in esame, le informazioni utilizzate erano le seguenti:

- i bilanci preliminari delle società Lloyd Triestino e Italia per il 1996;
- i bilanci delle società Lloyd Triestino e Italia per il 1992, 1993, 1994 e 1995, certificati da società di revisione;
- gli estratti dei bilanci delle società Lloyd Triestino e Italia per il 1997;
- i piani finanziari delle società Lloyd Triestino e Italia per gli anni 1997-1999.

Dal 1992, il Lloyd Triestino ha cercato di migliorare il suo rendimento finanziario, dapprima consolidando alcuni dei suoi servizi, con il risultato di ottenere una forte riduzione della sua capacità globale e una diminuzione delle perdite nette, e in seguito istituendo un'ampia cooperazione con i suoi partner. La società ha cominciato a noleggiare le sue navi ai partner e poi ha preso a noleggiare un numero fisso di posti. Queste modifiche hanno portato ad un aumento globale dell'attività e delle entrate (da 291,6 miliardi nel 1992 a 666,3 miliardi nel 1996) e ad una diminuzione dei costi d'esercizio. Dal 1992 il Lloyd Triestino ha ridotto le sue perdite annue da 29,3 miliardi di ITL a 1,4 miliardi di ITL (1996).

Anche il rendimento della società Italia è migliorato negli ultimi anni, principalmente in seguito al suo aumentato impegno su alcune rotte specifiche: le entrate sono passate da 186,9 miliardi di ITL nel 1992 a 329,9 miliardi di ITL nel 1996. Tuttavia, la società rimane vulnerabile all'aumento della concorrenza e della capacità disponibile sul mercato mondiale ed è fortemente sottocapitalizzata. Le perdite nette (18,7 miliardi di ITL nel 1992) sono state progressivamente ridotte fino a raggiungere il pareggio nel 1996.

Come previsto dalla normale prassi, è stato usato un metodo di controllo, che avrebbe dovuto essere il cosiddetto «metodo della comparazione», in base al quale si raffrontano i principali dati finanziari di società analoghe scambiate o vendute sui mercati finanziari o sottoposte recentemente a operazioni di fusione o acquisizione. Tuttavia, data la mancanza di un sufficiente numero di società comparabili e di operazioni di fusione e acquisizione, questo metodo non è stato usato e, in sua vece, è stato applicato il metodo Excess earnings.

I due metodi hanno dato una serie di valori, che tengono conto di un certo numero di variabili e che si basano su determinate tecniche. Pertanto, il consulente afferma che i valori da esso determinati per le due società sono realistici. Tali valori non possono essere rivelati per ragioni di riservatezza commerciale, in quanto ciò avrebbe un'influenza sul prezzo di vendita delle società.

Tutti i valori indicati, compresi quelli minimi, sono risultati, per ciascuna delle due società, sostanzialmente superiori all'importo totale dell'aiuto finanziario ad esse erogato. Pertanto, anche prendendo in considerazione la valutazione più bassa delle due società, il prezzo di vendita previsto sarà superiore all'entità dell'iniezione di capitale proposta (60 miliardi di ITL, pari a 31 milioni di ECU), più il valore delle attività patrimoniali trasferite in seguito alla ristrutturazione del gruppo Finmare (liquidazione delle società Sidermar e Viamare), pari a 66 miliardi di ITL (33 milioni di ECU).

LA VALUTAZIONE GIURIDICA

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE, «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

Come stabilito dall'articolo 222 del trattato CE, il diritto comunitario è neutro rispetto al fatto che le imprese siano di proprietà privata o pubblica. Di conseguenza, gli aiuti che facilitano la privatizzazione di imprese di proprietà pubblica non possono beneficiare di deroghe al principio di base dell'incompatibilità dell'aiuto di Stato con il mercato comune, stabilito dall'articolo 92, paragrafo 1.

Tuttavia, quando una privatizzazione è effettuata mediante vendita di azioni sul mercato azionario, si presume generalmente che l'operazione abbia luogo a condizioni di mercato e che non vi sia quindi aiuto di Stato.

Se la società è privatizzata non mediante collocamento in borsa, ma mediante vendita (cessione della società in tutto o in parte ad altre società), occorre rispettare un certo numero di condizioni, come stabilito dalla Ventitreesima relazione annuale sulla concorrenza (1993) della Commissione (1):

- deve essere indetta una gara pubblica aperta a tutti gli interessati, trasparente e non subordinata all'esecuzione di altri atti, quali l'acquisizione di attività patrimoniali diverse da quelle offerte o il mantenimento di determinate attività economiche;

- la società deve essere venduta al migliore offerente;
- gli offerenti devono avere il tempo e le informazioni sufficienti per poter eseguire una adeguata valutazione delle attività patrimoniali, sulla quale basare la loro offerta.

Se le suddette condizioni sono rispettate, si può assumere, senza ulteriore esame, che non sussista aiuto di Stato.

Prima del collocamento in borsa, il debito può essere ripianato o ridotto, senza che ciò sia considerato un aiuto di Stato, a condizioni che i proventi del collocamento in borsa (o della vendita) superino l'importo investito per ridurre il debito.

Nel caso in esame, anche il valore minimo risultante dalla valutazione più bassa ottenuta per il previsto valore di vendita delle due società supera ampiamente l'importo dell'iniezione di capitale proposta (60 miliardi di ITL), più il valore delle attività patrimoniali (66 miliardi di ITL, pari a 33 milioni di ECU) trasferite in seguito alla ristrutturazione del gruppo Finmare (liquidazione delle società Sidermar e Viamare).

Inoltre, secondo la teoria generale finanziaria, il sostegno finanziario oggetto della presente consultazione dovrebbe comportare un premio di rischio e si dovrebbe prendere in considerazione anche il tempo che intercorre tra l'investimento e la remunerazione del capitale investito. In questo contesto va rilevato che il campo di variazione dei valori di vendita è dell'ordine del 20-25 % e che il valore considerato come base per la valutazione è il valore più basso. Con ciò, si tiene conto del premio di rischio. Per quanto riguarda la questione del tempo, secondo le previsioni, il periodo che intercorre tra l'erogazione dei fondi e la vendita è molto breve (la vendita è prevista per la fine del 1997), per cui il più basso dei valori di vendita previsti risulterà senz'altro superiore a qualsiasi tasso di interesse ottenuto se gli importi investiti nelle due società fossero depositati in una banca per lo stesso periodo.

Per le ragioni qui esposte, il sostegno finanziario non può quindi essere considerato un aiuto di Stato.

CONCLUSIONI

In conclusione, l'iniezione di capitale pari a 60 miliardi di ITL (31 milioni di ECU), come previsto nella notifica, unitamente all'aiuto finanziario derivante dalla ristrutturazione del gruppo Finmare, ha effettivamente messo le due società in condizione di essere privatizzate. I consulenti indipendenti hanno affermato anche che entrambe le società sono ora presumibilmente in grado di produrre profitto. Le autorità italiane hanno accettato il principio di non concedere più alcun aiuto a nessuna delle due società nell'ambito della privatizzazione.

(1) Ventitreesima relazione sulla concorrenza, punti 402-403.

Le autorità italiane si sono impegnate a procedere rapidamente alla privatizzazione delle società Lloyd Triestino e Italia secondo modalità trasparenti, cioè mediante una gara pubblica, ed hanno confermato, con un'impegnativa datata 4 luglio 1997, il seguente piano:

- è stato recentemente nominato un esperto indipendente incaricato di assistere il governo nella preparazione della privatizzazione;
- conclusione di tali preparativi entro la fine di ottobre 1997;
- pubblicazione dell'avviso di gara entro la fine di novembre 1997;
- fissazione del termine di presentazione delle offerte per la fine di dicembre 1997.

Il governo italiano ha inoltre confermato l'intenzione di concludere la vendita delle due società entro tre mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle offerte.

Approvando tale piano, la Commissione ha tenuto conto di tali impegni e vigilerà sull'attuazione del piano.

Le autorità italiane si sono altresì impegnate a presentare, entro tre mesi dalla sottoscrizione del contratto di vendita, una relazione sui risultati conseguiti grazie al sostegno finanziario e sullo stato di avanzamento della privatizzazione.

Si propone pertanto alla Commissione di non sollevare obiezioni contro il sostegno finanziario concesso dalle autorità italiane alle due società in oggetto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto finanziario concesso alle società Lloyd Triestino e «Italia di Navigazione» sotto forma di iniezione di capitale per un importo pari 60 miliardi di ITL (31 milioni di ECU) e il trasferimento alle stesse società delle attività patrimoniali provenienti dalla liquidazione delle società di navigazione di linea Sidermar e Viamare, appartenenti

al gruppo Finmare, per un importo pari a 66 miliardi di ITL (33 milioni di ECU) (in totale: 126 miliardi di ITL, ovvero 64 milioni di ECU) non costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato CE.

Articolo 2

Nell'adottare la presente decisione, la Commissione prende nota dei seguenti impegni delle autorità italiane:

- oltre agli importi indicati all'articolo 1, non sarà concesso alle società Lloyd Triestino e Italia nessun ulteriore aiuto per la loro privatizzazione; le suddette autorità procederanno alla prevista privatizzazione delle società Lloyds Triestino e Italia secondo modalità trasparenti, cioè mediante una gara pubblica da indire secondo le condizioni descritte nella Ventitreesima relazione sulla concorrenza, come già indicato nel presente documento;
- il governo italiano ha inoltre confermato l'intenzione di concludere la vendita delle due società entro tre mesi a decorrere dal termine di presentazione delle offerte. L'avviso di gara per la vendita delle suddette società sarà pubblicato entro la fine di novembre 1997 e il termine per la presentazione delle offerte sarà fissato per la fine di dicembre 1997. Le autorità italiane presenteranno alla Commissione una relazione sui risultati della privatizzazione e sul prezzo di vendita entro tre mesi dalla sottoscrizione del contratto di vendita.

Articolo 3

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 1997.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione