

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 15 de Julho de 1997

relativa ao auxílio financeiro concedido às empresas Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA e Italia di Navigazione SpA

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/234/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 as partes, em conformidade com o disposto nos referidos artigos, para apresentarem as suas observações e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

Em 16 de Fevereiro de 1994 (ofício registado SG(94) A/3082 de 24 de Fevereiro), a Representação Permanente da República Italiana notificou à Comissão um novo Decreto-Lei («DL») (1) n.º 22/94 (2) que continha medidas urgentes para diferentes sectores da economia italiana. Este DL incluía uma proposta de concessão de assistência financeira ao sector marítimo, especificamente sob a forma de uma injeção de capital à Lloyd Triestino

(1) Nos termos da Constituição da República Italiana (artigo 77.º), o Governo pode adoptar, em casos extraordinários de necessidade ou de emergência, medidas provisórias dotadas de força de lei. Estes Decretos-Lei («DL») entram automaticamente em vigor após a respectiva publicação na *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (Jornal Oficial) com um período máximo de vigência de 60 dias. O governo deve apresentar os DL à Assembleia para que estes sejam convertidos em lei, caducando no caso de esta conversão não se verificar no prazo de 60 dias a contar da sua publicação na *Gazzetta Ufficiale*. À data da respectiva caducidade, os DL são frequentemente substituídos por DL sucessivos e, apesar de algumas disposições poderem ter sido modificadas, as medidas mantêm-se em vigor durante meses ou mesmo anos sem terem sido convertidas em lei. No entanto, em 1996, o Tribunal Constitucional italiano proferiu uma sentença no sentido de impedir a reitração de DL após o período de 60 dias, com fundamento no facto de esta reitração contrariar o princípio de que os DL só se justificam em casos de urgência.

(2) DL 22/94 de 13 de Janeiro de 1994, publicado na *Gazzetta Ufficiale* n.º 11 de 15 de Janeiro de 1994.

(«Lloyd») Società di Navigazione SpA e à Italia di Navigazione SpA («Italia»), as duas empresas que exploram o tráfego internacional de linha do grupo Finmare (3), como parte de um plano global de reestruturação. Este DL foi subsequentemente substituído pela Lei 204/95, que se mantém em vigor. Esta recapitalização é o objecto da presente consulta e da decisão da Comissão.

Uma vez que o DL 22/97 foi publicado na *Gazzetta Ufficiale* em 15 de Janeiro de 1994 tendo consequentemente entrado em vigor, o plano de recapitalização foi registado pela Secretaria-Geral como regime de auxílio não notificado.

Em 27 de Julho de 1994, a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 93.º (4) considerando, nessa fase, existirem dúvidas relativamente à compatibilidade da assistência financeira proposta com o Tratado. Em resposta, a associação italiana de armadores (entidade privada) [Conderazione Italiana Armatori ou «Confitarma» (5)], as autoridades do Reino Unido e os advogados em representação de uma concorrente da Lloyd apresentaram as suas observações.

Por correspondência datada de 13 de Outubro e 24 de Novembro de 1994, as autoridades italianas apresentaram as suas observações assim como informações suplementares. Durante o ano de 1995, enquanto se desenvolvia o

(3) A Finmare é uma *holding* estatal que controla directamente 12 empresas de navegação que operam em diferentes sectores, incluindo serviços de tráfego internacional de linha (contentores) (Italia e Lloyd), navegação local e costeira mediterrânica e cabotagem. A Finmare tem 45 % do transporte italiano de granéis, 9 % do transporte de contentores, 18 % do tráfego costeiro de mercadorias e 65 % do tráfego de passageiros através dos portos italianos (Grupo IRI, Anuário de 1992-1993).

(4) JO C 333 de 29. 11. 1994, p. 6.

(5) A Confitarma representa 83 % dos armadores privados em Itália.

plano de reestruturação da Finmare, verificou-se uma troca regular de correspondência e as últimas informações exigidas pela Comissão para tomar uma decisão foram transmitidas pelas autoridades italianas em 15 de Maio de 1997. Também se realizaram inúmeras reuniões bilaterais, tanto em Bruxelas como em Roma, a última das quais teve lugar em 17 de Abril de 1996.

#### DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS

A proposta consiste numa injeção de capital de 60 000 milhões de liras italianas (31 milhões de ecus), a pagar em 1996. A Lloyd receberá 40 000 milhões de liras italianas e a Italia 20 000 milhões. As autoridades italianas confirmaram que não foram feitos quaisquer pagamentos de auxílio financeiro nem à Lloyd nem à Italia, que se encontram em situação de subcapitalização, antes da decisão da Comissão.

A proposta de concessão de auxílio estatal para recapitalizar a Lloyd e a Italia integra-se na fase final de reestruturação da frota pública italiana. O principal objectivo da presente injeção de capital é dotar a Lloyd e a Italia de viabilidade financeira e apoiar a sua adaptação às condições normais de mercado com vista à privatização cujo início está previsto para o início de 1997.

O Estado italiano sublinhou o facto de, na ausência da injeção de capital, as empresas, que empregam um número significativo de trabalhadores, ficarem numa situação financeira excessivamente debilitada para poderem ser privatizadas. Por conseguinte, o Governo italiano pretende completar o processo de reestruturação em curso tal como previsto e viabilizar a privatização.

A privatização planeada regista progressos: a Finmare incumbiu o Citibank de identificar possíveis compradores e o convite inicial para a manifestação de interesse potencial foi amplamente divulgado. Consequentemente, um determinado número de empresas de navegação italianas e estrangeiras em posição de destaque manifestaram o seu interesse como possíveis compradores. O Governo italiano preparou um projecto de lei, de acordo com o direito italiano, para permitir que a venda tenha lugar assim que a Comissão tome uma decisão sobre a injeção de capital.

#### ANTECEDENTES

O grupo Finmare depara-se com graves dificuldades financeiras desde a década de 70, o que conduziu à proposta de reestruturação do grupo por parte das autoridades italianas. A segunda fase da reestruturação, desenvolvida no âmbito da lei de 5 de Dezembro de 1986, instituiu a divisão do grupo num determinado número de sectores de actividade dos quais o tráfego de linha (contentores) será o primeiro a ser objecto da privatização.

Apesar deste facto, a Lloyd e a Italia continuaram a registar prejuízos: a contabilidade consolidada de 1991 apresentava prejuízos combinados de 53 000 milhões de

liras italianas (27 milhões de ecus). Para cobrir estas perdas, ambas as empresas emitiram instrumentos financeiros através de vendas dos seus activos no âmbito do recente processo de reestruturação. Além disso, as empresas têm vindo a beneficiar, ao longo dos anos, de um auxílio nos termos da Lei-Quadro 234/89 que foi notificado à Comissão (e por ela aprovado)<sup>(1)</sup>. A Comissão verificou que o auxílio concedido é abrangido pelo regime de auxílio estabelecido na Lei-Quadro 234/89 e que respeita as condições que presidiram à aprovação do referido regime. Consequentemente, o presente auxílio constitui um auxílio já existente. Ao longo dos últimos anos, ambas as empresas operaram no limiar do equilíbrio financeiro.

No entanto, por volta de 1991, o IRI<sup>(2)</sup>, a empresa-mãe do grupo Finmare, começou a questionar a importância estratégica das empresas e a capacidade das empresas públicas para gerirem as suas actividades. Por conseguinte, o grupo Finmare tem despendido tempo e esforços consideráveis a desenvolver e executar um plano de reestruturação desde a Primavera de 1992.

Em Janeiro de 1994, foi apresentado ao Governo um esboço de um plano de reestruturação onde se previa:

- uma rápida privatização do sector do transporte de granéis,
- a aquisição das empresas que permitem estabelecer ligações a ilhas por parte dos caminhos-de-ferro do Estado, e
- a fusão de duas empresas do sector do tráfego internacional de linha.

Não obstante, a proposta não consiste na fusão da Lloyd e da Italia mas sim na privatização das duas empresas separadamente. Além destas operações, certas actividades e parte dos activos foram objecto de transferências ou de vendas antes da concentração entre as empresas por forma a melhorar o respectivo balanço financeiro no âmbito do grupo Finmare.

Enquanto o plano pormenorizado para a última fase de reestruturação do grupo era desenvolvido, o Governo fez publicar o DL n.º 22 de 13 de Janeiro de 1994 que determinava que, para contribuir para o saneamento e permitir a privatização lucrativa das actividades do grupo Finmare, na condição de os ministros dos transportes, da navegação e do tesouro aprovarem um plano adequado de reestruturação do grupo, o ministro do tesouro estava autorizado a promover a recapitalização, principalmente das empresas do sector do transporte marítimo envolvidas no comércio internacional.

Em Setembro de 1995, o Governo apresentou o plano final de reestruturação do grupo Finmare tendo em vista a consolidação financeira das empresas antes da respectiva privatização. Após discussões com as comissões responsáveis da Câmara dos Deputados e do Senado, o plano foi definitivamente aprovado e transmitido à Comissão em Janeiro de 1996.

<sup>(1)</sup> JO C 239 de 25. 9. 1990, p. 10.

<sup>(2)</sup> O IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) é um organismo público que foi criado em 1933 para coordenar e apoiar, através de *sub-holdings* financeiras, as actividades económicas consideradas de interesse nacional (por exemplo: RAI, Alitalia, Stet, Fincatieri, Finmare).

Tal como acima referido, a partir de Julho de 1996 verificaram-se no seio do grupo Finmare algumas concentrações, transferências e vendas de activos, entre as quais apenas as seguintes afectaram as duas empresas em questão:

- a Sidermar, companhia de navegação costeira, uma filial controlada a 100 % pela Finmare, cessou as suas actividades em Setembro de 1995, na sequência da venda da sua frota de 14 navios a operadores privados; o remanescente do seu activo e passivo foi transferido para a Lloyd mediante fusão, em 1 de Setembro de 1996, o que resultou num aumento do património da Lloyd em aproximadamente 50 000 milhões de liras italianas (25 milhões de ecus),
- à semelhança desta operação, dois navios da propriedade da Viamare, outra empresa do grupo Finmare, foram vendidos à Tirrenia, o principal operador do grupo Finmare de cabotagem na costa ocidental italiana; o outro navio da Viamare foi vendido a uma empresa grega. Posteriormente, a Viamare cessou as suas actividades; o remanescente do seu activo e passivo foi transferido para a Italia, através de uma fusão. Saldaram-se as dívidas da Viamare e a Italia lucrou 16 000 milhões de liras italianas (8 milhões de ecus).

Estas operações afectaram a situação financeira global da Lloyd e da Italia, tendo aumentado o património de ambas as empresas; em virtude de estas operações corresponderem a operações internas no âmbito do grupo Finmare, as autoridades italianas consideraram que não constituíam um auxílio estatal para efeitos dos artigos 92º e 93º do Tratado CE.

No entanto, os benefícios que a Lloyd e a Italia retiraram da reestruturação representam claramente uma vantagem financeira que pode constituir um auxílio estatal. Consequentemente, a Comissão levou esses montantes em linha de conta na avaliação da assistência financeira concedida às empresas em apreço.

#### INÍCIO DO PROCESSO EM 27 DE JULHO DE 1994

A Comissão decidiu dar início ao processo previsto no nº 3 do artigo 92º do Tratado através da decisão de 27 de Julho de 1994, uma vez que nessa altura a injeção de capital proposta não podia ser justificada pelo interesse comum da Comunidade.

Um Estado-membro e dois interessados directos apresentaram as suas observações relativamente à injeção de capital proposta para a Lloyd e para a Italia no âmbito do processo previsto no nº 2 do artigo 93º

#### i) Governo do Reino Unido

O Governo britânico congratulou-se com a decisão de início do processo considerando, em geral, que não devem ser concedidos auxílios estatais quando estes sejam

susceptíveis de distorcer a concorrência entre armadores comunitários, o que pode prejudicar os interesses dos operadores económicos e dos consumidores. O Governo britânico referiu, em especial, que existem inúmeras empresas comunitárias de transporte marítimo a operar no tráfego de linha e que a concessão de assistência financeira às duas empresas italianas poderia prejudicar o desenvolvimento comercial de empresas mais eficientes<sup>(1)</sup>.

Além disso, a assistência financeira à reestruturação não podia ser aprovada pela Comissão porque os dados sobre o processo de reestruturação e as provas dos progressos no sentido do restabelecimento da viabilidade financeira não eram conhecidos, não estava claro o alcance da privatização e os seus efeitos eram questionáveis, podendo provocar um aumento dos custos futuros de liquidação. Não se aplicava o princípio do investidor numa economia de mercado já que não haviam sido quantificados os efeitos alternativos de diferentes estratégias.

O Governo britânico acolheu favoravelmente a intenção das autoridades italianas de privatizar as duas empresas e reconheceu que a injeção de capital proposta podia ser aprovada se garantisse uma recuperação da viabilidade económica de acordo com um plano de acção realista, inteiramente documentado e com um calendário preciso até à privatização. Assim, o processo poderia ser vantajoso para a Comunidade, promovendo a concorrência e suprimindo as subvenções concedidas às duas empresas e evitando, simultaneamente, as repercussões políticas da liquidação. O Governo do Reino Unido propôs que a medida de apoio financeiro e o plano de acção fossem passíveis de verificação e controlados pela Comissão ao longo do período de recuperação da viabilidade financeira. As autoridades do Reino Unido consideraram que os Estados-membros e as partes deveriam ter acesso a estes elementos e que deveriam ter a possibilidade de apresentar observações.

#### ii) Um concorrente da Lloyd

Um concorrente da Lloyd queixou-se do facto de esta empresa ter abusado da sua posição dominante em rotas a partir da Itália com destino a países do Mediterrâneo e da África do Sul, aumentando a sua capacidade e praticando preços inferiores aos custos, bem como celebrando contratos vinculativos com os armadores. A Comissão não encontrou elementos que fundamentassem esta denúncia.

#### iii) Confitarma

A Confitarma chamou frequentemente a atenção da Comissão para as medidas de assistência financeira propostas, fornecendo cópias de novos DL e indicando as secções relacionadas com a referida assistência. Em geral, a Confitarma manifestou preocupação com o facto de a assistência financeira para apoiar a frota pública de tráfego de linha e a recapitalização, em especial, poderem

<sup>(1)</sup> As rotas servidas são: Lloyd — África, Ásia e Oceânia; Italia — América do Norte e América do Sul. Nestas rotas é concedida inteira liberdade de prestação de serviços a qualquer operador e a concorrência é feroz.

distorcer a concorrência, prejudicando o desenvolvimento de estratégias comerciais normais, o que mereceu o apoio da autoridade italiana para a concorrência e o comércio (Autorità Garante) manifestado numa decisão proferida em 26 de Janeiro de 1993 e dirigida às autoridades italianas.

#### iv) A resposta das autoridades italianas

As autoridades italianas forneceram pormenores específicos (comercialmente confidenciais) sobre o desenvolvimento da Lloyd e da Italia durante o período de reestruturação. Estes elementos demonstram melhorias significativas a nível da produtividade, registando-se um aumento do número de contentores transportados, apesar da redução do pessoal e do número dos navios em actividade. As empresas adoptaram uma nova estratégia comercial assente na cooperação com outros operadores, no afretamento de *slots*, etc. Além disso, registou-se uma redução do seu passivo, um aumento dos rendimentos e ambas as empresas se encontram actualmente numa situação financeira mais saudável. Não obstante, apesar destas melhorias, principalmente no domínio da produtividade e da redução dos custos de exploração, continua a ser necessário proceder a uma injeção de capital adicional por forma a permitir às empresas actualmente subcapitalizadas alcançarem a solidez financeira e as condições que lhes permitam ser privatizadas.

Os serviços da Comissão também pediram informações mais pormenorizadas no que respeita à situação financeira da Lloyd e da Italia, informações estas que foram fornecidas pelas autoridades italianas nas reuniões que decorreram em Bruxelas nos dias 12 de Novembro de 1996 e 17 de Abril de 1997 e na correspondência subsequente.

Na opinião das autoridades italianas, os montantes propostos ou concedidos às duas empresas correspondiam tão só aos que um empresário sensato investiria nas suas próprias empresas com vista à sua alienação. De qualquer forma, as autoridades italianas defenderam que o produto do eventual processo de venda conducente à privatização ultrapassaria quaisquer montantes que um empresário pudesse investir nas empresas com vista à privatização. Os serviços da Comissão pediram provas desta afirmação que as autoridades italianas de comprometeram a fornecer.

#### AVALIAÇÃO DAS EMPRESAS

Foi contratado um consultor independente de reputação internacional para proceder a uma avaliação pormenorizada das empresas.

O consultor recorreu a dois métodos para determinar o valor das empresas. O método do fluxo de caixa actualizado (DCF) que se baseia na presunção de que valor da empresa depende dos fluxos de caixa operacionais previstos para o futuro foi o principal método utilizado.

Também se recorreu a um segundo método de controlo, o chamado método «Excess Earnings» (EE), que assenta na presunção de o valor da empresa depender quer do valor do seu património quer do lucro que se prevê que esta venha a realizar.

O método DCF utilizado pelo consultor é amplamente reconhecido como o mais apropriado para proceder a uma avaliação objectiva das empresas. Para que tal método seja fiável, é necessário poder dispor de determinadas informações sobre o desempenho passado e futuro da empresa. No caso vertente, utilizaram-se as seguintes informações:

- relatórios financeiros preliminares da Lloyd e da Italia relativos a 1996,
- relatórios financeiros da Lloyd e da Italia relativos aos anos de 1992, 1993, 1994 e 1995, que foram objecto de auditoria,
- resumos dos orçamentos de 1997 da Lloyd e da Italia,
- planos financeiros para a Lloyd e para a Italia nos anos de 1997-1999.

Desde 1992 que a Lloyd envida esforços no sentido de melhorar o seu desempenho financeiro, primeiro através da consolidação de alguns dos seus serviços que resultou numa redução global significativa da capacidade e das perdas líquidas e, mais recentemente, através da cooperação alargada com os seus parceiros. A empresa passou a fretar os seus navios a parceiros e afretou um número fixo de *slots*. Estas mudanças conduziram a um aumento global das suas actividades e rendimentos (de 291 600 milhões em 1992 para 666 300 milhões em 1996) e à redução dos custos de exploração. Desde 1992, a Lloyd reduziu as suas perdas anuais líquidas, que passaram de 29 300 milhões de liras italianas para 1 400 milhões em 1996.

O desempenho da Italia também melhorou nos últimos anos, principalmente como resultado do facto de se ter dedicado a um determinado número de rotas específicas: as suas receitas registaram um aumento, tendo passado de 186 900 milhões em 1992 para 329 900 milhões em 1996, embora a empresa ainda seja vulnerável ao aumento de concorrência e das capacidades disponíveis no mercado municipal, e enfrente uma situação de grave subcapitalização. A Italia reduziu as suas perdas líquidas, que passaram de 18 700 milhões de liras italianas em 1992 para uma situação de equilíbrio financeiro em 1996.

De acordo com a prática corrente, utilizou-se um «método de controlo». O método de controlo mais frequentemente utilizado é o «método das comparações», que recorre, aos principais dados financeiros de empresas semelhantes transaccionadas nos mercados financeiros ou das empresas objecto de concentrações/aquisições recentes para determinar o valor da empresa. No entanto, na ausência de um número significativo de empresas comparáveis registadas e de operações de concentração/aquisição este método não foi aplicado, tendo-se antes recorrido ao chamado método «Excess Earnings».

Por recurso aos métodos acima referidos, foi possível determinar um leque de valores das empresas que o consultor defende ser realista, dado que foram levadas em linha de conta algumas variáveis e se aplicaram determinadas técnicas. Os dados em questão não podem ser revelados por motivos de confidencialidade comercial, já que poderiam ter um impacto a nível do preço de venda das empresas.

Em relação a ambas as empresas, todos os valores obtidos, incluindo os mais baixos, são substancialmente superiores ao montante total da assistência financeira concedida às empresas. Por conseguinte, mesmo tomando como referência o valor mais baixo da avaliação das empresas, os preços de venda previstos ultrapassarão a injeção de capital proposta no valor de 60 000 milhões de liras italianas (31 milhões de ecus), adicionada ao valor dos activos transferidos como consequência da reestruturação do grupo Finmare (liquidação da Sidemar e da Viamare) que ascende aos 66 000 milhões de liras italianas (33 milhões de ecus).

#### APRECIACÃO JURÍDICA

Nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros, os auxílios concedido pelos Estados-membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

De acordo com a disposição prevista no artigo 222.º do Tratado CE, o direito comunitário é neutro no que se refere à propriedade pública ou privada das empresas. Consequentemente, os auxílios destinados a facilitar as privatizações de empresas públicas não podem, enquanto tal, beneficiar de uma derrogação ao princípio básico da incompatibilidade dos auxílios estatais com o mercado comum, estabelecido no n.º 1 do artigo 92.º

Não obstante, quando a privatização se efectua através da venda de acções na bolsa de valores presume-se que tal venda se processa em condições de mercado e que não envolve qualquer auxílio.

Se a empresa for privatizada não através da emissão de acções na bolsa de valores mas sim sob a forma de uma transacção normal (isto é, através da venda da empresa no todo ou em parte a outras empresas), devem ser observadas determinadas condições, de acordo com o disposto no XXIII Relatório Anual sobre a Política de Concorrência da Comissão (1993)<sup>(1)</sup>:

- deve realizar-se um concurso público aberto a todos os que nele desejem participar, transparente e não condicionado a outros actos, tais como a aquisição de outros activos que não os objecto do concurso ou a continuação do funcionamento de determinadas actividades,

- a empresa deve ser vendida pela oferta mais elevada,
- os proponentes devem dispor de tempo e de informações suficientes para efectuarem uma avaliação adequada do património antes de apresentarem a sua proposta.

Se estas condições forem observadas, pode presumir-se, sem qualquer análise suplementar, que não existe auxílio.

Antes da emissão de acções, o passivo pode ser anulado ou reduzido sem que isto dê origem a uma presunção de auxílio, sempre que o produto da emissão (ou da venda) supere o montante investido na redução da dívida.

No caso vertente até o valor mais baixo do conjunto de valores que resultou da avaliação da venda das duas empresas em questão ultrapassa largamente o montante da proposta de injeção de 60 000 milhões de liras italianas adicionado ao valor do património transferido como consequência da reestruturação do grupo Finmare (liquidação da Sidemar e da Viamare) que ascende aos 66 000 milhões de liras italianas (33 milhões de Ecus).

Além disso, a assistência objecto da presente consulta deveria ter implicado, enquanto investimento e de acordo com a teoria financeira geral, um prémio de risco, devendo igualmente ser considerado o período de tempo decorrido entre a realização do investimento e a remuneração do capital investido. Neste contexto, é de registar que o leque dos valores de venda é da ordem dos 20-25 % e que se optou por utilizar o valor mais reduzido como base para avaliação. Como resultado desta escolha é tido em conta o prémio de risco. Quanto à questão do período de tempo, prevê-se que o lapso de tempo entre o pagamento dos fundos e a venda seja breve (a venda está programada para finais de 1997), motivo pelo qual o montante mais baixo da avaliação da venda ultrapassará qualquer rendimento proveniente do pagamento de juros que pudesse ter sido obtido se os montantes investidos nas empresas tivessem sido depositados num banco durante o mesmo período de tempo.

Por conseguinte, pelos motivos supramencionados, pode considerar-se que a assistência financeira não constitui um auxílio estatal.

#### CONCLUSÕES

Em conclusão, a injeção de capital de 60 000 milhões de liras italianas (31 milhões de Ecus), tal como prevista na notificação, juntamente com a assistência financeira decorrente da reestruturação do grupo Finmare, colocou as duas empresas numa posição que lhes permite, agora, ser objecto de uma privatização realista. Os consultores independentes referiram ainda o facto de ambas as empresas se encontrarem numa situação que permite prever um funcionamento lucrativo. As autoridades italianas concordaram em não conceder mais nenhum auxílio a estas empresas relacionado com a privatização em causa.

<sup>(1)</sup> XXIII Relatório da concorrência, pontos 402-403.

As autoridades italianas comprometeram-se a proceder à privatização rápida de Lloyd e da Italia, de forma transparente através de abertura de concurso público e confirmaram, através de um compromisso recebido em 4 de Julho de 1997, o seguinte calendário:

- foi recentemente designado um consultor independente para aconselhar o Governo na preparação da privatização,
- a finalização destes preparativos terá lugar, o mais tardar, em finais de Outubro de 1997,
- o aviso de concurso será publicado, o mais tardar, em finais de Novembro de 1997,
- o prazo-limite para a apresentação de propostas será fixado, o mais tardar, em finais de Dezembro de 1997.

O Governo italiano confirmou a sua intenção de completar a venda das duas empresas nos três meses subsequentes ao prazo-limite para apresentação de propostas.

Ao aprovar este plano, a Comissão levou estes compromissos em linha de conta e vai verificar o cumprimento do calendário.

As autoridades italianas comprometeram-se a apresentar um relatório, no prazo de três meses a contar da assinatura do contrato de venda descrevendo os resultados da concessão da assistência financeira bem como o processo de privatização.

Por conseguinte, a Comissão não levanta objecções à concessão de assistência financeira às duas empresas por parte das autoridades italianas,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A assistência financeira concedida à empresa Lloyd Triestino Società di Navigazione SpA. e à Italia di Navigazione SpA. sob a forma de uma injeção de capital de 60 000 milhões de liras italianas (31 milhões de Ecus) e a transferência da património procedente da liquidação das

empresas de transporte marítimo, Siderar e Viamare pertencentes ao grupo Finmare, que ascende aos 66 000 milhões de liras italianas (33 milhões de Ecus) [perfazendo um total de 126 milhões de liras italianas (64 milhões de Ecus)] não constituem um auxílio estatal para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 92.º do Tratado CE.

*Artigo 2.º*

Ao tomar esta decisão, a Comissão regista os seguintes compromissos assumidos pelas autoridades italianas:

- para além dos montantes referidos no artigo 1.º, não será concedida qualquer assistência à empresa Lloyd nem à empresa Italia para a sua privatização. Porceder-se-á à privatização programada da Lloyd e da Italia de forma transparente, através de concurso público, de acordo com as condições supramencionadas fixadas no XXIII Relatório sobre a Política de Concorrência,
- o Governo italiano confirmou a sua intenção de completar a venda das duas empresas nos três meses subsequentes ao prazo-limite para apresentação de propostas. O aviso de concurso para a venda das duas empresas acima referidas será publicado o mais tardar até finais de Novembro de 1997 e o prazo-limite para apresentação de propostas será até finais de Dezembro de 1997. As autoridades fornecerão à Comissão, no prazo de três meses a contar da assinatura do contrato de venda, um relatório participando os resultados da privatização, incluindo os preços de venda.

*Artigo 3.º*

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*