

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 15 de Julho de 1997

relativa à recapitalização da companhia Alitalia

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(97/789/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 93.º,

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

Tendo notificado<sup>(1)</sup> as partes, nos termos do disposto nos artigos mencionados, a apresentarem as suas observações e tendo em conta as observações recebidas,

Considerando que:

### FACTOS

#### I

Fundada em 16 de Setembro de 1946 com um capital inicial 900 milhões de liras italianas (a seguir denominadas «liras»), a companhia italiana Alitalia Linee Aeree Italiane SpA (doravante designada Alitalia) é, de longe, a mais importante companhia aérea em Itália. Transportou 20,9 milhões de passageiros em 1995 e ocupa o quinto lugar entre as companhias aéreas europeias em termos de passageiros-quilómetros transportados, a seguir à British Airways, Lufthansa, Air France e KLM. O seu volume de negócios, de cerca de 7,83 biliões de liras italianas em 1996 (cerca de 4 mil milhões de ecus), é comparável ao da SAS e um pouco inferior ao do grupo Swissair. Embora a rede da empresa cubra principalmente a Itália e a Europa, inclui igualmente 40 destinos intercontinentais situados na América do Norte e do Sul, em África e no Médio e Extremo Oriente. No final de 1996, a Alitalia empregava 17 390 trabalhadores (em comparação com 17 982 no final de 1995) e possuía uma frota de 157 aparelhos, sendo a maior parte de pequeno e médio curso. Com uma idade média de 6,5 anos no final de 1995, esta frota é uma das mais jovens das companhias aéreas europeias.

Cerca de 90 % do capital da Alitalia pertence à sociedade estatal gestora de participações sociais «Istituto per la Ricostruzione Industriale» (IRI) e o restante a investidores privados, entre os quais se contam vários importantes bancos internacionais. A Alitalia absorveu em 1994 a sua filial ATI, especializada em voos internos, e cedeu ao IRI, no Outono de 1995, a sua participação maioritária (56 %) no capital da «Società Aeroporti di Roma». É proprietária a 100 % do capital da empresa Avianova, transportadora aérea de terceiro nível, transformada em Julho de 1996 na Alitalia TEAM, SpA (Alitalia Team), e tem 45 % das participações na empresa de voos *charter* Eurofly, 27,61 % na Air Europe e 30 % na companhia nacional húngara Malev. A Alitalia é também proprietária de participações em empresas com actividades ligadas ao transportes aéreos: Alitech (100 %), Racom Teledata (93,8 %), ela própria detentora de 9 % de participações no sistema informatizado de reservas Galileo, Italiatour (99,67 %), Sisam (60 %) e as sociedades de gestão dos aeroportos de Nápoles, Génova, Turim, Florença, Lamezia Terme e Rimini. O transporte aéreo de passageiros e mercadorias representa, todavia, 92 % do volume total de negócios do grupo. Por último, para além das alianças de amplitude limitada formadas com a empresa americana Continental para o tráfego Itália-Estados Unidos da América, bem como com a companhia Air France, a Alitalia não estabeleceu, até à data, quaisquer alianças com parceiros poderosos.

Partindo de um montante de 5 biliões de liras em 1990, verificou-se um aumento do volume de negócios da Alitalia de 53 % em valor nominal entre 1990 e 1995. As imobilizações líquidas passaram, por seu lado, de 2,701 biliões de liras em 1990 para 4,851 biliões de liras em 1995. O número de toneladas-quilómetros oferecidos e de toneladas-quilómetros transportados aumentou, respectivamente, 29,5 % e 39,5 % no mesmo período, durante o qual a empresa adquiriu, por outro lado, 69 novos aparelhos. Este desenvolvimento da actividade não deve, no entanto, esconder as dificuldades com que a Alitalia se deparou, tal como aconteceu com a maior parte das companhias nacionais europeias, na sequência da guerra

<sup>(1)</sup> JO 346 de 16. 11. 1966, p. 13/66.

do Golfo, da recessão dos anos de 1992 e 1993 e da concorrência acrescida decorrente do processo de liberalização. A receita unitária média da empresa sofreu, assim, uma redução de 22 % entre 1990 e 1995, em liras constantes. Face a esta situação, a Alitalia propôs-se reduzir os seus custos e melhorar a sua produtividade, nomeadamente através da redução dos efectivos em terra. O resultado foi uma redução do custo de exploração por toneladas-quilómetros oferecidos, expresso em liras constantes (valor de 1995), de 1 323 para 1 147, tendo o número de toneladas-quilómetros oferecidos por trabalhador, pelo contrário, aumentado de 219 700 para 349 700 durante o mesmo período.

Apesar destes esforços, a Alitalia não conseguiu entrar na via de rentabilidade. Não se verificou qualquer melhoria substancial no resultado de exploração da empresa entre 1990 e 1996. Positivo em 1994 e 1995, após os défices de início da década, o resultado da exploração voltou a ser fracamente negativo, estabilizando-se em -24 mil milhões de liras em 1996, ou seja -0,3 % do volume de negócios da empresa. Segundo as autoridades italianas, os custos unitários de exploração da Alitalia continuam a ser 12 % superiores à média dos custos das suas principais concorrentes europeias, devido, principalmente, a custos com pessoal demasiado elevados. Em contrapartida, as receitas unitárias da empresa são inferiores às dessas mesmas concorrentes europeias, quando se toma em conta a distância média das ligações, apesar de esta diferença se explicar, na verdade, principalmente pela desvalorização da lira. Nos últimos cinco anos, a Alitalia perdeu quotas do mercado, assistindo, impotente, a uma importante «fuga» dos seus clientes do norte de Itália para as plataformas de correspondência do norte da Europa, devido, segundo as autoridades italianas, à posição demasiado meridional do aeroporto de Roma-Fiumicino, principal base da companhia. A Alitalia viu-se, por outro lado, confrontada com importantes movimentos sociais nos anos de 1995 e 1996.

O resultado de exploração manteve-se, além disso, demasiado fraco durante os últimos anos, não permitindo travar um considerável aumento do endividamento e dos encargos financeiros decorrentes de perdas acumuladas entre 1990 e 1996, de um importante esforço de investimento em novos aparelhos (2,15 biliões de liras entre 1990 e 1995) e, segundo as autoridades italianas, de uma insuficiente recapitalização da empresa no início da década de 1990. O endividamento da Alitalia aumentou assim de 0,653 bilião de liras em 1990 para 3,42 biliões de liras em 1995, gerando importantes encargos financeiros. O resultado líquido da empresa manteve-se, por consequência, continuamente negativo durante o período de 1990-1995, cifrando-se, nomeadamente, em -0,173 bilião de liras em 1994 e em -0,212 bilião em 1995. De +0,586 em 1990, o rácio «dívidas a longo prazo excluindo a locação financeira/fundos próprios» passou para +2,91, +7,23 e +8,10, respectivamente em 1993, 1994 e 1995.

Em 31 de Março de 1996, as perdas acumuladas da Alitalia atingiam 0,905 bilião de liras e o património líquido da empresa encontrava-se reduzido a 0,15 bilião de liras. Esta situação financeira extremamente preocupante, de quase falência, não podia deixar de se agravar a curto prazo, visto as perdas previstas nessa altura para 1996 se elevarem a 0,4 bilião de liras.

É neste contexto que as autoridades italianas apresentaram à Comissão um plano de reestruturação da Alitalia, acompanhado de importantes injeções de capital.

## II

O plano de reestruturação da Alitalia foi notificado à Comissão pelas autoridades italianas em 29 de Julho de 1996. A comunicação deu entrada na Secretaria-Geral da Comissão em 30 de Julho de 1996. Em 14 de Agosto de 1996 foi enviada às autoridades italianas a confirmação da recepção.

Por ofício de 9 de Agosto de 1996, a Comissão comunicou às autoridades italianas que a operação seria examinada à luz do disposto no artigo 92º do Tratado CE e no âmbito do processo previsto no nº 2 do artigo 93º do Tratado CE. A Comissão informou também que os elementos constantes da notificação de 29 de Julho de 1996 não lhe permitiam examinar o processo com total conhecimento de causa, tendo, por consequência, solicitado o envio de informações adicionais. Por ofício de 9 de Agosto de 1996, a Comissão chamou também a atenção das autoridades italianas para o facto de o disposto no nº 3 do artigo 93º do Tratado CE proibir a execução de medidas de auxílio antes da adopção de uma decisão final por parte da Comissão. Em 9 de Setembro de 1996, as autoridades italianas enviaram à Comissão a maior parte das informações por esta solicitadas no seu ofício de 9 de Agosto de 1996. Por outro lado, numa reunião de trabalho realizada em Bruxelas entre a Comissão e as autoridades italianas, em 17 de Setembro de 1996, foi possível obter esclarecimentos suplementares.

Segundo o Governo italiano, o principal objectivo do plano de reestruturação da Alitalia notificado à Comissão consiste na criação de condições favoráveis ao processo de privatização da empresa. O plano recebeu a aprovação dos parceiros sociais da empresa e está acompanhado por projecções financeiras pormenorizadas. Com uma duração quinquenal (1996-2000), este plano é composto por duas fases sucessivas que se interpenetram, todavia, um pouco: uma fase de saneamento em 1996-1997 e uma fase de desenvolvimento de 1998 a 2000.

A fase de saneamento visa, em primeiro lugar e sobretudo, reduzir os custos de exploração da Alitalia e repor o rácio «dívidas/fundos próprios» a um nível razoável. Inclui, portanto, uma componente financeira e uma componente de gestão.

A componente de gestão inscreve-se, em primeiro lugar, na linha dos esforços envidados para a redução dos custos e o aumento da produtividade da Alitalia, em curso desde o início da década de 1990. Tem como orientação tornar a empresa competitiva a curto prazo, através da prossecução de três objectivos principais: a redução dos custos, a optimização das receitas e a alienação de actividades não estratégicas.

A redução dos custos passa, em especial, pelo aumento da produtividade e por reduções salariais no que diz respeito ao pessoal de voo. A este respeito, o acordó a que chegaram a empresa e os representantes sindicais em 19

de Junho de 1996 resultará, durante o período quinquenal de 1996-2000, em economias de custos cifráveis em mais de 1 bilião de liras. Como contrapartida dessa redução de encargos, os trabalhadores receberão uma soma total líquida de 0,31 bilião de liras (ou seja, 0,52 bilião com os encargos fiscais e as cotizações para a assistência social) correspondendo a uma economia anual realizada a prazo, em matéria de custos com pessoal, que os trabalhadores interessados destinarão exclusivamente à subscrição de acções da Alitalia. Este acordo é o primeiro do género numa empresa italiana com cotação na Bolsa e prevê a concretização dos ganhos de produtividade e da redução dos custos com pessoal, por um lado, graças à diminuição das indemnizações, à supressão de várias regalias e a uma maior flexibilidade de trabalho para o pessoal já em funções e, por outro lado, graças à constituição de uma sociedade autónoma, inteiramente controlada pela Alitalia, que contratará a nova tripulação de cabina em condições menos onerosas. Esta nova sociedade, denominada Alitalia Team, foi constituída em 23 de Julho de 1996. Poderá, além disso, verificar-se uma transferência, a título voluntário, do pessoal de voo já em funções para esta nova sociedade, graças a medidas de incentivo em termos de carreira, como, por exemplo, uma promoção para níveis superiores de responsabilidade.

No que diz respeito ao pessoal de terra, o plano prevê, nomeadamente, uma redução suplementar de 1 936 trabalhadores durante o período de 1996-1998 através de reformas antecipadas e de incentivos à aposentação voluntária. Por outro lado, o programa de redução de custos inclui uma alteração das condições de prestação de serviços de assistência em escala.

A optimização das receitas inclui duas séries principais de medidas. Por um lado, a Alitalia vai corrigir a falta de um sistema de apoio informático adequado em matéria de tarifação graças, simultaneamente, à criação de um sistema integrado de tarifação, à total automatização do processo de emissão de bilhetes e à criação de um sistema de controlo de tarifas capaz de garantir a conformidade entre classes tarifárias e códigos de reserva.

Por outra lado, a empresa vai iniciar uma reforma dos seus procedimentos comerciais, em particular no mercado nacional, a fim de atenuar a redução das receitas, facilitando a estratégia de segmentação e de fidelização da procura que a Alitalia pretende desenvolver.

A alienação das actividades não estratégicas tem como objectivo focar a atenção da empresa nas suas actividades principais e libertar recursos financeiros complementares à recapitalização. O plano comunicado em 29 de Julho de 1996 incluía, assim, desinvestimentos de um montante total da ordem de 0,4 bilião de liras durante o período de 1996-2000, em especial a alienação do centro administrativo de Magliana e a cessão das participações na Alfa Romeo Avio e na SISAM.

De salientar também que o plano dá grande importância à necessidade de adaptar ou renovar a arquitectura dos sistemas informáticos da Alitalia, nomeadamente nos sectores administrativos e comercial.

A componente financeira prevê, por seu lado, injeções de capital de um montante inicial total de 3,31 biliões de liras, dos quais 1,5 biliões a receber do IRI antes do final de 1996, uma segunda prestação de 1,5 biliões a receber em 1997 e 0,31 bilião correspondentes à participação do pessoal no capital da empresa, tal como anteriormente referido. Na realidade, do 1,5 biliões correspondente à primeira prestação, 1 bilião fora já adiantado à Alitalia pelo IRI em Junho de 1996, a deduzir no futuro aumento de capital. Estas medidas financeiras têm como objectivos prioritários o reequilíbrio da estrutura patrimonial da empresa, equiparando-a à das principais transportadoras comunitárias, o financiamento do desenvolvimento previsto da frota, o envolvimento dos trabalhadores no projecto de reestruturação através da sua participação no capital e o lançamento do processo de privatização. As autoridades italianas acrescentam que estas medidas respondem igualmente, pelo menos em parte, a uma necessidade de cumprimento das disposições combinadas dos artigos 2327º e 2447º do Código Civil italiano, que impõem à Alitalia um capital mínimo de 200 milhões de liras. Com efeito, o montante total dos encargos de reestruturação previstos no plano eleva-se a 0,9 bilião de liras e a consequência imediata desses encargos excepcionais será tornar negativos os fundos próprios da Alitalia, já anteriormente reduzidos a 0,15 bilião de liras.

O conjunto do aumento de capital previsto no plano implica uma forte diminuição do endividamento líquido da Alitalia no período de 1995-1997 e, por consequência, uma redução substancial dos seus encargos financeiros durante o mesmo período.

Em segundo lugar, a fase de desenvolvimento baseia-se principalmente na entrada em funcionamento da plataforma de correspondência (*hub*) de Malpensa a partir de 1998. Segundo as autoridades italianas, o desenvolvimento de Malpensa constitui uma vantagem estratégica de primeira ordem para a Alitalia, permitindo-lhe efectuar um reposicionamento da empresa num dos mercados mais importantes da Europa — o do norte de Itália. O reforço da rede da empresa em Malpensa, onde a Alitalia disporá de um terminal especializado, incluirá o crescimento das ligações intercontinentais que servem Milão, em particular as ligações com destino à América do Norte e à Ásia. Esta rede intercontinental será alimentada pelos serviços nacionais e internacionais transferidos de Linate para Malpensa, tendo como objectivo as ligações no sentido leste-oeste e um aumento dos serviços para a Europa Oriental e para o Médio Oriente.

A criação da plataforma de correspondência de Malpensa será acompanhada por uma reestruturação do terminal do aeroporto de Roma-Fiumicino, que constitui actualmente o ponto-charneira da rede da Alitalia. A configuração definitiva desta rede confere ao aeroporto de Roma o papel de terminal mediterrânico, com a manutenção, todavia, de uma forte conotação intercontinental. A Alitalia disporá assim de duas plataformas de correspondência (Malpensa e Fiumicino) no final do período de execução do plano. De salientar que o plano, na versão comunicada à Comissão em Julho de 1996, não previa o encerramento de quaisquer ligações actualmente exploradas pela Alitalia, nem mesmo durante a fase de saneamento.

Por outro lado, a Alitalia pretende, durante a fase de desenvolvimento, criar serviços de vaivém nas ligações internas italianas mais importantes, reorganizar a sua rede internacional, desenvolver uma estratégia de alianças com parceiros externos e aumentar a sua frota. Segundo o plano comunicado, os serviços de vaivém («shuttle») caracterizar-se-ão por uma elevada frequência, uma estrutura tarifária simplificada e um acesso mais fácil ao produto, estando estes aspectos particularmente bem adoptados às ligações de tráfego intenso relativamente às quais uma organização de «baixos custos» e uma frequência elevada de serviços são susceptíveis de proporcionar uma forte redução dos custos unitários de produção. Os produtos de «baixos custos» poderão, por outro lado, ser alargados às principais ligações europeias, a fim de alimentar a plataforma de correspondência de Malpensa. De qualquer forma a reorganização da rede internacional consistirá principalmente, por um lado, na recuperação do importante tráfego do norte de Itália através da criação de novas ligações a partir dos principais aeroportos dessa região e, por outro lado, na racionalização e no desenvolvimento da rede intercontinental, sobretudo para o Extremo Oriente. Uma estratégia de alianças orientada em função dos diferentes mercados (nacional, europeu, intercontinental) contribuirá significativamente para a expansão da rede. A evolução prevista para o período de 1998-2000 deveria ser acompanhada, na primeira versão do plano por um aumento da frota, que, estável de 1995 a 1997 com os seus 157 aparelhos, contaria com 172 aparelhos no ano 2000 (+4 aparelhos de longo curso e +11 aparelhos de pequeno e médio curso).

De salientar também que, ao longo do período de execução do plano, serão envidados esforços especiais para melhorar a qualidade do produto, aumentar a satisfação dos clientes e criar uma marca que se imponha, sendo, por enquanto, a Alitalia uma das transportadoras que menos investe na qualidade do serviço.

O plano global comunicado em 29 de Julho de 1996 deveria, segundo as autoridades italianas, viabilizar a transformação da Alitalia numa empresa muito rentável no horizonte do ano 2000. Apresentando já uma redução de 13 % entre 1990 e 1995, o custo unitário de produção, expresso em liras constantes por lugar-quilómetro oferecido, deveria ainda sofrer uma redução de 19 % entre 1995 e 2000. O resultado de exploração e o resultado líquido atingiriam, respectivamente, 0,944 (ou seja 9,15 % do volume de negócios) e 0,489 bilião de liras no ano 2000. Com efeito, o volume de negócios cresceria, ao princípio, modestamente em 1996 e 1997 e, depois, nitidamente com maior intensidade em 1998, 1999 e 2000, devido essencialmente ao desenvolvimento da plataforma de correspondência de Malpensa.

Finalmente e corroborando as suas comunicações de 29 de Julho e de 9 de Setembro de 1996, as autoridades italianas sublinharam que a operação, que consiste na injeção de 3 biliões de liras a favor da Alitalia nos anos de 1996 e 1997, não contém elementos de auxílio estatal, visto satisfazer o princípio do investidor em condições de economia de mercado, tal como definido pela Comissão nas suas orientações «Aplicação dos artigos 92º e 93º do

Tratado CE e do artigo 61º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação»<sup>(2)</sup>, e aplicado na Decisão 96/278/CE da Comissão<sup>(3)</sup> relativa à entrada de capital de 87 mil milhões de pesetas espanholas, de que beneficiou a empresa espanhola Iberia. Com efeito, a operação teria uma rentabilidade prevista superior a 30 %, resultante, sem dúvida, de dividendos pagos em 1998, 1999 e 2000, mas sobretudo do valor adquirido pela empresa no horizonte do ano 2000, da ordem de 4,5 biliões de liras. O cálculo da rentabilidade toma igualmente em conta as perdas (superiores a 1 bilião de liras) que o grupo IRI sofreria em caso de falência da Alitalia. Estas perdas de insolvência resultam, essencialmente, de empréstimos concedidos à Alitalia por outras empresas pertencentes ao grupo IRI, em especial a Cofiri.

No que diz respeito ao conjunto dos elementos informativos contidos nas comunicações das autoridades italianas de 29 de Julho e de 9 de Setembro de 1996, a Comissão decidiu, em 9 de Outubro de 1996, dar início ao processo previsto no n.º 2 do artigo 93º do Tratado CE relativamente aos aumentos de capital previstos no plano. O início deste processo deve-se à natureza das injeções de capital efectuadas pelo IRI, que podem ser consideradas recursos estatais para efeitos do n.º 1 do artigo 92º do Tratado CE e às sérias dúvidas da Comissão quanto à:

- existência de um auxílio, tendo em conta as fracas probabilidades de remuneração, de forma satisfatória, do esforço financeiro realizado pelo IRI,
- possibilidade de conceder a um eventual auxílio o benefício de uma das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado. Relativamente a este aspecto, a Comissão verificou que várias das condições a que geralmente está sujeita o seu deferimento de um auxílio à reestruturação não estavam verdadeiramente reunidas no caso em apreciação.

Na sua decisão de dar início ao processo, a Comissão referiu também expressamente que recorreria a um ou vários consultores independentes, a fim de recolher os elementos que lhe permitissem efectuar uma apreciação final deste processo.

Por carta de 21 de Outubro de 1996, a Comissão deu conhecimento ao Governo italiano da sua decisão de dar início ao processo e notificou-o no sentido de enviar as suas observações. A referida carta foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*<sup>(4)</sup> e os outros Estados-membros, bem como as partes, foram igualmente notificados a apresentar as suas observações, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 93º do Tratado.

### III

Por ofício de 21 de Novembro de 1996, as autoridades italianas apresentaram as suas observações em resposta ao ofício da Comissão de 21 de Outubro de 1996 em que eram notificadas da decisão de dar início ao processo. Nesse ofício, as autoridades italianas afirmaram, a título

<sup>(2)</sup> JO C 350 de 10. 12. 1994, p. 5.

<sup>(3)</sup> JO L 104 de 27. 4. 1996, p. 25.

<sup>(4)</sup> Ver nota de pé-de-página (1).

preliminar, que a Alitalia realizou já importantes esforços de recuperação durante os últimos cinco anos e que uma análise atenta permite verificar que a empresa não se encontra actualmente em situação de desvantagem, em termos de concorrência, a não ser face a uma ou duas das suas concorrentes europeias. Além disso, o processo de saneamento da economia italiana actualmente em curso deveria permitir à empresa colmatar essa derradeira desvantagem, decorrentes essencialmente dos desníveis existentes entre os sistemas económicos dos diferentes Estados da União Europeia. Nas suas observações, as autoridades italianas retomaram, em seguida, as cinco principais questões colocadas pela Comissão na sua decisão de dar início ao processo:

### 1. O rigor das previsões de crescimento dos mercados nos quais a Alitalia está presente.

Quanto a este aspecto, as autoridades italianas referiram que:

- apesar do desenvolvimento da nova escala internacional de Malpensa, o crescimento previsto da capacidade oferecida pela companhia é inferior ao crescimento dos mercados (5,5 versus 6,7 % em média anual durante o período de execução do plano), o que se traduzirá em perdas de mercado para a Alitalia,
- os dados utilizados pela Alitalia nas suas previsões têm origem em fontes oficiais,
- a Alitalia, tal como todas as outras transportadoras, analisa a rentabilidade das ligações, não numa lógica de trajecto ponto a ponto, mas numa óptica de «rede»,
- a linha de comboio de alta velocidade Milão-Roma-Nápoles só estará plenamente operacional a partir de 2003. Mesmo então, o seu impacto nas receitas da Alitalia será pequeno, dado que o avião continuará a ser mais rápido que o comboio e beneficiará do tráfego de correspondência e dado, por último, que acabará por se verificar uma diminuição da diferença de preços entre o avião e o comboio.

### 2. A eficácia de uma rede concebida em torno das duas plataformas de correspondência (Malpensa e Fiumicino).

Quanto a este aspecto, as autoridades italianas sublinham que outras transportadoras comunitárias (Lufthansa, SAS, Iberia) possuem já uma rede desenvolvida a partir de duas plataformas de correspondência. Acrescentam ainda que a futura rede da Alitalia centrada nas duas plataformas de correspondência é coerente, visto que, por um lado, Fiumicino, bem situado, além disso, para servir de plataforma aos voos intercontinentais Norte-Sul, continuará a ser um grande aeroporto internacional tendo em conta a importância de Roma, e por outro lado, Malpensa, bem situado para servir de plataforma aos voos intercontinentais Leste-Oeste e de plataforma de sexta liberdade para os voos intercontinentais, serve a zona mais rica da Itália.

No que diz mais especificamente respeito a esta última zona, as fugas de tráfego no Norte da Itália para aeroportos estrangeiros foram estimadas em 3,3 milhões em 1995 e o plano notificado à Comissão prevê uma recuperação apenas parcial destas fugas (menos de 30 %) na perspectiva do ano 2000.

### 3. Uma fundamentação correcta dos objectivos do plano no que diz respeito à recuperação económico-financeira.

Segundo as autoridades italianas, as reduções no custo do trabalho previstas no plano relativamente ao período de 1996-2000 inscrevem-se na sequência de esforços importantes realizados a partir de 1990 e devem ser consideradas como os elementos mais seguros do plano, tendo em conta nomeadamente, o acordo assinado com os sindicatos em 19 de Junho de 1996. Além disso, a metodologia utilizada para identificar o excesso de efectivos tem em conta programas de «reengenharia de processos empresariais», uma análise do valor acrescentado relativo ao pessoal administrativo e aos volumes de actividades previstos para o pessoal afecto ao tráfego. As autoridades italianas insistem também no facto de os programas definidos no plano apresentarem uma boa evolução, visto a Alitalia Team ter iniciado as suas actividades de exploração em 1 de Novembro de 1996 (ou seja, dois meses antes da data inicialmente prevista) e a redução do pessoal se processar a um ritmo mais rápido do que o previsto.

### 4. A atitude do pessoal da Alitalia face ao plano.

Quanto a este aspecto, as autoridades italianas referem que as forças sindicais se comprometeram, de forma clara e inequívoca, a apoiar a execução do plano comunicado. Desta forma, o acordo geral assinado em 19 de Junho de 1996 com os sindicatos traduziu-se numa série de acordos de aplicação: com os técnicos de voo em 30 de Outubro de 1996, com os assistentes de voo em 22 de Outubro de 1996 e com os pilotos em 4 de Outubro de 1996, incluindo os aspectos relacionados com a sua mobilidade para a Alitalia Team.

### 5. O cálculo da taxa de rendimento interno de operação.

As autoridades italianas lembram que o método utilizado para calcular a taxa de rendimento interno está simultaneamente em conformidade com as orientações da Comissão, nomeadamente no que diz respeito à inclusão dos custos de insolvência no cálculo, e com a Decisão 96/278/CE. As perdas directas que o IRI sofreria em caso de falência da Alitalia foram, aliás, estimadas de forma prudente. Quanto à taxa de crescimento anual médio após o ano 2000, foi considerado um valor de 5,9 %.

Quanto às modalidades da segunda injeção de capital, as autoridades italianas salientam que, mesmo apesar de o IRI ter confirmado o seu compromisso de pagamento de 1,5 biliões de liras, na qualidade de accionista com controlo da empresa, os accionistas minoritários ou os investidores privados poderão igualmente participar na cobertura deste montante na perspectiva da privatização da companhia.

As autoridades italianas informaram, finalmente, a Comissão que foi recentemente eliminado o principal obstáculo à privatização da Alitalia, nomeadamente a regra que impunha ao IRI a obrigatoriedade de detenção de um mínimo de 51 % do capital da companhia aérea nacional.

## IV

Na sequência da abertura do processo, os governos britânico, dinamarquês, norueguês e sueco, bem como interessados directos como as companhias aéreas Air One,

British Airways, British Midland, KLM, Lauda Air, Lufthansa, SAS e Virgin Atlantic, concorrentes da Alitalia, a Associação das Companhias Aéreas da Comunidade Europeia (ACE) e a «Associazione Nazionale Utenti di Servizi Pubblici» (Assoutenti) apresentaram observações quanto a este processo. No total, foram recebidos comentários de quatro Estados e de dez terceiros interessados directos entre os quais oito companhias aéreas, todos eles expressando a sua aprovação quanto à decisão da Comissão de dar início ao processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado CE e levantando, além disso, várias questões ligadas às dúvidas referidas nessa decisão.

Nas suas observações, os Estados-membros apresentaram comentários que lembram, em primeiro lugar, que as regras do Tratado CE em matéria de auxílios estatais devem ser aplicadas de forma rigorosa no sector da aviação civil num momento em que se conclui, em 1 de Abril de 1997, o processo de liberalização decorrente das disposições do «terceiro pacote aéreo» [Regulamentos (CEE) n.º 2407/92, n.º 2408/92 e 2409/92 do Conselho<sup>(5)</sup>]. Referiram seguidamente que a recapitalização da Alitalia, tal como figura no plano de reestruturação comunicado à Comissão, constitui um auxílio estatal. A Dinamarca e o Reino Unido insistiram neste aspecto, por um lado nas numerosas incertezas e hipóteses irrealistas nas quais se basearia o plano e, por outro lado, no facto de nenhum parceiro privado ter aceite participar nesta operação. Os quatro Estados-membros acrescentaram que o auxílio não pode beneficiar de derrogação ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado, visto as condições de uma tal derrogação não estarem reunidas no presente caso, devido, em especial, ao carácter expansionista e não restritivo do plano de reestruturação. A Suécia referiu, quanto a este aspecto, o crescimento previsto da frota da Alitalia, da presente data até ao ano 2000, bem como a não redução das capacidades e o não encerramento de linhas não rentáveis. A Dinamarca e a Noruega salientaram o carácter desproporcionado do montante do auxílio, que se traduziria numa sobrecapitalização da empresa. O Reino Unido e a Dinamarca realçaram igualmente que o auxílio irá transferir as dificuldades da Alitalia para as suas concorrentes comunitárias, visto servir, de facto, para financiar importantes investimentos em aparelhos, realizados pela Alitalia durante os últimos anos, os quais constituem a principal causa do seu endividamento actual.

Quanto às condições em que deveria ser apresentado um auxílio que obedecesse aos critérios de derrogação, a Dinamarca e a Noruega referiram a cessão pela Alitalia das suas actividades não principais. O Reino Unido, por seu lado, referiu as condições que garantam a ausência de discriminação em matéria de atribuição de faixas horárias, de assistência em escala, de acesso às instalações aeroportuárias, de exploração de serviços em Itália, em especial no que diz respeito à transferência de actividades de Linate para Malpensa.

Por outro lado, embora a Dinamarca defenda que a análise da Comissão deveria incidir na totalidade dos 3,31 biliões de liras de entradas de capital previstas no plano, o Reino Unido e a Noruega consideram, pelo contrário, que a decisão de dar início ao processo, tomada pela Comissão em 9 de Outubro de 1996, visa apenas a primeira injeção de capital de 1,5 biliões de liras e que a segunda injeção de capital de um montante idêntico deveria ser objecto de uma outra decisão de início de um outro processo. Por último, a Dinamarca e a Suécia desejam que a Comissão notifique os outros Estados-membros e terceiros interessados, através de uma publicação adicional no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, dos novos elementos de que possa ter conhecimento neste processo.

Estes diferentes pontos figuram igualmente, em graus diversos, mas frequentemente de forma mais pormenorizada, nas observações apresentadas por terceiros interessados, considerando todos eles que a recapitalização da Alitalia constitui, neste caso, um auxílio incompatível com o Tratado. No entanto, os terceiros interessados forneceram também elementos suplementares.

Deste modo, a Air One, a Assoutenti, a British Airways, a KLM e a SAS expressaram as maiores dúvidas quanto ao desenvolvimento da actividade da Alitalia no aeroporto de Malpensa, na forma prevista no plano, quer devido ao atraso verificado na conclusão das infra-estruturas, quer devido aos problemas ligados à transferência do tráfego de Linate para Malpensa, quer ainda de dificuldades com que a Alitalia se defrontará para gerir simultaneamente duas plataformas de correspondência (Malpensa e Fiumicino). A Air One e a Assoutenti sublinharam igualmente as incertezas que pesam sobre as modalidades exactas da participação dos trabalhadores da Alitalia no capital da sua empresa, visto que essa participação pressupõe, à partida, uma alteração da legislação fiscal italiana e estimaram também que a venda do imóvel-sede da Alitalia não atingirá o montante previsto. A Air One e a Lauda Air referiram um auxílio suplementar e ilegal concedido à Alitalia pelo Estado italiano, através do financiamento de medidas de pré-reforma de trabalhadores decorrentes do Decreto-Lei n.º 546/96 de 23 de Outubro de 1996, convertido na Lei n.º 640 de 20 de Dezembro de 1996.

No que diz respeito à existência de um auxílio, para além da ausência de parceiros privados na operação e do carácter simultaneamente incerto e demasiado optimista das hipóteses do plano, nomeadamente em termos de tráfego e de receitas, a Air One, a Assoutenti e a British Airways referiram que os custos de insolvência assumidos pelo IRI não foram tomados em consideração no cálculo da rentabilidade da operação e que a Alitalia continua actualmente a apresentar perdas, apesar de uma conjuntura favorável. A insuficiência das medidas e a redução dos custos prevista no plano comunicado à Comissão constituem igualmente um argumento avançado pela ACE, British Airways, SAS, Air One e Assoutenti. Estas duas últimas companhias consideraram também que o plano subestima a pressão da concorrência que a Alitalia terá de enfrentar durante os próximos anos.

<sup>(5)</sup> JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 1, 8 e 15.

No que diz respeito à incompatibilidade do auxílio, para além do carácter expansionista do plano e de uma desproporção no montante do aumento de capital projectado, a British Airways e a Virgin Atlantic salientaram, em primeiro lugar, que o auxílio não é indispensável já que a Alitalia deveria encontrar internamente os recursos necessários à sua reestruturação, cedendo activos e reduzindo os seus custos, à semelhança do que acontece com as companhias privadas. Acrescentaram ainda, juntamente com a Air One e a SAS, que o auxílio não permitirá restaurar a viabilidade da Alitalia, visto o plano não prever, em especial, nem uma redução suficiente dos custos de exploração nem o abandono das actividades não rentáveis da companhia. A Air One, a British Airways e a SAS sublinharam também a falta de transparência na aplicação do auxílio. A British Airways evocou, por outro lado, as interferências frequentes do Governo italiano na gestão da Alitalia e afirmou que o auxílio em causa não facilita o desenvolvimento de uma actividade económica nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado, visto este critério dever ser apreciado à escala da Comunidade, na qual existe já um sector de transportes aéreos competitivo e com um bom desempenho. Por outro lado, a ACE, a Air One, a Assoutenti, a British Airways, a British Midland, a Lufthansa e a Virgin Atlantic insistiram nos riscos de transferência das dificuldades da Alitalia para as suas concorrentes comunitárias, invocando as práticas predatórias e anticoncorrenciais (política de evicção dos concorrentes, tarifas muito baixas, manipulação das faixas horárias) que a Alitalia pratica no mercado italiano. A Lufthansa e a Assoutenti lembraram a este respeito que a Alitalia foi recentemente objecto de uma condenação por parte da autoridade italiana em matéria de concorrência. A Lauda Air e a Air One acrescentaram que os efeitos anticoncorrenciais do auxílio serão intensificados pelo decreto italiano de 16 de Abril de 1992, o qual concede à Alitalia o direito exclusivo de exploração da maior parte das ligações aéreas regulares entre a Itália e os países terceiros do Espaço Económico Europeu. Os interessados solicitaram, em consequência, à Comissão que se oponha a esta operação.

No que diz respeito às condições a que se deveria subordinar uma eventual aceitação, por parte da Comissão, do auxílio concedido à Alitalia, terceiros interessados propuseram principalmente as seguintes soluções:

- imposição à Alitalia da cessão dos seus activos não ligados à actividade principal da empresa (British Airways, Lufthansa, SAS e Virgin Atlantic),
- redução significativa do montante do auxílio (ACE, British Airways e Virgin Atlantic),
- limitação das capacidades oferecidas pelo grupo Alitalia (ACE, Assoutenti, British Midland, Lauda Air, Lufthansa, SAS e Virgin Atlantic) e imposição do abandono da exploração das ligações não rentáveis,
- proibição à Alitalia de recorrer à liderança de preços no conjunto da sua rede (Lufthansa, SAS e Virgin Atlantic),
- eliminação do monopólio legal de que goza a Alitalia nas ligações com destino em países terceiros (Assoutenti, Lauda Air e Lufthansa),
- imposição à Alitalia de aceitação de acordos interlinha com novos intervenientes no mercado (Assoutenti),
- proibição de práticas anticoncorrenciais por parte da Alitalia (Assoutenti e Lufthansa),
- eliminação das discriminações de que beneficia a Alitalia, nomeadamente em matéria de assistência em escala (KLM), de repartição do tráfego entre os aeroportos de Linate e de Malpensa (KLM e Lufthansa), de taxas e encargos aeroportuários (Lufthansa e SAS) e de atribuição de faixas horárias (Lufthansa e Virgin Atlantic).

Por fim, vários interessados directos mostram uma falta de transparência quanto ao montante exacto do auxílio objecto da decisão de dar início ao processo, tomada pela Comissão em 9 de Outubro de 1996.

As observações apresentadas pelos Estados-membros e terceiros interessados foram comunicadas pela Comissão ao Governo italiano nos dias 18 de Dezembro de 1996 e 15 de Janeiro de 1997. Por ofício de 15 de Janeiro de 1997, as autoridades italianas apresentaram, por seu lado, os seus comentários em resposta às observações que lhe tinham sido por este meio comunicadas. Nela reafirmavam o carácter comercial e a rentabilidade da operação de recapitalização da Alitalia e contestavam especificamente cinco dos pontos referidos pelos Estados-membros e terceiros interessados.

Em primeiro lugar, no que diz respeito à não participação de parceiros privados na operação, as autoridades italianas referiram que não foram contactados parceiros para subscrever, na totalidade ou em parte, o aumento de capital em causa e que uma participação de parceiros privados prejudicaria, no caso em apreciação, os interesses do IRI. Com efeito, por um lado o IRI tem, neste momento, vantagem em avançar sozinho com esta operação, a fim de ceder a sua participação em condições mais vantajosas assim que estiver terminado o processo de reorganização da Alitalia; por outro lado, a introdução, na actual fase, de parceiros privados no capital da Alitalia implicaria a elaboração de um programa de longa ou média duração, que não permitira à companhia recuperar totalmente o seu equilíbrio em 1998, ao nível do património e da gestão, e aproveitar assim plenamente a fase de arranque da actividade do aeroporto de Malpensa.

Em segundo lugar, no que diz respeito à não credibilidade do plano de reorganização, as autoridades italianas sublinharam que as hipóteses em que se baseia o plano são, não só realistas, como também razoáveis, dado o facto de o custo dos capitais emprestados, as projecções de tráfego e as reduções de custos considerados no plano incluírem uma margem de prudência. Não foi, além disso, tomado em consideração o impacto positivo do Jubileu no final do século. Quanto à coexistência das duas plataformas de correspondência de Malpensa e de Fiumicino, as autoridades italianas lembraram que a Alitalia possui já duas plataformas aeroportuárias (Fiumicino e Linate), que é conveniente melhorar a rede da companhia desenvolvendo o seu tráfego no mercado mais importante de Itália (o Norte de Itália), que grandes companhias europeias

exploram com sucesso várias plataformas de correspondência e que a duração do trajecto entre Malpensa e o centro de Milão é comparável à verificada entre o centro urbano e o aeroporto noutras cidades da Europa. Afirmaram também que o crescimento do tráfego da Alitalia nas ligações intercontinentais é compatível com a capacidade da sua frota de longo curso, dado que, para além da introdução de quatro novos aparelhos de longo curso, o plano prevê acordos com outras transportadoras e o recurso ao afretamento. Por fim, e sempre segundo as autoridades italianas, o plano reforça a tendência para a redução do custo do trabalho, apresentando a Alitalia já, além disso, um nível de produtividade que se conta entre os mais elevados do sector.

Em terceiro lugar, no que diz respeito à ausência de redução da capacidade ou de supressão das linhas deficitárias, as autoridades italianas salientaram que as previsões de crescimento da Alitalia durante o período de execução do plano se mantêm sensivelmente inferiores às do mercado, apesar do desenvolvimento previsto da actividade no aeroporto de Malpensa. Por outro lado, segundo estas autoridades, é necessário ter em conta o conjunto da contribuição que cada ligação dá à rede e, a este respeito, a margem de exploração das três vertentes da rede da companhia (nacional, internacional e intercontinental) é positiva.

Em quarto lugar, no que diz respeito à alegação segundo a qual o aumento de capital falseia a concorrência, as autoridades italianas mantêm que as iniciativas comerciais lançadas pela Alitalia durante os últimos meses não colocam a companhia numa posição de «líder de preços», inscrevendo-se na estratégia definida no plano e respondendo a critérios de selectividade (segmentação da procura, alimentação dos voos internacionais e intercontinentais, melhor utilização das aeronaves).

Em último lugar, no que diz respeito às condições que a Comissão deveria impor, as autoridades italianas consideraram-nas sem objecto visto que, segundo estas, a recapitalização da Alitalia não constitui um auxílio estatal. Estas autoridades referiram igualmente que a imposição de limitações ao crescimento da Alitalia minaria a lógica do plano num momento em que se verifica um desenvolvimento generalizado dos transportes aéreos.

## V

Em conformidade com a intenção referida na decisão de dar início ao processo, notificada às autoridades italianas em 21 de Outubro de 1996, a Comissão recorreu, a partir do mês de Novembro de 1996, a um consultor independente (Ernst & Young), a fim de recolher informações sobre várias questões relativamente às quais expressara as suas dúvidas. A missão inicial confiada ao consultor foi, em primeiro lugar, a de aplicar à operação em causa o princípio do investidor em economia de mercado e, a este título, de proceder a uma avaliação geral da situação da Alitalia, de considerar as opções ao dispor dos accionistas públicos (IRI) e privados da empresa, em especial relativamente às disposições do artigo 2447º do Código Civil italiano, de calcular a taxa de rendimento interno da

operação e de identificar em termos mais gerais todos os eventuais elementos de auxílio, incluindo as garantias. Caso o consultor viesse a concluir quanto a este primeiro ponto que a injeção de capital proposta de 3 biliões de liras italianas não constituía um comportamento característico de um investidor racional, foi-lhe igualmente solicitado que avaliasse, numa segunda fase, a viabilidade e a adequação do plano de reestruturação, verificasse o carácter indispensável do montante de 3 biliões de liras e a sua adequação aos objectivos do plano e, por último, investigasse soluções alternativas à injeção de capital.

O consultor designado pela Comissão pôde cumprir a sua missão, trabalhando em colaboração com os representantes do IRI e da Alitalia e obtendo da parte destes o conjunto das informações necessárias. Em 11 de Dezembro de 1996, o consultor apresentou à Comissão o relatório final relativo à primeira parte do seu trabalho. Quanto a este relatório, há especialmente a referir que:

- tendo em conta a situação da Alitalia, o Código Civil italiano impõe aos accionistas a recapitalização da empresa ou a sua liquidação a breve prazo,
- tendo em conta esta mesma situação, o plano de reestruturação assemelha-se mais a um «plano de viragem completa» que a um «plano de actividades». Além disso, a taxa anual de rendimento mínimo exigida (*hurdle rate*) por um investidor numa situação similar situar-se-ia entre 30 % e 40 %;
- os custos ligados às perdas que sofreria o grupo IRI em caso de falência da Alitalia, decorrentes dos empréstimos concedidos a esta última por outras sociedades pertencentes ao grupo, constituem um factor muito importante no cálculo e na análise a efectuar,
- a determinação da taxa de crescimento do fluxo de caixa da Alitalia após o ano 2000, surge, por um lado, como um exercício extremamente aleatório e, por outro lado, possui igualmente um impacto muito significativo. Desta forma, para além da hipótese de uma taxa de 5,93 % proposta pelas autoridades italianas, o consultor estudou igualmente a hipótese de uma taxa de 4 %,
- o programa previsto de reformas antecipadas de trabalhadores da Alitalia, suportado pelo orçamento do Estado italiano num montante de cerca de 0,16 bilião de liras durante o período de 1995-2001, poderia incluir elementos de auxílio estatal,
- a taxa de rendimento interno da injeção de capital de 3 biliões de liras, tal como foi recalculada após um ajustamento dos elementos apresentados pela Alitalia, varia entre - 12,5 % e + 25,7 %, em função dos diferentes cenários considerados (inclusão ou exclusão dos custos de insolvência, inclusão ou exclusão do financiamento do programa de pré-reformas, hipóteses divergentes sobre a taxa de crescimento do fluxo de caixa após o ano 2000 e sobre a participação detida pelo IRI no capital da Alitalia na perspectiva do ano 2000). Esta continua a ser, em qualquer caso, sensivelmente inferior à taxa mínima exigida, tendo em conta os riscos incorridos pelo investidor.



O relatório do consultor foi notificado ao Governo italiano em 12 de Dezembro de 1996 para apresentação de observações. Nos seus comentários enviados à Comissão em 20 de Dezembro de 1996, as autoridades italianas formularam globalmente poucas críticas relativamente ao trabalho realizado pelo consultor. Consideraram, todavia, como inaceitáveis ou contraditórios os quatro pontos seguintes: a fixação da taxa anual de rendimento mínimo a um nível superior ou mesmo igual a 30 %, a assimilação do programa de pré-reformas a uma injeção suplementar de capital, a hipótese de uma taxa de crescimento anual médio do fluxo de caixa após o ano 2000 reduzida a 4 % e a exclusão dos custos de insolvência do cálculo a efectuar.

Com base no conjunto destas informações e, nomeadamente, do relatório apresentado pelo consultor, a Comissão informou as autoridades italianas e os dirigentes da Alitalia, numa reunião realizada em Bruxelas em 16 de Janeiro de 1997 e por ofício de 22 de Janeiro de 1997, que o plano de reestruturação da companhia comunicado em 29 de Julho de 1996 não parecia ser suficiente para possibilitar a adopção de uma decisão positiva e que se tornava indispensável obter elementos informativos suplementares, a fim de analisar as adaptações necessárias. Esta análise deveria ser efectuada em concertação com o consultor designado pela Comissão. Em 24 de Janeiro de 1997 realizou-se, em Roma, uma reunião técnica sobre este assunto entre a Comissão, a Alitalia e os respectivos consultores.

## VI

Na sequência das trocas de pontos de vista entre a Comissão e as autoridades italianas, em Janeiro de 1997, e tendo em conta os comentários apresentados pelos Estados-membros e outros interessados directos, a companhia Alitalia informou oficialmente a Comissão, no decurso do mês de Fevereiro de 1997, do seu desejo de adaptar o plano de reestruturação comunicado em 29 de Julho de 1996. Esta adaptação baseia-se em previsões mais modestas, tanto ao nível macroeconómico como no que diz respeito aos dados próprios da empresa, em especial quanto à evolução da oferta e da receita unitária. A adaptação comporta essencialmente os seguintes elementos:

- uma redução, a partir de 1997, de perto de 10 % do número de ligações e de frequências exploradas pela Alitalia. O total de voos assim anulados foi fixado em cerca de 27 000 por ano,
- a manutenção da sua frota ao nível actual até ao fim da execução do plano de reestruturação: o número de aparelhos em serviço no ano 2000 será de 158, em comparação com os 172 inicialmente previstos no plano, e 157 no final de 1996. Este número representa uma redução de cerca de 16 % em termos de lugares oferecidos, em comparação com o plano inicial. Em consequência, o número de contratações previstas seria reduzido em 476 trabalhadores durante o período de execução do plano. No total, verificar-se-ia uma redução de 1 212 trabalhadores na Alitalia, entre Dezembro de 1996 e Dezembro de 2000,
- a redução do montante total do aumento de capital previsto, o qual passa de 3 biliões de liras para 2,8

biliões de liras, essencialmente devido a uma menor necessidade de investimentos,

- a cessão de participações que a Alitalia tem no sistema informatizado de reservas Galileo,
- o alinhamento do método de amortização das aeronaves utilizado pela Alitalia com o método em vigor nas outras grandes companhias comunitárias.

No mês de Fevereiro de 1997, a Comissão solicitou ao seu consultor que se debruçasse sobre a actualização do plano de reestruturação da Alitalia atrás descrito. Em 6 de Março de 1997, o consultor enviou à Comissão um projecto de relatório que foi comunicado, no mesmo dia, às autoridades italianas para a apresentação de observações. Este projecto de relatório teve em conta os resultados conhecidos da Alitalia relativamente ao ano de 1996. Concluiu que o plano actualizado, embora parecesse efectivamente mais prudente que o plano inicial e apresentasse um carácter muito menos expansionista, se baseava, todavia, ainda em várias hipóteses generosas. O consultor foi, por conseguinte, de opinião que a taxa anual de rendimento mínimo exigida por um investidor numa tal situação não poderia ser inferior a 30 %, devido à persistência de riscos importantes ligados à operação. Ainda segundo o consultor, esta taxa continuava a ser largamente superior à rentabilidade fundamental da operação («a taxa de rendimento interno subjacente»), embora esta tenha sido sensivelmente melhorada com as adaptações efectuadas.

Num documento enviado à Comissão, em 25 de Março de 1997, bem como no ofício de 3 de Abril de 1997, as autoridades italianas apresentaram comentários ao projecto de relatório que lhes fora enviado em 6 de Março de 1997, contestando vários dos elementos constantes do projecto de relatório, nomeadamente o carácter generoso de certas hipóteses do plano e a fixação da taxa anual de rendimento mínimo exigido (*burdle rate*) em 30 %. Estas autoridades reafirmaram também nessa mesma altura a conformidade do investimento em causa com o princípio do investidor em economia de mercado.

Verificaram-se posteriormente trocas de pontos de vista exaustivas sobre o conjunto das questões surgidas no âmbito deste processo numa reunião realizada em Bruxelas, em 8 de Abril de 1997, entre a Comissão e o seu consultor, por um lado, e a Alitalia e o seu próprio consultor, por outro. Na sequência desta reunião, a Comissão enviou pedidos de informações suplementares, em 11 de Abril de 1997, à Alitalia e às autoridades italianas, aos quais estas últimas responderam respectivamente por ofícios de 15 e 17 de Abril de 1997, fornecendo os pormenores e informações solicitados. Foi nomeadamente confirmado que o IRI assumia a responsabilidade da injeção de capital ao nível de 2,8 biliões de liras.

Por ofício de 18 de Abril de 1997, a Comissão informou a Alitalia e o Governo italiano que não se encontrava ainda em condições de adoptar uma decisão positiva quanto a este processo com base no princípio do investidor em economia de mercado, devido simultaneamente a dificuldades inerentes à tomada em consideração dos custos de insolvência assumidos pelo IRI em caso de falência da Alitalia e à importância dos riscos comerciais ainda presentes no plano. A seguir a esta troca de correspondência, realizaram-se várias reuniões em Bruxelas e em Roma entre as autoridades italianas e a Comissão, durante os meses de Maio e Junho de 1997.

Estas reuniões permitiram definir melhoria suplementar do plano quanto aos seguintes pontos:

- uma aceleração do processo de redução dos custos através de uma transferência de pessoal da Alitalia para a Alitalia Team mais rápida do que fora anteriormente previsto,
- uma redução do montante do aumento de capital previsto para 2,75 biliões de liras. Além disso, o aumento de capital é, a partir de agora, dividido em três prestações: a primeira, de um montante de 2 biliões de liras (incluindo o bilião de liras concedido a título de adiantamento em Junho de 1996), a pagar imediatamente após a adopção de uma decisão positiva; a segunda, de um montante de 0,5 bilião de liras, a pagar em Maio de 1998 e a terceira, de um montante de 0,25 bilião de liras, a pagar em Maio de 1999,
- a cessão das participações da Alitalia na companhia húngara Malev, bem como em seis aeroportos regionais italianos (Génova, Nápoles, Rimini, Florença, Lamezia Terme e Turim).

A análise efectuada pelos consultores da Comissão permitiu concluir que estas melhorias suplementares reduzem os riscos inerentes ao plano de reestruturação e aumentam ainda mais a rentabilidade da injeção de capital. Num relatório adicional, o consultor designado pela Comissão concluiu, por outro lado, que o plano, tal como melhorado e adaptado a partir do mês de Janeiro de 1997, é realista e permite à Alitalia recuperar uma rentabilidade satisfatória na perspectiva do ano 2000. O consultor acrescentou que o montante da injeção de capital pode ser considerado indispensável e adequado relativamente aos objectivos do plano e às necessidades geradas pelo esforço de reestruturação.

Em 26 de Junho de 1997, as Autoridades italianas enviaram oficialmente à Comissão o conjunto de elementos de adaptação do plano explicitado *supra*. O plano assim adaptado, que foi objecto de concertações com os sindicatos da companhia, compreende previsões económicas e financeiras corrigidas em filiação desses elementos e dos resultados conhecidos relativos ao ano de 1996. Os principais parâmetros e rácios do plano são os seguintes:

	1996	1997	1998	1999	2000
Volume de negócios	7 834	7 966	8 232	8 674	9 167
Resultado de exploração	— 24	165	438	718	929
Resultado líquido	— 1 291	175	294	487	649
Endividamento líquido (incluindo locação financeira e fundos de reforma «TRF»)	4 268	3 077	3 289	3 180	3 319
TKO	7 118	7 014	7 197	7 496	7 724
Número de trabalhadores (em 31 de Dezembro)	17 390	16 677	15 934	16 044	16 178
Número de aparelhos	157	143	148	153	158
Investimentos	—	443	983	1 097	1 202

	1997	1998	1999	2000
<b>Rácios financeiros</b>				
$\frac{\text{Resultado de exploração}}{\text{Volume de negócios}}$	2,1 %	5,3 %	8,3 %	10,1 %
$\frac{\text{Endividamento (gearing)}^{(1)}}{\text{Fundos próprios}}$	2,1	1,6	1,2	1,1
<b>Rácio de produtividade</b>				
$\frac{\text{TKO}}{\text{Número de trabalhadores}}$	425	452	467	477
<b>Rácios de custos</b>				
$\frac{\text{Custos de exploração}^{(2)}}{\text{TKO}}$	1 077	1 022	979	963
$\frac{\text{Encargos com pessoal}}{\text{Custos de exploração}}$	23,7 %	22,9 %	22,6 %	22,0 %
$\frac{\text{Pessoal navegante de cabina}}{\text{Custos de exploração}}$	5,5 %	5,2 %	5,0 %	4,5 %
$\frac{\text{Pessoal técnico de voo}}{\text{Custos de exploração}}$	6,4 %	6,3 %	6,2 %	6,2 %

(<sup>1</sup>) Incluindo no endividamento o capital não reembolsado aferente à locação financeira, bem como a provisão específica («TRF») relativa às indemnizações para saída de trabalhadores.

(<sup>2</sup>) Em liras constantes 1996.

No seu ofício de 26 de Junho de 1997, as Autoridades italianas reconheceram, além disso, que a componente financeira do plano adaptado constitui uma medida de auxílio estatal nos termos do Tratado e assumiram vários compromissos. As Autoridades italianas comprometeram-se assim a:

1. Adoptar um comportamento normal de accionista face à Alitalia; permitir a gestão desta segundo os princípios comerciais e não se imiscuir na sua gestão por questões que não as estritamente ligadas ao estatuto de accionista do Estado italiano.
2. Não conceder à Alitalia qualquer nova dotação de capital, nem quaisquer outros auxílios sob forma alguma, incluindo sob a forma de garantia de empréstimos.
3. Que o auxílio seja exclusivamente utilizado pela Alitalia, até 31 de Dezembro de 2000, para fins de reestruturação da companhia e não para adquirir novas participações noutras transportadoras aéreas.
4. Não privilegiar de forma alguma a Alitalia relativamente às outras companhias comunitárias, nomeadamente em matéria de atribuição de direitos de tráfego (incluindo para países terceiros do Espaço Económico Europeu), de atribuição de faixas horárias, de assistência em escala e de acesso às instalações aeroportuárias, na medida em que um tratamento preferencial seria contrário ao direito comunitário.

As autoridades italianas confirmaram, em especial, que não aplicarão qualquer disposição contrária ao direito comunitário e garantiram que:

- a) Darão imediatamente início e concluirão, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, o processo de revisão da Convenção n.º 4372 de 15 de Abril de 1992, aprovada pelo decreto de 16 de Abril de 1992, a fim de harmonizar esta convenção com a regulamentação comunitária, nomeadamente no que diz respeito ao «direito de prioridade», à «interferência governamental», à «compatibilidade com os regulamentos de liberalização dos transportes aéreos» e aos «privilégios aeroportuários»;
- b) Se verificou já uma revisão «*de facto*» da convenção relativamente aos pontos *supra* na sequência de uma troca de correspondência com a Alitalia, com base no artigo 50.º da Convenção, segundo a qual esta apenas se aplica na medida em que seja compatível com o direito comunitário;
- c) A Alitalia renuncia ao direito de prioridade decorrente do artigo 3.º da convenção supramencionada;
- d) Nos aeroportos italianos coordenados ou totalmente coordenados, designarão, antes do início da

estação de Inverno de 1997-1998, um coordenador sem qualquer ligação com a Alitalia e que actue com total independência face a esta última.

5. Até 31 de Dezembro de 2000, as capacidades oferecidas pelas aeronaves exploradas pela Alitalia ou por outras transportadoras de uma forma que comporte um risco comercial para a Alitalia [acordos de locação com tripulação, de reservas de lugares em bloco (*block-space*), de empresas comuns, etc.] não excederão os seguintes limites:

a) O número de lugares disponíveis não ultrapassará os 28 985, dos quais 26 350 para a frota própria da Alitalia;

b) O crescimento do número de lugares-quilómetros oferecidos em cada ano civil

— no interior do Espaço Económico Europeu, com exclusão da Itália,

e

— no interior da Itália

não ultrapassará 2,7 %, ficando assente que não será autorizado qualquer crescimento caso o crescimento dos mercados correspondentes se mantenha inferior a 2,7 %. No entanto, caso a taxa de crescimento dos mercados correspondentes ultrapasse 5 %, a oferta poderá ser aumentada, a um nível superior a 2,7 %, a partir da percentagem de crescimento superior a 5 %.

6. A Alitalia disponha de uma contabilidade analítica que permita determinar, a breve prazo e relativamente a cada ligação, um rácio de rentabilidade definido como a relação entre o conjunto das receitas e o conjunto dos custos (custo total igual à soma dos custos variáveis e dos custos fixos) aferentes à ligação.

7. Até 31 de Dezembro de 2000, a Alitalia não proporá tarifas inferiores às propostas pelos seus concorrentes relativamente a uma oferta equivalente nas ligações por si exploradas.

8. Que a Alitalia cederá a sua participação na Malev, o mais tardar até [...] <sup>(6)</sup>.

9. Que a Alitalia completará a implementação do seu plano de reestruturação, notificado à Comissão em 29 de Julho de 1996 e adaptado em 26 de Junho de 1997, em especial no que diz respeito à satisfação dos objectivos de produtividade, rentabilidade e saneamento financeiro.

<sup>(6)</sup> Sigilo comercial.

10. Apresentarão à Comissão, até ao fim do mês de Março de 1998, Março de 1999, Março de 2000 e Março de 2001, um relatório anual sobre o adiamento do plano de reestruturação, sobre a situação económica e financeira da Alitalia e sobre o cumprimento das presentes condições. O relatório incluirá uma descrição (tipologia e identidade dos co-contratantes) dos acordos de cooperação comercial ou operacional assinados pela Alitalia durante o exercício concluído. A Comissão mandará verificar, caso aplicável, as informações contidas em cada relatório por um consultor independente escolhido pela Comissão após consulta das autoridades italianas.

As autoridades italianas especificaram, por outro lado, que o pagamento das segunda e terceira prestações do aumento de capital, respectivamente em Maio de 1998 e em Maio de 1999, está subordinado ao respeito dos compromissos *supra*, bem como à concretização efectiva do plano de reestruturação e dos resultados previstos (especialmente no que diz respeito aos rácios de custos e de produtividade *supra*). Com uma antecedência mínima de 10 semanas relativamente à disponibilização das duas últimas prestações, as autoridades italianas apresentarão à Comissão um relatório, a fim de permitir a esta formular as suas observações com o apoio de um consultor independente escolhido pela Comissão após consulta das autoridades italianas.

Nos ofícios de 26 de Junho de 1997, as autoridades italianas declararam também, por um lado, ter renunciado ao projecto de lei que previa o financiamento, pelo Estado italiano, da modernização dos aparelhos MD 80, e, por outro lado, que a venda do imóvel da sede da companhia seria efectuada ao preço de mercado.

Por último, no ofício de 26 de Junho de 1997, as autoridades italianas referiram o Decreto-Lei n.º 546, de 26 de Outubro de 1996, convertido na lei n.º 640, de 20 de Dezembro de 1996, relativo à pré-reforma de 700 trabalhadores da Alitalia durante o período de 1995-1997. Este decreto-lei prevê o pagamento de um subsídio mensal suplementar até os trabalhadores em causa atingirem a idade normal de reforma. O orçamento total destinado a esta medida foi calculado em 0,16 bilião de liras para o período global de 1995-2001, sendo 56,6 mil milhões de liras destinados exclusivamente ao período de 1995-1997.

A Comissão toma nota que as autoridades italianas referiram, nesse mesmo ofício, que a Alitalia se comprometeu a efectuar, antes de 5 de Julho de 1997, o pagamento irrevocável do montante de 56,6 mil milhões de liras, acrescido de juros, para uma conta bloqueada junto de um notário, a fim de reembolsar o Estado italiano. No que diz respeito aos restantes montantes, as autoridades italianas declararam que, até ao ano 2001, a Alitalia transferirá para a mesma conta, o mais tardar até ao fim do mês de Junho

de cada ano, as quantias devidas aos trabalhadores em causa relativas aos respectivo ano.

Relativamente ao conjunto dos elementos de facto resumidos *supra*, a Comissão encontra-se em condições de efectuar uma apreciação final deste processo.

## APRECIAÇÃO JURÍDICA

### VII

Nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do acordo sobre o Espaço Económico Europeu (doravante denominado «o acordo»), são incompatíveis com o mercado comum e com esse acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros e as partes contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

No presente processo, interessa avaliar, à luz destas disposições, a dotação em capital de um montante total de 2,75 biliões de liras que a sociedade estatal de participações sociais IRI se propõe efectuar em benefício da Alitalia, de acordo com o plano comunicado à Comissão.

Não existe, em primeiro lugar, qualquer dúvida que esta dotação em capital constitui um recurso estatal nos termos das referidas disposições. Com efeito, os fundos em causa são especificamente provenientes do tesouro italiano e a decisão de efectuar o aumento de capital é imputável às autoridades italianas, à semelhança da situação analisada pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão «República italiana/Comissão das Comunidades Europeias» de 21 de Março de 1991 (Processo C 305/89) (?).

Seguidamente no que diz respeito à existência de elementos de auxílio, o Tratado e o acordo estabelecem o princípio da neutralidade face ao regime de propriedade em vigor nos Estados-membros (artigo 222.º do Tratado e artigo 125.º do Acordo) e o princípio da igualdade entre empresas públicas e privadas. De acordo com estes princípios, a acção da Comissão não pode prejudicar nem privilegiar as empresas públicas, nomeadamente quando a Comissão analisa uma operação à luz das referidas disposições dos artigos 92.º do Tratado e 61.º do Acordo. Torna-se, por conseguinte, necessário estabelecer, caso a caso, se uma transacção entre um Estado-membro e uma empresa pública constitui uma transacção comercial normal ou se contém, no todo ou em parte, elementos de auxílio.

(?) Colectânea da Jursiprudência do Tribunal de Justiça, 1991, p. I-1603, n.º 11 a 16.

Para tal, a Comissão deve fundamentar a sua decisão no princípio do investidor em economia de mercado. De acordo com este princípio, não é considerada um auxílio estatal a intervenção de um Estado em condições que seriam aceitáveis para um investidor privado que operasse em condições normais de economia de mercado<sup>(8)</sup>. A Comissão considera, em geral, que uma entrada de capitais com base em fundos públicos não constitui um auxílio estatal caso participem na operação accionistas privados em quantidade proporcional ao número das suas acções e em condições idênticas às do investidor público. No entanto, a parte detida pelos investidores privados deve ter um significado económico real. No presente caso, todavia, mesmo supondo que os 10 % de capital da Alitalia propriedade de investidoras privados possam ser considerados como apresentando um real significado económico, não se verifica, de qualquer forma, a participação de qualquer investidor privado no aumento de capital em questão no montante de 2,75 biliões de liras. Por outro lado, a participação dos trabalhadores no capital da empresa num montante de 0,31 bilião de liras, tal como consta do acordo concluído em 19 de Junho de 1996, não poderia, por consequência, ser aqui tomada em consideração visto ocorrer em condições muito diferentes.

Além disso, na ausência de uma participação substancial de investidores privados na operação em causa, a Comissão deve recorrer a uma abordagem de carácter mais teórico, cujas modalidades foram várias vezes reitoradas pela Comissão e pelo Tribunal de Justiça. Este estabeleceu na referida sentença de 21 de Março de 1991 que «há que apreciar se, em circunstâncias semelhantes, um investidor privado, de uma importância que possa ser comparada à dos organismos que gerem o sector público, poderia ser levado a proceder a contribuições de capital dessa importância»<sup>(9)</sup>. O Tribunal teve igualmente oportunidade de precisar, no referido acórdão de 21 de Março de 1991, que: «Embora o comportamento do investidor privado ao qual deve ser comparada a intervenção do investidor público que prossegue objectivos de política económica não deva necessariamente ser o de um investidor normal que coloca os seus capitais com vista à sua rentabilização a mais ou menos curto prazo, ele deve, pelo menos, ser o de uma *holding* privada ou de um grupo privado de empresas que prossiga uma política estrutural, global ou sectorial, orientado por perspectivas de rentabilidade a mais longo prazo»<sup>(10)</sup>. Quando a empresa se encontra numa situação deficitária, esse investidor a longo prazo tomará a sua decisão tendo em conta, em especial, a existência de um plano de reestruturação coerente e adequado.

O método habitualmente utilizado para aferir o carácter racional de um investimento consiste em comparar o seu

montante com o dos rendimentos que este irá gerar. No presente caso, a data a considerar para fins de comparação é o ano 2000, que corresponde ao termo do plano. As receitas geradas pela Alitalia incluem os dividendos que a Alitalia transferirá para o IRI até ao ano 2000 e, sobretudo, a mais-valia adquirida pela empresa no ano 2000. Verifica-se que essa mais-valia é, na realidade, igual ao valor da participação do IRI na empresa nesta última data, a partir do momento em que o actual valor da Alitalia é nulo, segundo o parecer dos especialistas consultados. A Comissão considera, quanto a este aspecto, que não se justifica, nas circunstâncias presentes, tomar em consideração, a título das receitas esperadas, os custos que o IRI seria obrigado a assumir no caso de liquidação da Alitalia. Com efeito, estes custos de insolvência decorrem, essencialmente, da perda de empréstimos a curto prazo concedidos à Alitalia pela sociedade financeira Cofiti, filial do IRI, até ao mês de Junho de 1996. Estes empréstimos foram reembolsados a partir dos meses de Junho e Julho de 1996, graças ao pagamento, nessa mesma data, de um adiantamento no valor de 1 bilião de liras, o que permite, aliás, considerar na prática esta operação dupla como uma conversão de empréstimos em capital. Na verdade, um investidor privado guiado por perspectivas de rentabilidade a mais longo prazo não basearia a sua decisão numa eventual vantagem imediata, caso a verdadeira situação da empresa não fosse suficientemente boa para justificar compromissos duradouros.

Com base nos dados ao dispor da Comissão, a taxa de rendimento interno do investimento no montante de 2,75 biliões de liras no capital da Alitalia apresenta, para o IRI, uma percentagem próxima de 20 %, tendo em conta o facto de a Alitalia ter assumido directamente o custo das pré-reformas. Esta taxa de rendimento interno continua a ser inferior à taxa anual de rendimento mínimo exigido por um investidor privado a operar segundo as leis do mercado para proceder à injeção de capital em causa. Nessas condições, a Comissão é de opinião que o princípio do investidor em economia de mercado não é observado no presente caso.

Por outro lado, a injeção de capital em causa afecta as trocas comerciais entre os Estados-membros, visto dizer respeito, logo à partida, a uma empresa cuja actividade de transporte, que afecta por natureza directamente as trocas comerciais, cobre o conjunto do mercado comum e do Espaço Económico Europeu. Esta injeção de capital falseia ou ameaça igualmente falsear a concorrência no interior do mercado, visto visar apenas uma única empresa colocada em situação de concorrência com outras empresas comunitárias no conjunto de uma rede europeia, em especial depois da entrada em vigor do terceiro pacote de liberalização dos transportes aéreos. Constitui, por consequência, um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do acordo,

<sup>(8)</sup> Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE às participações públicas, Boletim das Comunidades Europeias, n.º 9-1984; Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, processos conjuntos 296 e 318/82: Países Baixos e Leeuwarder Papierwarenfabriek BV/Comissão, Colectânea da Jurisprudência do Tribunal 1985, p. 809, n.º 17, aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação, *op. cit.* p. 5, n.ºs 25 e 26.

<sup>(9)</sup> N.º 19.

<sup>(10)</sup> N.º 20.

tendo as autoridades italianas reconhecido, aliás, expressamente esse facto no seu ofício de 26 de Junho de 1997. É, por conseguinte, necessário analisar a eventual compatibilidade desse auxílio à luz dos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado e dos nºs 2 e 3 do artigo 61º do acordo.

### VIII

As disposições do nº 2, alíneas a), b) e c), do artigo 92º do Tratado e do artigo 61º do acordo não se aplicam à operação em causa na medida em que não se trata de um auxílio com carácter social concedido a consumidores individuais, nem de um auxílio destinado a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem também de um auxílio concedido à economia de certas regiões alemãs.

O nº 3 do artigo 92º do Tratado e o nº 3 do artigo 61º do Acordo enumeram os auxílios que podem ser considerados compatíveis com o mercado comum. Esta compatibilidade deve ser apreciada no contexto da Comunidade e não apenas de um único Estado-membro. Além disso, a fim de salvaguardar o bom funcionamento do mercado comum e tendo em consideração os princípios estabelecidos na alínea g) do artigo 3º do Tratado, as derrogações às disposições do nº 1 do artigo 92º, tal como definidas no nº 3 do artigo 92º, devem ser objecto de uma interpretação rigorosa quando da análise de um regime de auxílio ou de qualquer medida individual, tanto mais que, tendo em conta a concorrência acrescida decorrente da liberalização dos transportes aéreos resultante do terceiro pacote de medidas, a Comissão deve observar uma política rigorosa de controlo dos auxílios estatais a fim de evitar que estes tenham efeitos contrários ao interesse comum.

O nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado e o nº 3, alíneas a) e c), do artigo 61º do acordo estabelecem derrogações a favor de auxílios destinados a promover ou a facilitar o desenvolvimento de certas regiões. A injeção de capital a favor da Alitalia não parece poder beneficiar destas disposições, visto tratar-se uma medida *ad hoc* que visa corrigir um problema específico e que não está integrada num regime geral de que beneficiem todas as empresas aéreas italianas. O Governo italiano não invocou, aliás, essas possibilidades de derrogação.

As disposições do nº 3, alínea b) e d), dos artigos 92º do Tratado e 61º do acordo não podem igualmente aplicar-se no presente caso, visto a intervenção em causa não ter como objectivo fomentar a realização de um projecto europeu comum ou sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro, nem promover a cultura e a preservação do património europeu.

No que diz respeito à derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do acordo, relativa a auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, desde que não alterem as condições das trocas comerciais de

maneira que contrariem o interesse comum, a Comissão pode considerar compatível com o mercado comum um auxílio à reestruturação de uma empresa se este satisfizer várias condições<sup>(1)</sup>, que se resumem da seguinte forma:

- o auxílio deve fazer parte de um programa completo de reestruturação com vista à reabilitação da companhia aérea, de modo a que esta se possa tornar sã, viável e competitiva, num prazo de tempo razoável, no ambiente em que evolui,
- o programa deve ser autónomo, o que implica que não deve ser necessário qualquer auxílio suplementar,
- o programa deve incluir toda a eventual redução de capacidade exigida pela situação do mercado ou pela recuperação da viabilidade da empresa,
- o auxílio não pode ter como efeito transferir as dificuldades da empresa para as suas concorrentes,
- o Governo não deve interferir na gestão da companhia por motivos diferentes dos decorrentes dos seus direitos de propriedade e deve permitir que os negócios da companhia sejam conduzidos em conformidade com os princípios comerciais,
- o auxílio apenas deve ser utilizado para os fins do programa de reestruturação e não deve ser desproporcionado em relação às necessidades,
- o auxílio não deve ser utilizado para violação das disposições do Tratado CE que não as dos artigos 92º e 93º,
- o auxílio deve ser estruturado de forma a garantir a sua transparência e a possibilidade do seu controlo.

A Comissão verificou que o aumento de capital de 2,75 biliões de liras italianas em benefício da Alitalia preenche estas diferentes condições, tendo nomeadamente em conta o conjunto dos elementos de facto resumidos nas partes I a VI.

Visto se tratar, em primeiro lugar, da viabilidade a prazo da empresa, convém sublinhar que o aumento de capital em causa é acompanhado por um plano de reestruturação, relativamente ao qual as autoridades italianas se comprometeram, na sua carta de 26 de Junho de 1997, a garantir uma total execução. O plano foi objecto de concertações com os sindicatos da empresa. O seu objectivo consiste em restaurar a competitividade da Alitalia e permitir a sua privatização no novo contexto do mercado comunitário liberalizado. Com esta dupla finalidade, o aumento de capital traduzir-se-á por uma forte redução do endividamento e por um regresso a uma estrutura financeira comparável à da maior parte das concorrentes da companhia. O saneamento da estrutura do passivo do balanço implicará igualmente uma diminuição substancial dos encargos financeiros. O plano prevê, por outro lado, a

<sup>(1)</sup> Aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE e do artigo 61º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação, *op. cit.* capítulo V.2.

prossecação dos esforços já empreendidos pela Alitalia em matéria de produtividade e de custos. A Comissão salienta, além disso, que a produtividade do pessoal da empresa se situa actualmente a um nível igual ao das suas principais concorrentes comunitárias. Quanto aos custos de produção, a desvantagem de que ainda sofre a Alitalia a este respeito deveria reduzir-se progressivamente durante o período de execução do plano, graças, nomeadamente, à redução dos efectivos e à transferência do pessoal da empresa para a Alitalia Team. Os rácios de custos e de produtividade explicitados na parte VI, que as autoridades italianas se comprometeram a respeitar durante o período de execução do plano, testemunham, aliás, os progressos que serão realizados.

Além disso, o plano, tal como adaptado em 26 de Junho de 1997, limita o crescimento da empresa durante os próximos quatro anos, visando a obtenção de resultados de exploração largamente excedentários, não através de uma política de expansão, mas principalmente através da diminuição dos custos, com capacidades de produção praticamente inalteradas durante o período de execução do plano e mesmo sensivelmente diminuídas numa primeira fase. Tal como acontece com a maior parte das companhias concorrentes que tiveram capacidade para enfrentar a crise dos transportes aéreos do início da década de 1980, a Alitalia segue, por outro lado, uma política de recentragem nas suas actividades principais, ou seja, nos transportes aéreos propriamente ditos. Desta forma, após a cessão das participações no capital da «Società Aeroporti di Roma» verificada em 1995, o plano prevê nomeadamente a venda, num futuro próximo, do imóvel da sede de Magliana, bem como das participações da Alitalia na Alfa Romeo Avio, na SISAM, no sistema informatizado de reservas Galileo, na Malev e em seis aeroportos regionais italianos.

Nesta base, os resultados altamente positivos previstos na perspectiva do ano 2000 deveriam simultaneamente satisfazer as necessidades em termos de activo circulante e de financiamento dos investimentos indispensáveis à actividade a longo prazo da companhia, bem como oferecer perspectivas de viabilidade a longo prazo. Deveriam igualmente inspirar confiança aos investidores e abrir caminho para o desenvolvimento de alianças com outras companhias.

Por último, quanto à capacidade da Alitalia para voltar a uma situação de viabilidade, a Comissão tomou nota do compromisso das autoridades italianas, constante do ofício de 26 de Junho de 1996, de não privilegiar, de forma alguma, a Alitalia relativamente às outras empresas comunitárias, bem como do objectivo constantemente reafirmado pelo Governo italiano de proceder, assim que possível, à privatização da empresa. A Comissão sublinha, quanto a este aspecto, que a manutenção de uma situação de protecção em benefício da Alitalia levantaria, pelo contrário, dúvidas quanto à convicção das autoridades italianas no que diz respeito à capacidade da empresa de prosperar no ambiente competitivo que caracteriza actualmente o mercado comunitário da aviação civil.

Em segundo lugar, a Comissão verificou, com o apoio dos seus consultores, que o plano era, em si mesmo, suficiente

para garantir a sobrevivência e prosperidade da Alitalia, sem que esta tenha necessidade de qualquer auxílio suplementar. As autoridades italianas comprometeram-se, aliás, no ofício de 26 de Junho de 1997, a nunca mais conceder auxílios à Alitalia sob que forma fosse, incluindo sob a forma de garantias de empréstimos explícitas ou implícitas. Relativamente a este aspecto, a Comissão lembra que considerará como um auxílio estatal ilegal, visto não ser objecto de comunicação, qualquer garantia de pagamento que seja explícita ou implicitamente concedida aos credores da Alitalia pelo IRI ou por qualquer outra entidade pública<sup>(12)</sup>. A Comissão tomou igualmente nota de que, por um lado, o Governo italiano renunciava ao financiamento de um programa de modernização dos aparelhos MD 80, e que, por outro lado, a venda do imóvel da sede de Magliana seria efectuada ao preço de mercado.

Em terceiro lugar, o plano, tal como adaptado, inclui reduções de capacidade necessárias para o retorno da empresa a uma situação de viabilidade. Desta forma, o número de aparelhos e de lugares disponíveis no conjunto dos aparelhos explorados pela Alitalia passam, respectivamente, de 157 e 25 422 em 1996, para 143 e 23 384 em 1997. O número total de toneladas-quilómetros oferecidos diminui, por seu lado, 1,5 % entre 1997 e 1996. O plano adaptado prevê igualmente a supressão de ligações e de frequências que representam um total de 27 000 voos por ano a partir de 1997, ou seja cerca de 10 % do total de voos efectuados pela Alitalia. Estas reduções de capacidade são tanto mais significativas quanto o mercado europeu da aviação civil apresenta actualmente um crescimento da ordem dos 6 %, em média anual. A Comissão tomou também nota dos compromissos das Autoridades italianas de proceder a uma limitação sensível das capacidades oferecidas pela empresa até ao ano 2000. Tal como anteriormente referido, estas reduções de capacidade, seguidas de uma restrição sensível do crescimento da empresa e previstas no próprio plano, reforçam a credibilidade deste último, visto a redução dos custos de produção constituir o aspecto essencial dos esforços de reestruturação e de retorno a uma situação de rentabilidade.

Em quarto lugar, a Comissão obteve todas as garantias, a fim de evitar que o auxílio recebido pela Alitalia tenha como efeito a transferência das dificuldades da empresa para as suas concorrentes comunitárias. Quanto a este aspecto, importa sublinhar em primeiro lugar que o plano adaptado prevê perdas contínuas de mercado por parte da Alitalia durante todo o seu período de execução, nas ligações tanto nacionais como internacionais e intercontinentais exploradas pela empresa. Além disso, o tráfego aéreo apresenta actualmente na Europa taxas de progressão elevadas, superiores a 6 % ao ano, e as perspectivas parecem igualmente favoráveis para os próximos anos. Este contexto geral de crescimento sustentado oferece perspectivas mais favoráveis para as concorrentes do que caso se verificasse uma redução da procura. Além disso,

<sup>(12)</sup> Ver carta dirigida pela Comissão aos Estados-membros em 5 de Abril de 1989.

no ofício de 26 de Junho de 1997, as autoridades italianas comprometeram-se a que as capacidades de produção oferecidas pela Alitalia serão limitadas, de várias maneiras, em conformidade com o plano. A título de exemplo, o número de lugares disponíveis no conjunto da frota explorada pela própria Alitalia não poderá ser superior a 26 350 até ao fim do ano 2000. Esta restrição visa o conjunto da rede explorada pela Alitalia. Da mesma forma, o crescimento do número de lugares-quilómetros oferecidos pela Alitalia na Itália e no Espaço Económico Europeu será limitado a uma taxa inferior à do crescimento do mercado. A estas restrições, que incidem nas quantidades oferecidas, juntam-se uma limitação da liberdade tarifária da Alitalia, já que as autoridades italianas se comprometeram igualmente a que, durante a execução do plano, a Alitalia não poderá adoptar um comportamento de líder de preços propondo tarifas inferiores às propostas pelas suas concorrentes para uma oferta equivalente nas ligações por si exploradas. Em consequência, o plano não deveria traduzir-se num aumento da actividade da Alitalia em detrimento das outras empresas comunitárias.

A Comissão certificou-se, por outro lado, que a concessão do auxílio em causa, que permite a sobrevivência da Alitalia e a prossecução das suas actividades, não constituirá um obstáculo à abertura do mercado italiano e ao desenvolvimento da concorrência no Espaço Económico Europeu, muito especialmente no que diz respeito às outras companhias licenciadas em Itália, para além da Alitalia. Desta forma, as autoridades italianas comprometeram-se igualmente, no referido ofício de 26 de Junho de 1997, a não privilegiar de forma alguma a Alitalia relativamente às outras companhias comunitárias, nomeadamente em matéria de atribuição de direitos de tráfego, distribuição de faixas horárias, assistência em escala e acesso às instalações aeroportuárias. Este princípio de não discriminação aplicar-se-á igualmente em caso de execução ou de alteração das regras de distribuição do tráfego dentro de um mesmo sistema aeroportuário. Traduzir-se-á, nomeadamente, pela supressão dos privilégios atribuídos a Alitalia pelo decreto de 16 de Abril de 1992, que aprova a Convenção. Esta convenção comporta já uma cláusula que confirma o primado do direito comunitário, mas será, a partir de agora, normalmente harmonizada com o direito comunitário. No que diz respeito à atribuição de direitos de tráfego para países terceiros, e, nomeadamente a não aplicação imediata do direito de prioridade decorrente do artigo 3º da convenção as autoridades italianas procederão, a partir de agora, às designações ou pluridesignações para esses países com base exclusivamente nos méritos próprios de cada pedido de direito de tráfego. Traduzir-se-á também na designação, nos aeroportos italianos coordenados, de um coordenador que actue com toda a independência e não tenha qualquer ligação com a Alitalia, nomeadamente de carácter orgânico, jurídico ou técnico. Em contrapartida, a manutenção das situações de protecção em benefício da Alitalia ampliariam os efeitos

negativos do auxílio e seriam, dessa mesma forma, contrários ao interesse comum na acepção do disposto no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do acordo.

Em quinto lugar, as autoridades italianas comprometeram-se, no ofício de 26 de Junho de 1997, a adoptar um comportamento normal de accionista face à Alitalia e de não se imiscuir na sua gestão, a não ser por motivos estritamente relacionados com o estatuto de accionista do Estado italiano. Este compromisso permitirá à Alitalia uma gestão exclusivamente segundo os princípios comerciais utilizados no mercado comunitário liberalizado da aviação civil, o que a Comissão considera um factor determinante do sucesso do plano. O Governo italiano faz assim uma distinção clara entre o papel do Estado na sua qualidade de accionista de uma empresa, cuja principal motivação deve ser a maximização dos lucros financeiros, e o papel do Estado na sua qualidade de poder público, cuja motivação se fundamenta em preocupações de política geral. O compromisso supracitado das autoridades italianas de considerar, a partir de agora, a Alitalia como uma empresa normal no plano regulamentar e de não lhe conceder um tratamento privilegiado inscreve-se também no âmbito desta distinção.

Em sexto lugar, a Comissão é de opinião que o auxílio será exclusivamente utilizado para os fins do plano e que não é desproporcionado relativamente às necessidades dele decorrentes. Verifica-se que o montante total de 2,75 biliões de liras é efectivamente necessário para cobrir, por um lado, os custos da reestruturação prevista no plano, estimados em 0,9 bilião de liras, e a redução a um nível razoável do endividamento da empresa, o qual atingiu 3,42 biliões de liras no final do ano de 1995, em comparação com 0,422 bilião de liras para os capitais próprios. Conforme já referido, a redução do endividamento parecer ser indispensável à recuperação da empresa, visto ser necessário proceder a um saneamento da estrutura do passivo do balanço e reduzir o montante dos custos financeiros que representavam 5,3 % do volume de negócios em 1995. No que diz mais precisamente respeito à estrutura do passivo do balanço, o auxílio não resultará numa sobrecapitalização da Alitalia. A análise da evolução do rácio de endividamento/fundos próprios (*gearing*) da Alitalia durante o período de execução do plano, nos dois casos em que as operações de locação financeira estão incluídas ou excluídas do rácio de endividamento sobre fundos próprios, revela que o valor deste último se manterá comparável ao observado nas principais companhias europeias e americanas concorrentes. Ao recenrar-se nas suas actividades principais e ao realizar desinvestimentos importantes, a Alitalia contribui para a cobertura das suas necessidades financeiras através dos seus recursos próprios.



Por outro lado, o auxílio não permitirá à Alitalia adoptar uma política de investimento desmesurado ou desprovido de ligação com o plano. Desta forma, os investimentos em aeronaves previstos no plano adaptado asseguram apenas a substituição dos aparelhos mais antigos da frota, já que o número de aparelhos explorados pela Alitalia se estabilizará em 158 no final do ano de 2000, em comparação com 157 no final do 1996. As autoridades italianas comprometeram-se ainda, no ofício de 26 de Junho de 1997, a que o auxílio seja exclusivamente utilizado pela Alitalia para as finalidades da reestruturação e não para adquirir novas participações noutras transportadoras aéreas. A Comissão reserva-se, todavia, o direito de autorizar participações cruzadas no âmbito da eventual adesão da Alitalia a acordos de aliança com outras empresas.

Os recursos provenientes do auxílio parecem igualmente necessários, na medida em que a Alitalia não os pode substituir por recursos suficientes provenientes da cessão de activos. Como foi anteriormente referido, a companhia já iniciou uma política de desinvestimento e de recenragem nas suas actividades principais. No entanto, embora os recursos assim obtidas, da ordem de 0,6 bilião de liras, permitam reduzir o montante do aumento de capital a efectuar, não atingem, todavia, o nível das necessidades de financiamento exigidas pelo plano. A empresa não poderia, por outro lado, proceder a cessões de activos relativos às suas actividades principais sem comprometer o sucesso do plano.

Em sétimo lugar, os elementos ao dispor da Comissão não permitem concluir que a concessão do auxílio possa ter um resultado que seja contrário às disposições específicas do Tratado e, especialmente, às outras disposições do Tratado que visam igualmente o objectivo de não falseamento da concorrência no mercado comum<sup>(13)</sup>. Pelo contrário, tal como já foi mencionado *supra*, as autoridades italianas comprometeram-se a eliminar qualquer tratamento discriminatório em benefício da Alitalia. Além disso, as restrições que as autoridades italianas se comprometeram igualmente a fazer respeitar em matéria de preços e de quantidades oferecidas pela Alitalia durante o penado de execução do plano limitam fortemente os riscos de o beneficiário do auxílio recorrer a práticas predatórias contrárias às disposições dos artigos 85º e 86º do Tratado. Vão igualmente no mesmo sentido os compromissos assumidos pelas autoridades italianas, segundo os quais a Alitalia não adquirirá novas participações noutras transportadoras aéreas, disporá de uma contabilidade analítica que permita determinar, a breve prazo, um rácio de rentabilidade para cada ligação explorada e mencionará num relatório anual os acordos ou convenções de cooperação concluídos com outras companhias aéreas. Quanto a este último ponto, a Comissão verificará, muito particularmente, os acordos que a Alitalia possa concluir durante o período de execução do plano com as

companhias Eurofly e Air Europe, em cujo capital já possui uma participação.

Em oitavo lugar, quanto à transparência e carácter controlável do auxílio, convém, em primeiro lugar, sublinhar que as autoridades italianas apresentaram à Comissão todas as informações por ela solicitadas, a fim de estar em condições de se pronunciar quanto a este processo com pleno conhecimento de causa. O consultor designado pela Comissão teve igualmente acesso a todas as informações necessárias à boa execução da sua tarefa e trabalhou em cooperação com os representantes do IRI e da Alitalia. Em seguida, os compromissos assumidos em 26 de Junho de 1996 pelas autoridades italianas relativos ao acompanhamento do plano apresentado à Comissão garantem possibilidades de verificação e controlo satisfatórios: o Governo italiano certificar-se-á da execução completa do plano de reestruturação e apresentará anualmente à Comissão, até ao termo do plano, um relatório sobre a respectiva execução e sobre o respeito dos compromissos assumidos; a Comissão poderá mandar verificar este relatório por um consultor escolhido em ligação com o Governo italiano; as autoridades italianas não procederão ao pagamento das segunda e terceira prestações do aumento de capital, a efectuar em Maio de 1998 e em Maio de 1999, caso não sejam atingidos os objectivos do plano ou caso não sejam respeitados os compromissos assumidos.

Por último e de forma geral, no que diz respeito ao interesse comunitário, a Comissão considera que a recapitalização e a reestruturação da Alitalia contribuirão para o desenvolvimento da actividade do sector dos transportes aéreos na Comunidade e no Espaço Económico Europeu, desde logo e, nomeadamente, devido ao facto de, por um lado, a Alitalia ser a principal transportadora numa parte importante da Comunidade e, por outro, a existência de várias grandes companhias aéreas comunitárias constituir uma garantia da manutenção de uma situação equilibrada em termos de concorrência.

## IX

As considerações constantes das partes VII e VIII respondem às preocupações expressas pela Comissão na sua decisão de dar início ao processo, adoptada em 9 de Outubro de 1996, e pelos Estados-membros e terceiros interessados nas observações apresentadas na sequência da abertura desse processo.

Relativamente ao conjunto da apreciação, o auxílio concedido pelo Governo italiano à Alitalia, sob a forma de uma dotação em capital de um montante total de 2,75 biliões de liras italianas, que acompanha o plano de reestruturação da companhia, pode beneficiar da derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do n.º 3, alínea c), do artigo 61º do acordo caso sejam preenchidas as condições que garantam que o auxílio em causa facilita

<sup>(13)</sup> Ver acórdão do Tribunal de 15 de Junho de 1993 — Matra SA/Comissão — Processo C-225/91. Colectânea da Jurisprudência do Tribunal, 1993, p. I-3203, n.º 41 e seguintes.

o desenvolvimento do sector dos transportes aéreos e não altera as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum. A Comissão lamenta, todavia, que o Governo italiano tenha concedido à Alitalia, em Junho de 1996, um adiantamento de 1 bilião de liras, a deduzir da primeira prestação de 2 biliões de liras, antes da adopção da decisão final e em desrespeito do nº 3 do artigo 93º do Tratado,

DECIDE:

### Artigo 1º

O auxílio concedido pelo Estado italiano a companhia Alitalia Linee Aeree Italiane SpA (Alitalia), sob a forma de uma dotação de capital de um montante total de 2,75 biliões de liras italianas, que visa garantir a reestruturação da companhia em conformidade com o plano comunicado à Comissão em 29 de Julho de 1996 e adaptado em 26 de Junho de 1997, é considerado compatível com o mercado comum e com o Acordo EEE, nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado CE e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo EEE, sujeito ao cumprimento, por parte das Autoridades italianas, dos seus compromissos, nomeadamente:

1. De adoptar um comportamento normal de accionista face à Alitalia, de permitir a gestão desta apenas segundo os princípios comerciais e de não se imiscuir na sua gestão por questões que não as estritamente ligadas ao estatuto de accionista do Estado italiano.
2. De não conceder à Alitalia qualquer nova dotação de capital, nem outros auxílios sob qualquer outra forma, incluindo sob a forma de garantia de empréstimos.
3. Que prevêem que o auxílio seja exclusivamente utilizado pela Alitalia, até 31 de Dezembro de 2000, para fins de reestruturação da companhia e não para a aquisição de novas participações noutras transportadoras aéreas.
4. De não privilegiar de forma alguma a Alitalia relativamente às outras companhias comunitárias, nomeadamente em matéria de atribuição de direitos de tráfego (incluindo para os países terceiros do Espaço Económico Europeu), de distribuição de faixas horárias, de assistência em escala e de acesso às instalações aeroportuárias, na medida em que um tratamento preferencial seria contrário ao direito comunitário.

O Estado italiano confirma, em especial, que não aplicará qualquer disposição contrária ao direito comunitário e garante que:

- a) Dará imediatamente início e concluirá, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, o processo de revisão da Convenção nº 4372 de 15 de Abril de 1992, aprovada pelo decreto de 16 de Abril de 1992, (convenção) a fim de harmonizar esta

convenção com a regulamentação comunitária, nomeadamente no que diz respeito ao «direito de prioridade», à «interferência governamental», à «compatibilidade com os regulamentos de liberalização dos transportes aéreos» e aos «privilégios aeroportuários»;

- b) Se verificou já uma revisão «*de facto*» da convenção relativamente aos referidos pontos, na sequência de uma troca de correspondência com a Alitalia com base no artigo 50º da convenção, segundo a qual esta apenas se aplica na medida em que seja compatível com o direito comunitário;
  - c) A Alitalia renuncia ao direito de prioridade decorrente do artigo 3º da referida convenção;
  - d) Nos aeroportos italianos coordenados ou totalmente coordenados, designará, antes do início da estação de Inverno de 1997-1998, um coordenador sem qualquer ligação com a Alitalia e que actue com total independência face a esta última;
5. Que prevêem que, até 31 de Dezembro de 2000, as capacidades oferecidas pelas aeronaves exploradas pela Alitalia ou por outras transportadoras de uma forma que comporte um risco comercial para a Alitalia [acordos de locação com tripulação, de reserva de lugares em bloco (*block-space*), de empresas comuns, etc.] não excederão os seguintes limites:
- a) O número de lugares disponíveis não ultrapassará os 28 985, dos quais 26 350 para a frota própria da Alitalia;
  - b) O crescimento do número de lugares-quilómetros oferecidos em cada ano civil
    - no interior do Espaço Económico Europeu, com exclusão da Itália
    - e
    - no interior da Itália
 não ultrapassará 2,7 %, ficando assente que não será autorizado qualquer crescimento caso o crescimento dos mercados correspondentes se mantenha inferior a 2,7 %. No entanto, caso a taxa de crescimento dos mercados correspondentes ultrapasse os 5 %, a oferta poderá ser aumentada, a um nível superior a 2,7 %, da percentagem do crescimento superior a 5 %.
6. Que prevêem que a Alitalia disporá de uma contabilidade analítica que permita determinar, a breve prazo e relativamente a cada ligação, um rácio de rentabilidade definido como a relação entre o conjunto das receitas e o conjunto dos custos (custo total igual à soma dos custos variáveis e dos custos fixos) aferentes à ligação.
7. Que prevêem que, até 31 de Dezembro de 2000, a Alitalia se abstenha de propor tarifas inferiores às propostas pelos seus concorrentes relativamente a uma oferta equivalente nas ligações por si exploradas.

8. Que prevêem que a Alitalia cederá a sua participação na Malev, o mais tardar até [...] <sup>(14)</sup>.
9. Que prevêem que a Alitalia completará a execução do seu plano de reestruturação, comunicado à Comissão em 29 de Julho de 1996 e adaptado em 26 de Junho de 1997, em especial no que diz respeito à satisfação dos objectivos de produtividade, rentabilidade e saneamento financeiro referidos na parte VI.
10. De apresentação à Comissão, até ao fim do mês de Março de 1998, Março de 1999, Março de 2000 e Março de 2001, de um relatório anual sobre o adiantamento do plano de reestruturação, sobre a situação económica e financeira da Alitalia e sobre o respeito das presentes condições. O relatório incluirá uma descrição (tipologia e identidade dos co-contratantes) dos acordos de cooperação comercial ou operacional assinados pela Alitalia durante o exercício concluído. A Comissão mandará verificar, caso aplicável, as informações contidas em cada relatório por um consultor independente escolhido pela Comissão após consulta das autoridades italianas.

#### *Artigo 2º*

O pagamento de uma segunda prestação no montante de 0,5 bilião de liras e de uma terceira prestação de 0,25 bilião de liras está sujeito ao cumprimento dos compromissos referidos no artigo 1º, bem como à efectiva concretização do plano de reestruturação e dos resultados

previstos (nomeadamente no que diz respeito aos rácios de custos e de produtividade definidos na parte VI).

Com uma antecedência mínima de 10 semanas relativamente à disponibilização das segunda e terceira prestações previstas para Maio de 1998 e Maio de 1999 respectivamente, as autoridades italianas apresentarão à Comissão um relatório, a fim de permitir a esta formular observações com o apoio de um consultor escolhido pela Comissão após consulta às autoridades italianas. As prestações não serão pagas caso não sejam atingidos os objectivos do plano de reestruturação ou caso não sejam respeitados os compromissos assumidos.

#### *Artigo 3º*

Os compromissos e condições enunciados no artigo 1º dizem respeito tanto à Alitalia como à Alitalia TEAM, SpA.

#### *Artigo 4º*

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 15 de Julho de 1997.

*Pela Comissão*

Neil KINNOCK

*Membro da Comissão*

---

<sup>(14)</sup> Sigilo comercial.